

MAGALHÃES E ELCANO

DO OCASO DE UMA EXPEDIÇÃO À GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues | Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA



MAGALHÃES E ELCANO

DO OCASO DE UMA EXPEDIÇÃO À GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL



Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues | Ana Paula Avelar



ACADEMIA DE MARINHA

FICHA TÉCNICA

Título: Magalhães e Elcano: do ocaso de uma expedição à génese de um mundo global

Coordenação: Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Assessor de edição: José Manuel Maia

Organização e revisão: Afonso Ferreira Cardoso
António Rocha de Freitas
José Manuel Maia
Sónia Aires Lima

Comissão Científica: Ana Paula Avelar
António Costa Canas
João Telles e Cunha
Jorge Semedo de Matos
Jose Manuel Nuñez de la Fuente
Juan Manuel Santana
Judite Mendonça do Nascimento
Vítor Gaspar Rodrigues

Capa: Carta Universal de 1529, do cosmógrafo português Diogo Ribeiro,
Biblioteca Apostólica Vaticana

Data: Novembro 2023

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: Página Ímpar

ISBN: 978-972-781-175-5

Depósito legal: 523378/23

APOIO



ÍNDICE

PREFÁCIO

Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu IX

INTRODUÇÃO

Ana Paula Avelar
Vitor Rodrigues XI

I – DO ENCONTRO DE CULTURAS 1

1. Fernando de Magallanes, el capitán general, Juan Sebastián Elcano,
el comandante de barco. 3
José Maria Blanco Nuñez

2. Ambigüedades y matices de la figura de Magallanes segun Francisco Lopez
de Gomara en la “Historia de las Indias” (1552). 25
Bernard Lavallé

3. “*Ad ambitum parallelum redeamus*”: a viagem de Fernão de Magalhães
e Juan Sebastián Elcano segundo Pietro Martire d’Anghiera. 35
Gil Clemente Teixeira e José Manuel Garcia

4. Bens asiáticos em inventários Novo-Hispânicos. Testemunhos documentais
nas primeiras décadas do século XVII. 71
Ester Prieto Ustio

5. *Ex-votos* marítimos: expressões visuais de Memória Cultural. 91
Sónia Aires Lima

6. A Expedição de Magalhães e Elcano e a sociedade de consumo no século XVI. 105
Marília dos Santos Lopes

7. No solo fueron Magallanes y Elcano. 123
Susana García Ramirez

8. Mapas, globos e um panfleto: a preparação da viagem de Fernão de Magalhães
e as supostas fontes alemãs. 143
Jürgen Pohle

9. Intérpretes y mediadores en el viaje de Magallanes. 157
Antonio Ruiz Castellanos

10. Flutuando entre Cebu e Tidore: a busca de uma rota desconhecida. 171
Joana Lima

II – DA NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR	181
1. Uma consequência da expedição Magalhães-Elcano? A circulação de pilotos, cartógrafos e cosmógrafos portugueses para Espanha.	183
Nuno Vila-Santa	
2. A arte de navegar em Martín Cortés de Albácar.	211
Maria Emília Granduque José	
3. In the wake of Magalhães. From the islands of wonder to the ‘Suburbs of China’.	227
António Vasconcelos de Saldanha	
4. Un texto náutico seiscentista inédito. <i>Arte y Regimiento de Navegación Práctica</i> (ca. 1636) de Juan de Echeverri (1609-1662), a través de Ignacio Muñoz (1612-ca. 1686).	277
José María Moreno Madrid	
5. El tamaño de la Tierra en la Era de los Descubrimientos.	291
José Ramón Vallespín Gómez	
6. A edição do <i>Diário de Bordo do Piloto Genovês</i> , pelo Cardeal Saraiva.	313
António Costa Canas	
7. Diogo Ribeiro: cosmógrafo, cartógrafo y artesano.	331
José María Moreno Martín	
8. O que é novo no <i>Tratado del Esphera</i> de Francisco Faleiro?	345
Carmo Lacerda	
III – DOS OCEANOS, DA FAUNA E DA FLORA	357
1. Depois de Magalhães e Elcano: usos da flora e da fauna registrados em outras duas viagens de circum-navegação do século XVI.	359
Ana Carolina Carvalho Viotti / Rafael Afonso Gonçalves	
2. O Olhar de um médico sobre a Expedição Magalhães/Elcano.	375
José Filipe Moreira Braga	
3. Um tapete de Flandres: a natureza da terra dos brasis no século XVI.	399
Paulo de Assunção	
4. Biodiversidade na viagem de Magalhães e Elcano – a caminho da génese de um mundo global.	421
João Abel da Fonseca	
5. Estreito de Magalhães ou ‘cola do dragão’: o conhecimento na viagem de circum-navegação.	453
Francisco Ferreira da Silva	

6. O nascimento do Oceano Pacífico: uma realidade depois de Magalhães. Jorge Semedo de Matos	479
7. Navegar pela tinta: a transmissão textual nos roteiros oceânicos. Luana Giurgevich	497
IV – DA GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL	513
1. Modelos virtuais e a reconstrução de restos arqueológicos de navios. Filipe Castro	515
2. O Mediterrâneo: a persistência de um caminho alternativo para Oriente. Filipe Themudo Barata	533
3. Do Pacífico ao Atlântico. A viagem de regresso do navio <i>Victoria</i> na <i>Relação</i> de Pigafetta. Nunziatella Alessandrini	545
4. Na esteira de Magalhães. Contributos culturais e científicos da viagem de circum-navegação do cruzador <i>S. Gabriel</i> (1909-1911). José Manuel Maia	563
5. A armada do Estreito de Magalhães (1581-1584): monopólio ibérico e proteção às costas da América portuguesa. Sylvia Brandão Ramalho de Brito	583
6. Os artifícios de fogo na guerra marítima do século XVI. Fernando Gomes Pedrosa	597
7. O Estreito depois de Magalhães. Histórias de cooperação e rivalidade entre Portugal e Castela no século XVI e a construção de um mundo global. Amândio J.M. Barros	625
8. Entusiasmo versus realismo en una década de cambio, 1519-1529. Elcano en su laberinto. Mariano Cuesta Domingo	645
9. Depois de 1522, ou como um jovem monarca, D. João de seu nome, reconfigura um império à escala global. Ana Paula Avelar / Vitor Luís Gaspar Rodrigues	681
NOTA CONCLUSIVA	695
ÍNDICE REMISSIVO	697

PREFÁCIO

Os Simpósios de História Marítima têm estado muito centrados na epopeia dos descobrimentos e da expansão, mas em conjunto com os Simpósios de História do Oriente, estes uma criação mais recente, embora com um âmbito alargado às artes, letras e ciências e com um foco maior no oriente, permitiram-nos obter um irrepetível manancial de informação coligida ao longo dos encontros de 2019, 2021 e 2022 que continuamos a publicar com orgulho. Este livro, com edição em 2023, constitui o terceiro volume de uma trilogia completa e irrepetível.

Com a última edição deixámos os navegadores no Índico, frente a um oceano e a uma rota já então conhecidos e apenas com a tarefa de regressar a casa, tarefa essa que se revelou mais espinhosa do que ao primeiro vislumbre poderia parecer.

Para trás tinham ficado abertos novos oceanos e novas rotas que outros poderiam agora seguir, e com eles veio o conhecimento adquirido de anos de viagem, onde novas terras, novos povos, nova fauna e nova flora foram desvendados.

Assim, talvez o maior contributo desta expedição tenha sido a abertura de um novo mundo, um mundo maior, sem barreiras, onde todos os oceanos se cruzam e ligam e através dos quais os mais díspares e distantes povos e culturas passaram a poder tocar-se e trocar bens e conhecimento.

Foi, pois, com este propósito de alargamento do conhecimento que a Academia acolheu o projeto de realizar um ciclo de Simpósios internacionais dedicados a esta grande travessia, em conjunto com a Rede Mundial de Universidades Magalhânicas, também inseridos nas Comemorações conjuntas de Portugal e Espanha e com o patrocínio da Estrutura de Missão para estas mesmas comemorações.

Tal como a Viagem, também este ciclo tem agora o seu ocaso, mas não sem antes se dedicar a esse mundo novo que a expedição de Magalhães-Elcano abriu, navegando por diversas áreas temáticas. *Dos oceanos, da fauna e da flora; Da náutica, cartografia e arte de navegar; Do encontro de culturas; e Da génese de um mundo global.* E, claro, os agentes, homens e pessoas não foram esquecidos, bem como o divino, sempre presente.

Nesta senda, procurou a Academia de Marinha abrir também novos mundos, aprofundando e divulgando o conhecimento até agora adquirido sobre esta viagem e os seus impactos, deixando sólidas bases para os que se seguirem nesta tarefa.

Continuámos, pois, a celebrar Magalhães e o seu extraordinário feito, complementado por Elcano, que as circunstâncias levaram a protagonizar algo inédito – completar a primeira circum-navegação do globo.

Celebrar Magalhães é enaltecer o que de melhor tem que possuir quem comanda no mar – ser marinheiro, ser exigente com os outros e consigo próprio, nunca esquecer a missão que lhe foi confiada pelos seus superiores, planear para não improvisar, premiar quem merece,

não tolerar desobediências ou traições e puni-las exemplarmente. Celebrar Elcano é honrar o exímio marinheiro, a capacidade de arriscar para sobreviver e salvar os seus homens.

A 6 de setembro de 1522 chegava a Sanlúcar de Barrameda uma pequena nau tripulada por 18 homens, exaustos e maltratados por 3 anos de viagem, privações e provações. A nau, tinha por seu nome Victoria, nome bem apropriado para o navio que logrou concluir a primeira expedição de circum-navegação do globo terrestre.

Para trás ficaram 1123 dias de viagem e 37800 milhas náuticas vencidas, na primeira viagem que unificou os oceanos da terra e abriu as portas a um mundo mais ligado e menos compartimentado, peça fundamental da futura globalização.

Seguindo na senda desta extraordinária viagem, também na Academia de Marinha chegámos ao final de uma expedição de 3 anos, em que procurámos analisar e divulgar senão todos, uma vasta seleção de temas a ela subordinados, num esforço multidisciplinar.

Tal como a expedição, o caminho não foi fácil, nem sem contratempos e provações, mas tal como ela, passados 4 anos (o ano de pandemia também teve que ser ultrapassado), chegamos agora a bom porto, cumprindo o objetivo definido e legando o resultado de 3 Simpósios em edições repletas de contributos únicos, inovadores e criadores de novo conhecimento sobre a Expedição de Magalhães-Elcano.

E se é com um mundo novo que encerramos esta série de publicações dedicadas à viagem de Magalhães-Elcano, também esperamos que outros trabalhem sobre o nosso trabalho, aprofundando-o e dando-lhe novos significados, abrindo assim novos mundos ao mundo já conhecido.

Academia de Marinha, 19 de outubro de 2023

O Presidente

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Vidal Abreu', with stylized, overlapping loops and strokes.

Francisco Vidal Abreu
Almirante

INTRODUÇÃO

Neste último livro, que encerra a trilogia publicada pela Academia de Marinha sobre a Viagem de Magalhães e Elcano, abordam-se os últimos meses de uma expedição e as suas repercussões, as quais contribuíram para a génese de um mundo global.

A 20 de setembro de 1519 partiu de Sanlúcar de Barrameda em direção às Molucas uma armada de cinco naus, capitaneada por Fernão de Magalhães, a qual, seguindo a rota para ocidente, navegaria no Atlântico até à zona mais meridional do continente americano. Já reduzida a 3 navios, as naus *Victoria*, *Trinidad*, e *Concepción*, conseguiriam, a 28 de novembro de 1520, atingir o Oceano “Pacífico”, explorando-o no ano seguinte. A 27 de abril de 1521 Fernão de Magalhães morreria em Mactán e a 8 de novembro as naus *Trinidad*, sob o comando de Gonzalo Gómez Espinosa, e *Victoria*, capitaneada por Juan Sebastián Elcano, atingiriam Tidore, arribando às desejadas “ilhas do cravo”. Daí partiria a *Victoria* a 21 de dezembro desse mesmo ano, levando a bordo 60 homens e uma carga de cravinho. Destes só 18 chegariam a Sevilha a 6 de setembro de 1522.

Se estes são os dados históricos que permitem traçar um percurso, a abordagem conceptual usada pela História Global, ao procurar integrar o conhecimento sobre o Mundo e os Outros, oferece-nos os instrumentos a usar nesta problematização, privilegiando o estudo sobre as redes e suas conexões, circulações e apropriações que permitiram ampliar os conhecimentos sobre os espaços oceânicos.

Os problemas sentidos ao longo da viagem nos vários exercícios da arte de navegar, as disputas diplomáticas, o relato do encontro com diferentes povos, as narrativas sobre as novas experiências, enfim o dar a conhecer um mundo de “novidades”, que integram novas escalas globais oceânicas, irradiando múltiplos movimentos, económicos, sociais, políticos, culturais... são alguns dos tópicos analisados ao longo deste livro, que, em quatro grandes capítulos, exploram estas temáticas através de um intenso e eficaz diálogo com os dois anteriores volumes e que se debruçaram respectivamente sobre *Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos* (2021) e *Magalhães e Elcano e a exploração das pacíficas às índicas águas* (2022). O presente livro inicia-se com a análise do que foi o *encontro de culturas*, explicitando o domínio, ao tempo, da náutica, cartografia e arte de navegar, sinalizando o “novo” conhecimento dos oceanos, da fauna e da flora, encerrando-se este texto com a reflexão do modo como uma viagem se constituiu metonimicamente em *génese de um mundo global*.

Ao longo do capítulo intitulado *Do Encontro de Culturas* abordam-se não só os choques resultantes das descobertas de novas realidades físicas, geográficas e humanas com que foram confrontados os elementos da expedição, mas também os desencontros ocorridos entre os mesmos em resultado dos diferentes matizes culturais dos seus principais comandantes. Essa realidade ficou plasmada tanto na obra de Francisco López de Gomara – *Historia de las Indias* (1552), como na obra de Pietro Martire d’Anghiera, *De Orbe Nouo* (1530), que, sustentada

em informações recolhidas dos sobreviventes da viagem, retrata Magalhães de forma muito negativa, revelando ainda uma série de imprecisões tanto de carácter geográfico – dificuldades na localização de ilhas como Bornéu e as Filipinas – como filológico.

Desse *Encontro de Culturas* resultou a “descoberta” de novos produtos e objetos artísticos que haveriam de cruzar oceanos tanto para ocidente, como para oriente, como aqueles objetos artísticos que, com a instauração do sistema comercial do Galeão de Manila, permitiu que muitos desses artigos fabricados na Ásia tivessem passado, por exemplo, para o Vice-Reino do México, como foi o caso dos *ajuares (enxovais) novo-hispânicos* adquiridos por personalidades gradas da sociedade mexicana ao longo do século XVI, que haveriam de ter uma clara influência na arte que aí se desenvolvia. Abordar-se-á ainda como a primeira viagem de circum-navegação contribuiu para a génese de um mundo global dando a conhecer novos produtos e criando novas rotas, novos empreendimentos e novos consumidores.

Noutra perspetiva, analisar-se-ão os ex-votos marítimos, enquanto materialização memorativa da complexa relação entre o Homem e o Divino no mar, em que a transitoriedade da vida adquire diferentes dimensões em resultado dos momentos de angústia e aflição vivenciados nos momentos mais difíceis das viagens oceânicas.

A nossa atenção centrar-se-á ainda noutros protagonistas menos conhecidos – bombeiros, calafates, marinheiros, despenseiros, barbeiros, mestres e outros, cuja ação tem permanecido obscura, mas que se revelou decisiva ao longo da viagem. De entre esses “esquecidos” sobressaem ainda os intérpretes, mediadores e guias que, como o malaio Henrique ou o mourisco Jorge, foram fundamentais para o estabelecimento da comunicação linguística com os nativos dos novos locais a que aportavam, sendo a sua ação objeto de estudo aprofundado. Por outro lado, a importância da informação linguística técnica e marítima foi fundamental para o sucesso da travessia do Mar da China Meridional até Tidore, já que os homens da expedição beneficiaram dos conhecimentos náuticos partilhados por pilotos do Sueste asiático raptados para guiarem as naus até às Molucas, tendo essas informações sido compiladas por Pigafetta sob a forma de um glossário de Malaio, que aqui é analisado detalhadamente.

Igualmente pouco conhecidas são as fontes cartográficas de que Magalhães se terá servido para a preparação da expedição, sobretudo as de origem alemã, caso dos mapas de Martim Behaim e de Waldseemüller, ou do globo de Johannes Schöner, que aqui são analisadas e apresentadas como passíveis de terem sido do conhecimento do grande navegador português.

O segundo capítulo da obra, intitulado *Da Náutica, Cartografia e Arte de Navegar* inicia-se com o debate sobre o peso real dos intercâmbios de conhecimentos náuticos entre os cartógrafos, cosmógrafos e pilotos das duas coroas ibéricas, procurando-se definir em que medida foram influenciados pelo impacto da circum-navegação e como, em conjunto com a diplomacia, a espionagem e a publicação de obras científicas, contribuíram decisivamente para o processo de globalização. Nesse sentido se enquadra o tratado escrito por Martín Cortés de Albacar - *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar* aqui analisado, que se destinou não só a instruir os pilotos nos fundamentos da arte de navegar, mas também a

divulgar no seio das comunidades ligadas ao mar os princípios fundamentais para a prática de uma navegação segura. Transcreve-se ainda um texto náutico seiscentista que se encontrava inédito – *Arte Y Regimiento de Navegación Práctica* (CA. 1636), de Juan de Echeverri, que nos foi dado a conhecer por Frei Ignacio Muñoz, que procedeu à compilação de informações de diversos autores com o objetivo de dotar as frotas hispânicas de Filipe IV com as ferramentas navais necessárias ao seu reforço.

Seguidamente questiona-se a visão tradicional sobre a questão do tamanho da terra percebido por Magalhães, apresentando-se argumentos no sentido de comprovar que em Espanha o conhecimento geográfico incluía já um conhecimento bastante exato do diâmetro do planeta, e dá-se a conhecer como a viagem magalhânica contribuiu para a construção dos alicerces do poder europeu renascentista em torno dos mares do sul da China, sendo o responsável por conduzir a Espanha às Índias Ocidentais e haver criado as bases de um ciclo que se concluiria com as explorações de Álvaro de Mendaña e Fernandes de Queiroz na viragem de Quinhentos.

Sendo diversos os testemunhos sobre a viagem de circum-navegação toma-se a edição, pelo Cardeal Saraiva, do *Diário de Bordo do Piloto Genovês*, feita com base nos manuscritos existentes em Lisboa e em Paris, de forma a perceber a sua influência nas edições posteriores, e apontam-se as razões por que a obra de Francisco Faleiro – *Tratado del Esphera* – merece um destaque na literatura técnica e náutica do século XVI. Neste capítulo é salientada ainda a ação do português Diogo Ribeiro, Cosmógrafo da Casa da Contratação de Sevilha, por se haver convertido, a partir de 1523, num dos principais artífices dos mapas que nos permitem visualizar o aumento exponencial do mundo conhecido a partir da viagem de circum-navegação.

Já no que concerne o terceiro capítulo, redigido sobre a temática *dos oceanos, da fauna e da flora* revisita-se, logo num primeiro momento, como foram registadas a fauna e flora em viagens de circum-navegação, realizadas ainda no século XVI. Visou-se, assim, não só assinalar como este ou aquele “novo” produto foi então comercializado, contextualizando o modo como as virtudes das terras os “abrigavam”, mas expor a construção um saber. Tal objetivo preside igualmente ao olhar analítico sobre a expedição de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano e de como as doenças seriam, ao tempo, tratadas, tendo particular atenção ao modo como o escorbuto será entrevisto nos relatos conhecidos desta viagem. Paralelamente, a cultura material foi objeto das nossas digressões sobre este passado, descodificando-se como num tapete produzido na Flandres se transmitiram as novidades sobre outros povos que habitariam no continente sul-americano, nomeadamente as gentes brasílicas. Atendendo igualmente e muito em particular a este espaço, a biodiversidade exposta na narrativa de António Pigafetta sobre a viagem de Magalhães e Elcano foi examinada, não deixando de se contrapor uma cuidada interpretação do modo como outros autores portugueses, como Pero Lopes de Sousa, ou Magalhães de Gândavo desenvolveram as suas observações sobre este mesmo tópico.

Concomitantemente, não se deixou de perscrutar o contexto exploratório em que esta primeira expedição de circum-navegação se desenvolveu, esboçando como anteriores viagens ao litoral da América do Sul permitiram a construção de um saber, esboçando-se o modo

como a exploração de um novo espaço oceânico, o Pacífico, se constituiu como um “novo” centro económico–político nas décadas e séculos posteriores à expedição magalhânica. A consolidação dos instrumentos necessários ao pleno desenvolvimento das viagens de longa distância, como foram os roteiros, e o entender como estes evoluíram e se disseminaram, permite ao leitor compreender a rede comunicacional que se foi desenhando nestes alvares da modernidade.

É exatamente este último momento narrativo que propicia a reflexão elaborada no derradeiro capítulo do nosso livro, o qual se expande em torno *Da Génese de um mundo Global*. E porque indagamos sobre uma expedição marítima, não podíamos deixar de examinar como, a partir dos vestígios arqueológicos dos navios, é possível reconstitui-los, usando cada vez mais sofisticadas ferramentas virtuais.

Se este conhecimento é fundamental para a reconstrução de um passado, o trabalho heurístico sobre outras fontes e a reformulação de um quadro histórico mais alargado onde hermenêuticamente se vai perscrutando o texto, atendendo a uma dimensão crítica e racional. Exercitou-se, assim, o fazer a História ampliando a escala analítica, permanecendo a construção de um saber preciso sobre o objeto histórico observado. Partiu-se da interrogação de como o Mediterrâneo permaneceu nestes alvares da modernidade em que outros espaços oceânicos se cruzaram num percurso alternativo para o Oriente. Atendeu-se a como se entreteceram as redes de contacto logo aquando da expedição de Magalhães e Elcano, não deixando de nos interrogarmos sobre a forma como se desenvolviam os confrontos bélicos, recorrendo-se sobre os artificios de fogo e o seu uso nos combates navais.

O modo como ecoou esta primeira viagem de Magalhães-Elcano ao longo dos séculos foi igualmente sinalizada nesta narrativa através das memórias de uma outra viagem de circum-navegação a do cruzador S. Gabriel (1909-1911), ainda que neste derradeiro capítulo tenha sido nuclear o debate em torno do modo como Portugal e Castela desenvolveram o seu estar num mundo que se intuiu, logo no século XVI, como constitutivo de uma governança que se pretendia ser *Universal*. A reflexão em torno deste objeto efetiva-se seja através da desconstrução de como se formulou a cooperação e a rivalidade entre as duas potências ibéricas, seja contrapondo o historiar de uma década, a de 1519-1529, mapeando o labirinto de um agente histórico Juan Sebastián Elcano. A par destes desígnios antevêem-se os processos de defesa de um domínio, através da compreensão daquele que foi o papel da armada do estreito de Magalhães entre os anos de 1581-1584.

A figura de um monarca, D. João III de seu nome, e a reconfiguração de um império português compósito, marcado pela multi-continentalidade encerram esta interrogação sobre uma génese de um mundo global, a vós leitores a tarefa de agora continuarem a folhear as suas múltiplas rotas...

Ana Paula Avelar
Vitor Rodrigues



I

DO ENCONTRO DE CULTURAS

FERNANDO DE MAGALLANES, EL CAPITÁN GENERAL, JUAN SEBASTIÁN ELCANO, EL COMANDANTE DE BARCO.

José María Blanco Núñez¹

Resumen

Queremos analizar en esta comunicación la diferencia entre los cargos ejercidos por Magallanes y por Elcano, la relevancia de cada uno de ellos, los aciertos o incluso los errores que pudieron cometer durante el ejercicio de sus respectivos mandos, la voluntad de vencer todos los obstáculos que encontraron en su largo caminar, sus relaciones con los subordinados y el trato con su autoridad superior, el rey de España. Todo ello a la luz de la gran documentación existente, de los propios relatos de ambas autoridades y procurando no incidir en lo ya expuesto en las comunicaciones de los dos años anteriores.

Palabras clave: Fernando de Magallanes; Juan Sebastián El Cano; incidentes; revueltas; reacciones al mando.

Abstract

In this paper we wish to analyse the difference between the positions held by both Magellan and Elcano: their relevance, successes and errors during the exercise of their respective commands, as well as their will to overcome all obstacles encountered on their long journey, their interaction with their subordinates and dealings with a higher authority, the King of Spain. All this in the light of the extensive existing documentation, the accounts of the two authorities themselves trying to avoid going back to what has already been said in the previous communications.

Keywords: Ferdinand Magellan; Juan Sebastian El Cano; incidents; revolts; reactions to command.

¹ Capitán de navío (retirado) de la Armada, miembro asociado de la Academia de la Marina de Portugal, correspondiente de la Real Academia de la Historia Española, académico de número de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares y de la Real de la Mar. jmblanco45@telefonica.net

1. Introducción

Vamos a tratar, en esta comunicación, de analizar dos figuras humanas “incomparables”, en todas sus acepciones de la lengua portuguesa pues, en castellano, el actual Diccionario de la Real Academia solamente contempla la primera: “*que no admitem comparación*” y no: “*extraordinários, exímios, únicos*”, lo cual afirmamos al saber que nunca tuvieron el mismo empleo, ni la misma ocupación y al verificar que la distancia entre el capitán general de un Armada y el maestre (segundo comandante o “*imediato*”) de uno de sus buques es enorme; además, nunca estuvieron embarcados en el mismo buque, ni trataron de negocios en tierra juntos. En el plano social, Magallanes había sido cruzado en Santiago, dignidad que Elcano, aunque la solicitó, no obtuvo jamás.

2. La forja de un Capitán General

En la biblioteca de Oporto se encuentra un documento titulado: *Nobiliário da casa do Casal do Pago, oferecido a Gaspar de Barbosa Malheiro por seu tio Frei João de Madre de Deus*. En él consta que su padre se llamaba Lopes Rodrigues de Magallanes, gentil hombre de palacio y que su madre era Margarita Nuñez (así escrito y no Nunes). Por tanto, debería ser conocido en Portugal como Fernão Nunes Magalhães y en España como Fernando Magallanes Núñez, de ahí entenderán mi simpatía por el capitán general de la expedición a la Especiería.

Es muy probable que su espíritu inquieto y emprendedor le animara a abrirse camino en solitario, así fue admitido en la armada de D. Francisco de Almeida, en calidad de “sobresaliente” (hombre de armas), uno más entre los mil quinientos subalternos que arranchaban a bordo con la marinería, por ello no pudo distinguirse demasiado en esta primera etapa militar, pero, durante ella, se curtió para las siguientes.

Una vez en la India (1506), Almeida envió una armadilla, al mando de Nuño Vaz de Pereyra, en la que embarcó Magallanes, operando en la costa oriental africana, regresó a la India y, en diciembre de 1508, estaba en Cananor acompañando a D. Francisco de Almeida en la escuadra que fue a combatir a los “rumes”³. La gran batalla se dio en Diu, en febrero de 1509, y en ella participó Magallanes. Regresó después a Cochim y, en abril de 1509, cuando llegó allí Diogo Lopes de Sequeira, Magallanes embarcó con él para Malaca, zarpando el 19.08.1509 y arribando a su destino tras reconocer Sumatra.

Los malayos recibieron a los expedicionarios con claras muestras de amistad, sin embargo, tras establecer con ellos relaciones comerciales, decidieron eliminarlos. Magallanes, enterado del complot, dio la voz de alarma, lo que obligó a los portugueses a

² PINHEIRO, Eduardo - *Dicionário de Língua Portuguesa*.

³ Rumes: Soldados turcos o egipcios, que el sultán de Egipto envió a la India, a petición de los reyes de Calcuta y de Cambaia, con la intención de expulsar a los portugueses. *Marinha de Guerra Portuguesa: Batalhas Navais-Índico-1508*. [Consultada 01.02.2023].

Sevilla c.1519 (<https://www.bing.com/images>)

retornar a bordo, algunos a nado. En tierra, fueron asesinados muchos de ellos y, los que pudieron, se cobijaron en la casa de la factoría allí existente. Magallanes, demostrando poseer gran sangre fría, prestó oportunos auxilios a sus compañeros facilitándoles el reembarco. Entre los que él salvó se encontraba Francisco Serrão con quien estableció estrecha amistad, que durará toda su vida lo cual tendrá importancia extraordinaria en la primera circunnavegación del Globo.

En el regreso a Cochín, embarcados en naos de carga que zarparon en enero de 1510, tuvieron la desgracia de naufragar en los Bajos de Pádua archipiélago de Laquedivas⁴. Este naufragio fue trascendente en la vida del futuro capitán general:

“(...) perdió en estas naos su pobreza. Viéndose tan pobre o más que a la llegada volvió a su industria, que era, como la de todos los portugueses de su tiempo en aquellos parajes, perseguir naos de moros o indios y apresarlas o ponerlas a rescate”⁵.

Ellos y otros náufragos fueron salvados por la carabela de António Pacheco, enviada por Alfonso de Albuquerque. Dicha carabela se dirigió con los náufragos a Goa, pero no participaron en su conquista (1ª conquista) porque la ciudad estaba ya ocupada por los portugueses, pero estuvo en la segunda, participando incluso en el consejo reunido por Albuquerque antes de acometer dicha conquista.

Por entonces llegaron las cartas de Ruy d'Araujo, cautivo en Malaca (a donde había ido con Sequeira y que también había sido salvado por Magallanes) desde el año anterior. Alburquerque, al constatar el comportamiento traidor de los malayos, decidió tomar Malaca,

⁴ Dos atolones coralinos, tres arrecifes de coral y cinco bancos de arena, además de muchos islotes menores, al N de Maldivas.

⁵ CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**.

tan estratégica (por ser paso obligado en la derrota hacia la China, Filipinas y Japón) como Ormuz. El sitio comenzó en julio de 1511 y fue ocupada tras nueve días de durísimos combates, de nuevo volvió a lucir Magallanes, “(...) dando de sí muy buenas muestras (...)”⁶. Esa trascendente conquista indujo, a los soberanos de los diversos reinos de Indo-China e islas inmediatas, a enviar embajadores a Albuquerque solicitando ser sus aliados, lo que condujo a la expansión portuguesa en aquel gran teatro.

Desde Malaca y al mando de Antonio de Abreu, Albuquerque envió otra expedición a reconocer las islas de Banda, cuya producción de clavo y nuez moscada eran celebres en el comercio internacional (luego se centraría el comercio en las verdaderamente productoras de “las especias”, las pequeñas: Ternate, Tidore, Mutir Bachian y Machian). Algunos afirman que Magallanes fue en dicha expedición⁷, la cual, tras diversas peripecias, regresó con especias a Malaca en 1512. En ese regreso, la nao de Francisco Serrano, el amigo de Magallanes, se perdió en unos arrecifes, salvándose solo diez hombres, entre ellos su capitán, que se refugiaron en la difícil y mahometana Mindanao, permaneciendo ocho años allí. Serrano, finalmente, se estableció en Ternate, “capital portuguesa de la especiería”.

Una vez Magallanes de regreso en Cochín, la armada de Hernán Pérez de Andrade regresó a Portugal; en ella embarcó Antonio de Abreu y, seguramente el propio Magallanes, quien, según Fernández de Navarrete, a mediados de 1512 se hallaba en Lisboa de vuelta de sus viajes, sin embargo, encontramos este disenso que trata de aclarar las fechas exactas:

*“(...) el Sr. Navarrete dice que Alburquerque envió la expedición de Abreu hacia 1510. Alburquerque fue sobre Malaca en mayo de 1511 (...) y no la tuvo tomada hasta agosto. La expedición de Abreu salió en noviembre del citado año de 1511. Sin este error cronológico, no hubiera podido el Sr. Navarrete mantener que Magallanes estaba en Portugal de vuelta de la India en 12 de junio de 1512 (...) Navarrete presenta como documentos que prueban su tesis dos recibos que aparecen en el Libro de “moradías” (pensão para despesas de habitação). de la casa real portuguesa, fechados en junio y julio de dicho año y firmados por Fernán Magallanes (...) Sin embargo, es hecho probado que Magallanes estuvo en el sitio y toma de Malaca (que) no terminó hasta agosto; que Magallanes fue con Abreu a las Molucas y que este no regresó hasta fines de 1512 ¿Y los recibos? Son de otro Magallanes, hay muchos en Portugal. En tiempos del que nos ocupa, sirvieron en la India otros seis Magallanes, todos ellos soldados de reputación. Magallanes tenía tres parientes llamados Fernando, como él. También se equivoca Navarrete al indicar que Magallanes estuvo siete años en La India, cuando realmente solo estuvo seis”.
Igualmente pueden tenerse por averiguadas la fecha de la toma de Malaca por Alburquerque y la de la expedición de Abreu, pues ambas las fija Gaspar Correia, el cual estuvo presente.”*⁸

⁶ HERRERA, Antonio - Década II, Lib., II, Cap. XIX, p. 66.

⁷ ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo - **Historia de Las Malucas**, p. 6.

⁸ REPARAZ, Gonzalo - **La época de los grandes descubrimientos españoles y portugueses**, p. 6. Nota 2 a pie de página.

Por tanto, Magallanes no llegó a Lisboa en 1512, sino que lo hizo en 1513⁹.

Descubierta la Mar del Sur (futuro Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa (29.09.1513), los cosmógrafos europeos, influenciados por Tolomeo, creyeron, cómo lo había creído Cristóbal Colón, que los reinos del Catay y del Cipango bañaban sus orillas en dicha Mar, ya que su mundo era un 25% menor del real. Magallanes participó también de estas ideas, y se convenció de que Papuasía (hoy en día Papúa-Nueva Guinea) era el continente descubierto por Colón, y compartió con Serrano, con el que intercambió informes, estas ideas. Entonces, comenzó nueva etapa en su vida, entró a servir en Palacio (supongo que muy cerca del lugar donde ahora nos encontramos) como *“moço fidalgo”*, sueldo de mil reis mensuales y ración diaria de cebada (suponemos que para su montura) y, asentado en Lisboa, estudió las últimas informaciones recibidas de navegantes y cosmógrafos, fijando su criterio sobre la realidad terrestre y soñando con nuevas derrotas náuticas.

Entre tanto, siguió carteándose con Serrano, a quien dijo marcharía al Maluco caso de que la Corona no premiase sus servicios como él pretendía, en cuyo caso buscaría otra derrota y trataría de ir por cuenta del rey de Castilla.

Al poco tiempo de llegar a Lisboa obtuvo un incremento en su pensión y fue elevado a la categoría de *“Fidalgo Escudeiro”*, su paga alcanzó entonces los 1850 reis pero, lejos de contentarse con eso, solicitó autorización para trasladarse a África, donde Portugal se afanaba en sus conquistas por aquel territorio, aunque los éxitos eran menores que en la India.

No tenemos la certeza de que Magallanes participase en el gran armamento destinado a África, que mandó el IV duque Braganza, D. Jaime, el cual tuvo que costear, por obligación impuesta por el Rey para perdonarle un doloroso suceso, un gran ejército, transportado en 400 embarcaciones, destinado a conquistar Azamor (Marruecos) en septiembre de 1513, lo cual logró fácilmente. ¿Estuvo allí Magallanes? No existen pruebas de ello, Faria y Sousa no lo menciona en su *“África Portuguesa”*. Sin embargo, sabemos que participó en la guerra contra los berberiscos a las órdenes de Juan Soares, uno de los que tomó Azamor y que, en 1514, se lució en la defensa de dicha plaza contra los moros de Fez y de Mequinez, recibiendo una lanzada que lo dejó cojo de por vida. Entonces fue nombrado *“quadrilheiro mor”* (especie de capitán de compañía) y realizó una batida en la cual capturó 890 prisioneros y 2.000 cabezas de ganado; el reparto de esta presa le acarreó serios problemas. Enseguida, regresó a Portugal y solicitó el incremento de su *moradia*. No creemos fuese el dinero lo que le movía, sino la consideración social que alcanzaría: *“Subir cinco reales en dinero, es subir muchos grados en calidad...porque crecer en esto un real es crecer mucho en opinión”*¹⁰.

Bien por los avisos de haber regresado de Azamor sin licencia, o quizás por las quejas sobre su distribución de aquella presa, o fuese por suponer su cojera fingida, o por achacársele

⁹ Agradezco al CF de la Martina de Portugal, Luis Jorge Rodrigues Semedo de Matos, la confirmación de estos datos y la corrección de algún otro de este trabajo.

¹⁰ FARIA E SOUSA, Manuel - *Asia Portuguesa*. Tomo I, parte III, Cap. V

algunas expresiones contra quien tan mal pagaba sus servicios¹¹, su solicitud fue denegada, por lo que se justificó ante el rey, pero, no solo no lo consiguió, sino que se le ordenó partir de inmediato para Azamor a declarar ante la Justicia que le había acusado. Obedeció la orden y fue declarado inocente, regresó a Lisboa, pero no logró la merecida confianza:

“Viéndose, pues, Magallanes sin aquel precio de calidad que su rey le negaba y él creía serle debido por su nacimiento y servicios, que todo era bueno, se desnaturalizó del reino con actos públicos, y pasose a servir al emperador Carlos V.”¹²

Conviene señalar, antes de que veamos a Magallanes saliendo para España, que él mismo aseguró haber visto una carta de marear, levantada en años anteriores por el geógrafo Martín Behaim, en la tesorería del rey de Portugal, en ella aparecía un paso entre ambos mares, el cual pensaba descubrir en su viaje y, de no encontrarlo, seguiría la derrota del Cabo de Buena Esperanza para demostrar que las Molucas estaban dentro en la demarcación castellana, lo cual confirmaron, entre otros, Barros¹³, Pigafetta¹⁴, López de Gómara¹⁵ Fernández de Oviedo y Fernández de Oviedo¹⁶.

Pero Martín Behaim era comerciante de telas y viajó a Venecia en 1475, después a Malinas, Amberes y Viena entre 1477 a 1479. Es probable que conociese a otros viajeros que lo aficionasen a la geografía y la navegación. En 1480, viajó a Portugal y, cuatro años más tarde, fue nombrado cosmógrafo de la expedición de Diego Cão a la desembocadura del río Congo, por ello, creemos que Behaim fue investido como caballero. Enseguida pasó a la isla de Fayal donde contrajo matrimonio en 1486 con la hija del gobernador Josse Van Huerter (Joss de Utra o simplemente Dutra¹⁷), allí permaneció hasta 1490, y probablemente conoció a Cristóbal Colón, y trataría con él sobre la posibilidad de alcanzar el Catay navegando hacia el O.

Juan de Barros, que escribió poco después del descubrimiento del tan deseado paso, no habla en ninguna parte de ese mapa, lo que no habría omitido si hubiera existido pues, con esa referencia desacreditaría a Magallanes, considerado por él como traidor a su Rey.

Dedicado de lleno Magallanes al estudio de la cosmografía y la náutica, así como a la redacción o copia? de su *“Descripción de los reinos, costas, puertos e islas de la India”*¹⁸, que ha llegado hasta nosotros en lengua castellana y que todavía permanece inédita y en la cual describe las costas desde

¹¹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes que hicieron los españoles por mar**, p. XXX

¹² FARIA E SOUSA, Manuel - **Comentarios a la Lusiada de Camoens**. Comentario a la estrofa 55 del canto II.

¹³ BARROS ARANA, Diego - **Vida y viajes de Hernando de Magallanes**, p. 20

¹⁴ PIGAFETTA, Antonio - **Primer viaje en torno al Globo**, p. 59.

¹⁵ LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco - **Historia General de las Indias**, p.104.

¹⁶ FERNÁNDEZ DE OVIEDO y VALDÉS, Gonzalo - **Historia General y Natural de las Indias y Tierra-Firme del Mar Océano**, p.22.

¹⁷ Wikipedia, consultada el día 20.10.2022

¹⁸ BARROS ARANA, Diego. *Ops. Cit.*, p.18. Nota (18) al pie: *“Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay en el mar de la India Oriental desde el Cabo de Buena Esperanza hasta la China: de los usos y costumbres de sus naturales: su gobierno, religión, comercio i navegación, i de los frutos y efectos que producen aquellas vastas regiones, con otras noticias mui curiosas: compuesto por Fernando Magallanes, piloto portugués que lo vio y anduvo todo”*. Estudió la copia que poseía el bibliófilo Pascual de Gayangos (de familia reciamente marinera).

el cabo de Buena Esperanza hasta La India, señalando puertos, islas y ciudades, y describiendo muy sumariamente las costumbres de sus habitantes. Francisco Adolfo de Varnhagen, historiador brasileño, ha observado que ese manuscrito es solamente una imperfecta traducción castellana de la obra de Duarte Barbosa sobre el mismo asunto, publicada por primera vez en 1813.

Francisco Serrano, increíblemente y a pesar de la distancia, continuaba su correspondencia con Magallanes, el cual contestaba asegurándole que pronto se verían por aquellas latitudes; bien por la derrota de los portugueses, o bien por la de los castellanos al continente recién descubierto¹⁹.

Por entonces, Magallanes contrajo amistad con Rui Falero, "(...) *grande hombre en la cosmografía i astrología i otras ciencias humanas* (...) "²⁰ . que vio con buenos ojos las tesis que defendía Magallanes, Falero conocedor a fondo de las ciencias náuticas, comprendió la idea de Magallanes y no dudó en darle su apoyo. Su hermano Francisco, se unió a ellos dos.

En busca del apoyo financiero preciso y del imprescindible permiso para recalar en posesiones del monarca español, Magallanes decidió dirigirse a la Corte española, desnaturalizándose portugués, como le exigían las normas de su notoria hidalguía. Y se marchó a Sevilla, a donde llegó el 20.10. 1517, dispuesto a presentar su proyecto a Carlos I y, e acuerdo con Falero, guardando el máximo secreto sobre tal asunto.

Un banquero de Amberes, establecido en Lisboa (donde había ganado mucho dinero gracias a la llegada de Gama a La India) llamado Cristobal de Haro y natural de Burgos, agraviado también por el monarca portugués debido a una reclamación no escuchada, decidió unirse a Magallanes y tras él marchó a España para convertirse en el banquero de la expedición.

3. Dificultad inicial. Contradicción de la Política española

Descubierta América, los reyes de España dictaron una política de reserva sobre los territorios que se iban conquistando y, desde el principio, se evitó que extranjeros y portugueses (curiosamente en la denominación de extranjeros no solía incluirse a los portugueses) viajasen a esos nuevos dominios, así encontramos una Real Cédula del 1515 en la que el rey católico ordenaba:

*"(...) digo que no se debe recibir ningún Portugues de los que allá ay (en Sevilla), aunque quisiesen venir a servirnos en esa casa (de Contratación) y negociación, por muy sabio y avisado que sea en la arte de la navegación, si no sólo los naturales de estos Reynos, que allá residen o residieren, que tengan habilidad para podernos servir en las cosas de las Indias, y para traer estas personas semejantes, se debe poner toda buena diligencia."*²¹

¹⁹ BARROS, Juan de. Década III, Lib. V, Cap. VII

²⁰ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo -*Historia General de las Indias*, Lib. XX, Cap. I.

²¹ ENCINAS, Diego - *Cedulario Indiano*. 4 tomos. Edición facsímil de Alfonso García Gallo, Sevilla 1945, Tomo I, p.457. Existe un 5º tomo de índices publicado en 1990.

Así que, Magallanes y los suyos, cuatro años después de esta orden real, tendrían que vencer la reticencia a ser admitidos entre los “viajeros a Indias”, aunque su proyecto fuese “Plus Ultra” de América, cuya costa SE iban a recorrer y, en parte, explorar. Gracias a Dios, para ellos, el nieto de Fernando venía de Gante con otra mentalidad... y necesitaba dinero para su Corona Imperial.

4. La llegada a Sevilla, amigos y ...

No era difícil para un portugués encontrar amigos y protectores en la por entonces pujante ciudad hispalense, trufada de portugueses por muchas razones. Diego Barbosa, también portugués, teniente de alcalde de sus reales Alcázares y Atarazanas, cuyo alcaide principal era el infante D. Jorge de Portugal y Melo, I conde de los Gelves²². D. Diego había sido capitán de uno de los navíos de la armada a la India de Juan de Nova (1501). Magallanes era pariente de los Barbosa y, muy pronto, se comprometió matrimonialmente con su hija Beatriz Barbosa Caldera; del testamento otorgado por Magallanes (24.08.1519), se deduce que la boda tuvo lugar en fecha cercana a mayo de 1518.

Salvo Barbosa y familia, los amigos de Magallanes van a ser, en general, los españoles y sus enemigos los portugueses que defendían legal y diplomáticamente los derechos de D. Manuel de Portugal, así veremos que será fundamental la amistad trabada con Juan de Aranda, factor 3º de la Casa de la Contratación hispalense, a cuya amistad correspondió revelándole su “gran secreto”, que Aranda comunicó enseguida al gran canciller de Castilla, Juan Sauvage, añadiéndole que Magallanes era persona digna de confianza y dispuesta a prestar valiosos servicios al monarca español.

El enfado de Rui Faleiro, cuando se enteró de esto al llegar a Sevilla mes y medio más tarde y acompañado de su hermano Francisco, fue sonado; le echó en cara a Magallanes su ligereza y el haber faltado al compromiso.

Una vez calmada su irritación, reanudaron sus buenas relaciones. A continuación, determinaron que lo más conveniente era dirigirse a Valladolid, donde se hallaba la Corte, y presentarse ante el rey para exponerle sus proyectos. Enterado Aranda de este propósito les instó a retrasar la salida hasta recibir respuesta a la carta que había escrito poco antes, lo cual enfureció de nuevo a Faleiro, e incluso el propio Magallanes se sintió molesto. Aranda soportó con paciencia estas quejas y aceptó la propuesta de presentarse en la Corte, ofreciéndose él mismo a acompañarlos.

El 20.01.1518 salieron de Sevilla para Valladolid, en expediciones diferentes, Magallanes, los Faleiro y Aranda; se reunieron en Medina del Campo, desde donde marcharon a Valladolid a presentarse al rey, que ya había mostrado su interés en saber del proyecto. Magallanes, al verse próximo a rematar su proyecto, ofreció a Aranda la quinta parte de las ganancias de su viaje; pero Faleiro no lo aceptó, por considerarlo excesivo, y se redujo a la octava parte. Enseguida, el

²² Jorge de Portugal y Melo se casó con Isabel Colón de Toledo, hermana del I duque de Veragua.



El emperador Carlos V en Valladolid (<https://www.bing.com/images>)

fiscal del Consejo de Indias, enterado de este negocio entre Magallanes, Faleiro y Aranda, instruyó un proceso al último por haber celebrado tal convenio privado, acusándole de haber aceptado dádivas mientras desempeñaba puesto importante en la Administración. Tras la clara defensa de Aranda y las declaraciones de Magallanes y los Faleiro, fue sobreesido.

Los tres interesados firmaron un convenio ante Diego González de Santiago, escribano de SS. AA y notario público, en Valladolid a 23.02.1518 y en presencia de los debidos testigos; sin embargo, tal convenio no podía tener validez sin un tratado adecuado con el rey, que les permitiese descubrir nuevas tierras.

Juan de Aranda, tomó la firme decisión de presentar a “sus socios” a los consejeros del rey e hizo valer su influencia para que el proyecto pudiera realizarse; así, una vez aposentados en Valladolid, los presentó al Gran Canciller de Castilla, Juan Sauvage, en presencia del cardenal Adriano de Utrecht (ex preceptor de Carlos I y futuro papa Adriano VI) y del obispo de Burgos, Juan Rodríguez Fonseca, verdadero ministro de todo lo de las Indias españolas de la época. Aranda hizo todo lo humanamente posible para que el acuerdo triunfase, acuerdo que estaba concluido y no firmado, e hizo hincapié a los presentes en el gran esfuerzo efectuado y en la promesa que habían hecho los portugueses de entregar la octava parte de sus ganancias, siempre que el monarca corriera con los gastos de la armada. De todo ello se dejó constancia expresa en escritura pública, firmada en Valladolid el 23.02.1518.

En esas conversaciones que acabamos de referir, los solicitantes de la real firma, trataron de convencer a las dignidades presentes, de que las islas Molucas, emporio de la especiería portuguesa, estaban dentro de la demarcación de Castilla, de lo que se deducía que, si el monarca español enviase allí sus barcos navegando siempre hacia el O, se podrían traer a Sevilla apreciables cantidades de especias, más baratas de las que llegaban a Lisboa. Varios de los historiadores ya citados, dicen que Magallanes, para demostrarlo enseñó a los presentes un globo en el que resaltaba la derrota que seguiría, aunque, obvió el problema que suponía encontrar el “paso” entre el Atlántico y la Mar del Sur.

Al rey y a sus consejeros les pareció un proyecto inconsistente, pues, según el saber del momento, el continente americano se extendía de Norte a Sur sin interrupción. Entonces se produjo el órdago de Cristóbal de Haro al rey, diciéndole que estaba dispuesto a armar a su costa la armada expedicionaria que Magallanes proponía. Sorprendido el rey ante tal desplante, resolvió financiar el armamento y pertrechado de tal armada y que se daría a Magallanes la oportuna Instrucción para ejecutar la empresa.

El memorial²³ presentado al Rey para ir a las islas del Maluco por occidente, muestra el planteamiento efectuado ante el monarca por Magallanes y Falero, ofreciendo dos hipótesis distintas según fuese financiada la armada por cuenta del monarca o por los solicitantes.

En el primero de los casos, las condiciones propuestas²⁴ se resumen aquí abreviadamente:

Primero. - No se otorgará, durante el plazo de diez años, licencia o autorización a persona alguna para ir a descubrir territorios situados por la misma zona que ellos pretenden explorar (...)

Segundo. - Que, del provecho y rendimientos de las tierras descubiertas, así como de las rentas y derechos generados, se les retribuya con el veintavo del todo, así como con el título de Almirante (como Cristóbal Colón) y el gobierno de tales territorios (...)

Tercero. - Que sean facultados para llevar a los sitios descubiertos, en lo sucesivo y a su cargo, mercancías valoradas en mil ducados (...)

Cuarto. - Que de las islas que descubriesen, si pasaran de seis, se les entreguen dos; escogiendo primero las seis el monarca y que después, entre todas las que restan, ellos pudiesen elegir las dos que mejor les pareciera (...)

Quinto. - Que de lo que traigan al regreso del viaje se les dará la quinta parte (...)

Sexto. - Que, si alguna de las naos del rey o de cualquier otra persona descubriesen tierras o islas por los territorios antedichos dentro de los citados diez años, de todo el rendimiento que de ello hubiere se les dé la veinteava parte, como si se tratara de un descubrimiento efectuado por ellos mismos.

Séptimo. - Que si el monarca acepta armar a su costa la flota con las condiciones que se expresan, pondrían en su conocimiento los provechos que pudieran resultarle (...)

Octavo. - Que, si en el descubrimiento muriese alguno de ellos dos, el rey mandará guardar al otro, y a sus herederos y sucesores, todo lo que se hace constar en estas estipulaciones (...)

Noveno. - Que el monarca mandará cumplir y guardar todo cuanto antecede con todas las firmezas y solemnidades que para la seguridad de ellos fuesen necesarias.

²³ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - *Op. Cit.* Tomo IV. Apéndice documental.

²⁴ MARTINES RUIZ Y TRES MAS (entre ellos el autor de esta conferencia): **Desvelando Horizontes**, p.356-359.

A la segunda hipótesis, si fuesen a su propio cargo, continuaban con otros tres puntos, pero como no se dio esta hipótesis los omitimos.

Aceptada por el rey la financiación del 78 %, y Cristobal de Haro la del 22%, el 22.03. 1518, Francisco de los Cobos y Molina, secretario de Estado del Rey Carlos I, dio fe de una provisión, asentada en los libros a su cargo, de los despachos de la contratación de las Indias, que confirman cierto asiento y capitulación que SS.MM Doña Juana y Don Carlos mandaron tomar con Fernando de Magallanes y Rui Falero, que conocemos vulgarmente como “Las capitulaciones de Valladolid”, que recogen prácticamente todo lo recogido en el memorial citado anteriormente, como podrán comprobar;

“Primero.- Que vosotros *con la buenaventura* vayáis a descubrir a la parte del mar océano, dentro de nuestros límites y demarcación, y dado que no sería razonable que *yendo vosotros a hacer lo susodicho se vos atravesasen otras personas a hacer lo mismo*, y en consideración a que os hacéis cargo de esta empresa, es mi merced y voluntad y prometo que *por termino de diez años primeros siguientes*, no daremos licencia a persona alguna para ir a descubrir por el mismo camino o derrota que vosotros, y que si alguno lo quisiere emprender y para ello nos pidiera licencia, antes de dársela os lo haremos saber, por si vosotros lo quisierais hacer en el tiempo que ellos se ofrecieran, lo hagáis, (...)

Deberéis hacer tal descubrimiento dentro de los límites de nuestra demarcación y nunca dentro de los límites del Rey de Portugal, *mi muy caro y muy amado tío e hermano*, ni en perjuicio suyo.

Y considerando la voluntad que os ha movido para realizar este servicio a la Corona y por el trabajo y peligro que deberéis pasar y como remuneración por ello, es nuestra voluntad que de todas las tierras e islas que descubráis, tanto en renta como en derechos, deduciendo primero todas las costas que correspondan, os llevéis *la veintena parte con el título de nuestros Adelantados e Gobernadores* (No Almirante) *de las dichas tierras e islas, vosotros e vuestros hijos y herederos de juro para siempre jamás*.

Así mismo os damos licencia y facultamos para que de aquí en adelante y con carácter anual podáis llevar y enviar a las islas y tierras que descubráis, tanto en vuestras naves como en las que determinéis el *valor de mil ducados de primer costo empleados en las partes é cosas que mejor vos estoviere, a nuestra costa, los cuales podáis allá vender y emplear en lo que a vosotros os pareciere e quisiéredes* e tornarlos a traer de retorno a estos Reinos, *pagando a nos de derechos el veintavo de ello, sin que seáis obligados a pagar otros derechos algunos de los acostumbrados, ni otros que de nuevo se impusieren, pero entiéndese esto después que vengáis de este primer viaje e no en tanto que en é estuviéredes*.

Otro si, para concederos mayores mercedes, *es nuestra voluntad que de las islas que descubráis, si pasan de seis, habiendo primero escogido nosotros las dichas seis, podáis vosotros señalar dos de ellas, de las cuales hayáis y llevéis la quincena parte de todo el provecho e interese de renta e derechos que nos de ellas hubiéremos limpio, sacadas las costas que se hicieren*.

Segundo. - Queremos y es nuestra voluntad, *acatando los gastos y trabajos que en el dicho viaje se vos ofrecen de vos haced merced, y por la presente vos la hacemos, que de todo lo que de la vuelta que, de esta primera Armada, é por esta vez se hobiere de interese limpio para nos de las cosas que de allá trageredes, hayáis y llevéis el quinto, sacadas todas las costas que en la dicha Armada se hicieron.*

Y para que cuanto se ha dicho se pueda realizar de la mejor forma, digo que Yo os mandaré armar cinco navíos: dos de ciento treinta *toneladas* cada uno, otros dos de noventa, y otro de sesenta toneles, *bastecidos de gente e mantenimiento e artillería*, que irán aprovisionados para dos años y dotados con doscientas treinta y cuatro personas para el gobierno de ellos entre maestros, marineros y grumetes, y resto de personal necesario, conforme al memorial que al efecto se ha hecho, y que así lo mandamos ejecutar a nuestros oficiales que residen en la ciudad de Sevilla, en la Casa de la Contratación de las Indias.

Y porque es nuestra voluntad que todo se cumpla como ha quedado dicho, queremos que, si en la consecución del objetivo perseguido alguno de vosotros falleciese, *que sea guardado e guarde al que de vosotros quedase vivo todo lo suso contenido, cumplidamente, como se había de guardar a entrambos a dos seyendo vivos.*

Otro si, Y para que de todo cuanto antecede haya buena cuenta y razón y a nuestra hacienda el buen recaudo que conviene, nombraremos un factor y tesorero y contador y escribanos de las dichas naos que lleven cuenta y razón de todo, y ante quien deberá asentarse todo lo que de la dicha Armada se hubiere.

Todo lo cual os prometo y doy mi palabra real para que se cumpla fielmente según se ha expresado, y ordeno daros la presente firmada de mi nombre, en Valladolid, a los veintidós días del mes de marzo de 1518. - YO EL REY- Por mandato del Rey. - Francisco de los Cobos.”

Con la referida fecha de 22.031518, se extendió el título de Capitanes de la Armada a Magallanes y a Falero, por fin alcanzaba la capitanía general de la expedición:

“(…) para que vayáis a descubrir por el mar océano, e para facer el dicho viaje, vos habemos mandado armar cinco navíos con la gente y mantenimientos e otras cosas necesarias para el dicho viaje, confiando en que guardéis nuestro servicio y todo cuanto os fuere encomendad...”

Es nuestra voluntad, nombraros capitanes de la dicha Armada y os damos poder y facultad para que, durante el tiempo que estéis en ella y hasta que volváis a nuestros reinos, podáis usar dicho título, *tanto en mar como en tierra, en todo aquello que viereis que convenga a la ejecución de nuestra justicia y tierras e islas que descubriereis, segund é la manera que hasta aquí lo ha usado nuestros capitanes de mar que han seido*; y mediante esta carta mandamos a los maestros y contra maestros, pilotos, marineros, grumetes y pages, y a cualquier otra persona que estuviera o residiera en las referidas tierras e islas y a todo aquél a quien afecte el contenido de esta disposición, que os tenga por nuestros capitanes de la referida Armada y que como tales cumplan y acaten vuestras ordenes *so la pena o penas que vosotros de nuestra parte*

les pusierdes é mandardes poner, las cuales Nos por la presente las ponemos e hemos por puestas, é vos damos poder é facultad para las ejecutar en sus personas e bienes, e que vos guarden e hagan guardar todas las honras é gracias e mercedes, franquezas, libertades, preeminencias, prerrogativas e inmunidades, que por razón de ser nuestros capitanes debéis haber e gozar é vos deben ser guardadas. Y es nuestra voluntad y mandamos que si en el tiempo que estuviéseis en dicha Armada se produjeran pleitos o diferencias, tanto en el mar como en tierra, los podáis librar y determinar e facer sobre ello cumplimiento de justicia bien é sumariamente sin tela de juicio, e para librar e determinar los dichos pleitos, e para todo lo demás en esta nuestra carta contenido, e al dicho oficio de capitania anexo e concerniente, vos damos poder e facultad con todas sus incidencias é dependencias anexidades e conexidades; é los unos ni los otros non fagades ende al. Dada en Valladolid a veintidós de marzo de 1518. YO EL REY.- Yo Francisco de los Cobos, Secretario de la Reina y del Rey su hijo, nuestros señores, la hice escribir por su mandato.

Descartado Faleiro, quedó Magallanes como único capitán o capitán general, el problema mayor vino del error estratégico cometido por Carlos I al nombrar, por consejo del obispo Fonseca, a Juan de Cartagena veedor y “conjunta persona” y el mando no puede ser compartido, lo veremos en la costa africana y en Sam Julián.

5. El primer incidente...todavía en Sevilla

Es indudable que hubo partidarios de desmontar la expedición a la especiería, es cierto que soliviantaron a la gente contra el recién nombrado capitán general... Él mismo informó al rey de tal suceso, motivado porque una de sus naves tenía que dar la banda para ser carenada:

“El viernes veintidós de octubre (1518) tenía que trasladar a tierra una nao (...) y cuando llegó el momento de poner a la gente a trabajar mandé poner cuatro banderas con mis armas en los cabrestantes, donde es costumbre colocar las de los capitanes, ya que las de V.A. debían situarse en la parte superior de la nave con otra de la Trinidad, que es el buque insignia. El factor había ido a por ellas y (...) no se habían terminado de pintar (...) y yo, que estaba ocupado en sacar la nao no me di cuenta, de manera que acudió mucha gente a presenciar la escena (...) Como en el Mundo no faltan envidiosos, comenzaron a murmurar y a decir que yo había actuado mal al poner mis armas en los cabrestantes y esto se decía sin yo enterarme, hasta que vinieron a contármelo. En esto llegó luego un alcalde de mar acompañado de un teniente de almirante, que es hijo de Pedro de Nalcazar, diciendo al populacho que las retiraran y rompiesen. Entonces me lo dijeron, me aproximé a él y le dije que aquellas armas no eran del Rey de Portugal sino mías y yo vasallo de V.A. y me volví para iniciar la maniobra (...) me resultaba violento (retirar las banderas) hacerlo por encontrarse allí presente un caballero del Rey de Portugal, que vino por mandato de éste a tratar de convencerme (...) el alcalde de mar se dirigió al teniente de almirante para sugerirle que quitaran las banderas; y él mismo, sin más consejo ni competencia para ello, vino por las gradas llamando a la gente para prender al capitán portugués que levantaba banderas del rey de Portugal. Cuando llegó a mi lado preguntó dónde estaban las banderas

y por qué razón las puse en los cabrestantes. Le respondí que no le daría a él las razones, ni quería hacerlo. Entonces llamé a los alguaciles para prenderme, echándome la mano encima y dando gritos para que me prendieran, a mí y a mi gente.

(...) el doctor Matienzo (tesorero de la Casa de Contratación sevillana) viendo la injusticia que se cometía con los míos y que a mí me querían hacer, se dirigió al teniente de almirante, requiriéndole de parte de V.A para que no hiciese cosa tan contraria a su servicio; y los que con éste venían arremetieron contra el doctor y contra algunos de sus acompañantes con las espadas desenvainadas. La gente que allí trabajaba y había recibido su dinero, se retiró del lugar.

Viendo yo la falta de gente y el peligro que corría la nao, se la dejé al referido teniente de almirante y al otro teniente del asistente que allí se encontraba, aunque, la verdad sea dicha, todo ello en perjuicio de lo que convenía a los intereses de V.A. (...) requerí al teniente del asistente e incluso al alcalde mayor del Duque de Medina-Sidonia para que no abandonasen el lugar y me diesen su ayuda; y ellos (...) se marcharon sin prestarme ayuda". Esto es, en suma, lo que pasó (...)

Por todo ello, suplico humildemente a V.A que tome cartas en el asunto, puesto que la afrenta que me hicieron no fue a título personal sino como capitán de V.A, y por ello, y dado que tanto mi compañero como yo estamos cumpliendo la palabra dada y no aceptando las promesas que me ofrecen desde Portugal, suplico curse las órdenes oportunas para que se realice todo según pactamos, y seamos tratados debidamente; y castigue a los culpables, porque del resultado que el alcalde y el teniente de almirante hicieron con su afrenta, resultó acuchillado un piloto de V.A. (Juan Rodríguez de Mafra), que estaba trabajando, y prendieron a mis hombres una vez desarmados.

Suplico igualmente a V.A que ordene abrir una investigación oficial para esclarecer los hechos, y nombre al personal adecuado para llevarla a efecto.

A esta carta contestó el Monarca desde Zaragoza el 11 de noviembre. Entre otras cosas decía lo siguiente:²⁵

"Por cierto que a mí me ha desplazado y he sido deservido de ello, porque yo os tengo por servidor y criado y como tal os tengo que mandar favorecer como vuestra voluntad para nuestro servicio merece; yo envío a mandar a Sancho Martínez de Leiva de esta ciudad que haga información de lo que en ella pasó, y castigue a los culpables, el cual lo hará como convenga como más largo lo escribo al doctor Sancho, a quien me remito. Yo el Rey, Refrendada de Covos. Señalada (Comunicada) del Canciller e del obispo de Burgos.

6. Los enemigos de Magallanes

En la Torre do Tombo se custodia una carta del embajador portugués en la Corte española, Alvaro da Costa, dando cuenta a su monarca de diversas vicisitudes relativas a

²⁵ PASTELLS, Pablo - **El descubrimiento del estrecho de Magallanes. IV Centenario.** (Parte primera. Sucesos de Rivadeneira), p.47.

Magallanes y los grandes esfuerzos que ha hecho por convencer a Carlos I de la inconveniencia de contar con él para esta expedición, que finaliza diciendo:

“A mí, Señor, me parece que Vuestra Alteza puede detener a Fernando de Magallanes, lo cual será en sí un gran golpe. Yo por el bachiller (Faleiro) no doy mucho, ya que anda medio loco y no cuide vuestra alteza de que diga demasiado al Rey en lo que le diga, porque además de ser todo verdad, lo que dice esta gente, como digo, no siente nada, ni el Rey tiene libertad de hacer nada por sí, y por eso se deben de creer menos sus cosas. Martes, en la noche del veintiocho de septiembre de 1518. Beso las manos de vuestra Alteza. - Alvaro da Costa”.

Otra carta del referido Archivo, la escrita desde Sevilla al Rey de Portugal por Sebastián Álvarez (el que cita Magallanes en la carta transcrita, en parte, más arriba), su factor en dicha ciudad, explica las contradicciones que sufría Magallanes y las diligencias que efectuó el firmante para que él y Falero regresasen a Portugal. Asimismo, da noticia de las armadas que se preparaban para otros destinos²⁶.

Tras relatar varias vicisitudes de lo acontecido tras la llegada a Sevilla de Haro y de Juan de Cartagena, y los interrogatorios sufridos por Magallanes por parte de los oficiales de la Casa de Contratación, dice:

“(…) cumpliendo órdenes de su Alteza, me fui a la posada de Magallanes donde le encontré preparando vituallas, conservas y otras cosas. Le manifesté que aquello me parecía prueba de su mala intención y, dado que esta sería la última vez que le hablaría, quería recordarle, como portugués y amigo que era, el grave error que iba a cometer. Después de pedirle disculpas por si le hubiera ofendido con mis afirmaciones, le recordé cuantas veces le había hablado sobre el tema y que siempre en sus respuestas me daba esperanzas de que finalmente no haría cosas en deservicio de V.A. Siempre le insistí en que el camino que había tomado planteaba muchas dificultades y que lo debía abandonar y volver a su patria (...) quise despertarle todos los temores y los yerros que cometía. Me dijo que por su honra no lo podía hacer sino continuar lo ya iniciado. Contesté que ganar honra indebidamente y adquirida con tanta infamia no era saber, ni honra, sino ausencia de saber y de honra, porque era cierto que la gente castellana principal de esta ciudad, hablando sobre esto, le tenían por hombre vil y de mala sangre, pues en deservicio de su verdadero Rey y señor aceptaba tal empresa y que debía tener por cierto que era tenido por traidor (...) respondió que era consciente del error que cometía pero que esperaba guardar mucho el servicio a V.A y hacerle mucho servicio con su ida. Yo le repliqué que quien sostuviese tal cosa no comprendía lo que hacía, porque, aunque no tocase en los dominios de V.A o porque hallase lo que decía, siempre suponía un gran daño sobre los dominios de V.A y que este daño lo recibía todo el reino y toda clase de personas. Más sano propósito era el que abrigaba cuando me dijo que si V.A mandase que regresase a Portugal, que lo haría sin esperar otra merced (...) Entonces me parecía que su defensa estaba en la verdad de lo que cumplía a su honra y conciencia. Lo que se habló fue tanto que no se puede escribir”.

²⁶ Publicado un extracto de ella por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – Op. Cit. p .153.

Continúa la larguísima carta con los argumentos disuasorios de Álvarez y las preguntas relativas a su rey, D. Manuel, por parte de Magallanes, por último, relata lo que le dijo a don Fernando:

“(…) por hacer lo que debía y no perder su honra y la merced que vuestra Alteza le haría, que sería más cierta y con más verdadera honra, y que pesase su venida a Portugal que fue por cien reis más o menos de moradía que V.A. dejó de darle por no quebrantar su ordenanza, con venir dos instrucciones contrarias a las suyas y a lo que capituló con el Rey Don Carlos; y vería si este desprecio pesaba más para irse y hacer lo que debía, o venirse por lo que se vino”.

Magallanes replicó que no renunciaría al viaje, a menos que se faltase a alguna de las cuestiones capituladas. Álvarez insistió en que solo quería ver las instrucciones dadas por Carlos I, añadiendo que Rui Falero no le seguiría, que creía ir de capitán mayor (capitán general) y que él sabía lo contrario (¿Cartagena?), y que a él no se lo darían a conocer más que a última hora, cuando ya su honra no tuviese remedio, por último, le aconsejó que no hiciese caso de la miel que el Obispo de Burgos le ponía en los labios. Sigue la carta comentando que habló con Rui Faleiro dos veces, *“(…) nunca me dijo más de que no haría tal contra el Rey su señor, que tanta merced le hacía. Esta era su respuesta a cuanto le decía. Me parece que está loco (...) de todas formas, creo que, si yo ganase a Magallanes, el iría detrás”.* Termina con una descripción de la armada puesta a disposición de Magallanes, menospreciándola y acusándola de vieja y mal carenada, que llevará 230 hombres los cuales han recibido sus pagas (debe referirse a los cuatro meses de anticipo que recibieron antes de zarpar) *“(…) excepto los portugueses que no quieren aceptar mil reales y están esperando que llegue el correo, porque Magallanes les ha asegurado que les haría aumentar el sueldo. Llevan mantenimientos para dos años (...) La quinta parte de esta Armada es de Cristóbal de Haro, que financia una parte de la empresa. Él informa de la Armada que V.A. tiene y de la que está en proyecto. Recibe tal información de un criado que tiene allí. Apropiándonos de las cartas de éste, podría V.A. saber por qué vía sabía estos secretos.*

Continúa la carta: La derrota que dicen llevarán es de San Lúcar derecho a Cabo Frio *“(.) dejando el Brasil a la derecha hasta pasar la línea de partición, y de allí navegar al oeste y oesnoroeste (¿?) derecho a Maluco, la cual tierra de Maluco no asentada en la poma y carta que aquí hizo el hijo de Reinel, la cual no estaba acabada cuando aquí vino su padre por el, y su padre lo acabó todo y puso estas tierras de Maluco (...) Por este patrón se hacen todas las cartas, que las hace Diego Ribeiro, que también hace los cuadrantes y esferas. Desde Cabo Frio hasta las islas de Maluco no existe tierra asentada alguna en las cartas que llevan.”*

Finaliza la carta con noticias de otras armadas españolas y sobre las posibilidades de Carlos de ser coronado Emperador (en lo cual se equivoca, pues pensaba lo sería el rey francés) que no interesan a nuestro propósito. Punto final: *Beso las manos de V.A. en Sevilla a dieciocho de julio de 1519.-SEBASTIÁN ÁLVAREZ.*

7. Sus reacciones durante el mando de la Armada

A la salida de Sanlúcar, Magallanes incumplió el artículo 30 de la Instrucción recibida y no entregó a sus subordinados las cartas hechas para el viaje ni les mostró “(...) *la primera tierra que esperáis ir a demandar* (...)”. Juan de Cartagena protestó por esta razón. El hermetismo de Magallanes originará el primer conato de rebelión.

En Tenerife, fondeado en la playa de la Tejita, recibió la carabela con pez que le enviaban desde Sevilla, con carta de su suegro que le alertaba sobre la posibilidad de una rebelión de los “españoles” liderados por Juan de Cartagena.

Al atardecer de cierto día y obedeciendo, en principio, las instrucciones para la navegación, cuando los buques se acercaron a salvar (saludar) a la capitana y ya en franca derrota hacia Sierra Leona, Juan de Cartagena (capitán de la *San Antonio*, veedor general y “conjunta persona”, según real disposición tomada tras la renuncia de Falero), preguntó abiertamente el porqué de tal rumbo contrario a las instrucciones reales. Magallanes, por su parte, no dio explicaciones y ordenó seguir aguas de la capitana como estaba previsto. A la misma hora del día siguiente, cuando la *San Antonio* se puso a la voz de la capitana, Cartagena se quedó en su camarote y fue su maestre quien, bocina en mano, saludó al Capitán General diciendo “*Dios vos salve, señor capitán y maestre*” omitiendo, a propósito el tratamiento de “*Capitán General*”; Magallanes replicó que, en lo sucesivo, no le apeasen el tratamiento, a lo cual, con cierto desprecio, respondió Cartagena que acaso la próxima salva se la haría un grumete en vez del maestre y evitó acercarse a la voz de la capitana durante tres días para mostrar claramente su actitud al resto de la escuadra. Al cuarto día, Magallanes ordenó “llamada a los capitanes a su bordo”. Acudieron todos, incluso Cartagena, quizás convencido de que su gesto habría ablandado al capitán general. Una vez a bordo de la capitana, Cartagena criticó abiertamente la decisión del mando de seguir al sur alterando la conocida derrota Cº Verde (o incluso Canarias) – Cº San Agustín. Del veedor general salió una acalorada frase insinuando que estaba incluso dispuesto a desobedecer al capitán general; inmediatamente, Magallanes le ordenó se diese preso y su alguacil mayor (Gómez de Espinosa) se lo llevó engrillado, los otros tres capitanes presentes en la escena no osaron reaccionar; solamente Luis de Mendoza, una vez que el alguacil se llevó a Cartagena, suplicó al capitán general que se lo confiase preso a uno de ellos “(...) *dada la hidalga condición del detenido* (...)”²⁷, a lo que accedió el último tras darle palabra de honor Mendoza de que lo tendría siempre a su disposición. Resuelto inicialmente el problema, Magallanes entregó el mando de la *San Antonio* a Antonio de Coca.

Ganada la latitud de Mina, Magallanes viró al SO en demanda del cabo de San Agustín, cuyas tierras avistaron el día 29 de noviembre y una vez asegurada la recalada, a la vista de aquella costa tan abundante en palo brasil, comenzó a explorarla hasta dar con una excelente bahía, la de

²⁷ Esto será muy importante, aquí y en San Julián, puesto que, aunque Magallanes tenía el poder judicial pleno según las ordenes de Carlos I, las leyes antiguas españolas podían ser violentadas por esta disposición, y Magallanes prefirió no hacerlo.

Guanabara. En ese tramo de la derrota fue sorprendido en pecado nefando uno de los contra maestres, el Capitán General ordenó ejecutar la pena impuesta en el correspondiente juicio y el contra maestre fue ahorcado.

Excusamos decir que el arresto de Cartagena fue muy liviano y que la murmuración contra Magallanes fue “in crescendo”.

Segundo motín

El viernes día 2 de marzo, el piloto Albo se situó en 47° S y no pudo volver a tomar alturas “ (...) hasta el postrer día del mismo mes (...)” (31.03.1520) en que entraron en un puerto al que bautizaron San Julián, en él decidió el capitán general pasar la invernada.

“Llegamos [el 31 de marzo de 1520] a los 49° y medio de latitud meridional donde encontramos un buen puerto, y como el invierno se aproximaba, juzgámosla a propósito pasar allí la mala estación”²⁸.

Esta frase, tan aséptica, no ayuda a imaginar la tensión latente en los mandos de la armada por la decisión tomada en exclusiva por Magallanes. Porque posibilidades había varias: seguir mientras se pudiese hacia el S; buscar otro puerto más al N, es decir más templado, donde invernar mejor; cambiar la derrota por la del cabo de Buena Esperanza, como estaba en parte previsto y, si bien no autorizado, no expresamente prohibido por el rey. Además, la detención de Juan de Cartagena, trasbordado de la *San Antonio* de su mando a la *Concepción*, gracias a la actitud del capitán de la *Victoria*, Luis de Mendoza, no fue correspondida con la debida lealtad por Cartagena, sino que se dedicó, en su obligada ociosidad, a ganarse adeptos en su causa anti-Magallanes, porque además contaba al menos con la simpatía del capitán Gaspar de Quesada que convirtió su prisión en mero formulismo.

El caso es que la armada fondea en un desconocido puerto al que bautizan San Julián y, para evitar el aburrimiento de las dotaciones, D. Fernando ordenará que los buques den la banda para ser carenados y calafateados con aquel pez recibido en Canarias, y construir en tierra un almacén para guardar provisiones. Racionará la comida, pues prevé meses difíciles, y procurará se empeñen algunos en la caza y la pesca para mejorar el rancho.

Pero antes de ejecutar todo eso, al día siguiente al del fondeo, 1 de abril de 1520, domingo de Ramos, Magallanes ordenó se levantase un altar en tierra y que todas las dotaciones asistiesen al Santo Sacrificio de la Misa, a cuya conclusión había dispuesto un almuerzo con todos sus capitanes. Mas solamente su pariente Álvaro de Mesquita del *San Antonio* y Antonio de Coca²⁹ asistieron a la Misa; al banquete no acudió más que el primero, hechos de los que Magallanes sacó sus propias conclusiones.

Para el asalto a la Capitana, Gaspar de Quesada y Juan de Cartagena transbordaron, esa misma noche, a la *San Antonio* con treinta hombres de su dotación, deteniendo allí a Mesquita, al que conminaron a sumarse a los sublevados, diciéndole que sería maltratado por Magallanes

²⁸ PIGAFETTA - *Op. cit.*, pág. 111.

²⁹ MAFRA, Ginés de - **La Primera Vuelta al Mundo**. Dice: “Luis de Mendoza” que mandaba la *Victoria* y era el tesorero de la armada.

como lo había sido Juan de Cartagena. El maestre de la *San Antonio*, Juan de Elorriaga, salió en defensa de Mezquita por lo que Quesada le asestó cuatro puñaladas en un brazo, de cuyas heridas fallecería más tarde.

Una vez el capitán general a bordo de su insignia, por hecho fortuito o deliberado, uno de los botes que navegaban por la bahía para intercambiar mensajes entre los conspiradores, “(...) *el batel de la nao de la que era capitán Quesada [Concepción] se desgarró con la demasiada corriente del río (...)*”³⁰ y fue a dar en el costado de la *Trinidad* siendo muy bien recibida su dotación y, viendo el buen trato que el general les daba, le informaron de que esa misma noche tenían previsto prenderle y matarle. Otro bote que había enviado Magallanes a la *Concepción* con un mensaje para su capitán, fue avisado por alguno de esta última nao de que algo se estaba tramando y regresó a la insignia sin entregarlo, informando además de que dicha nao estaba en zafarrancho de combate, con lo cual Magallanes contaba ya con dos informaciones contrastadas, ordenando a su vez el zafarrancho en la *Trinidad* y comprobando que los de su insignia, al menos, le eran fieles. Inmediatamente Magallanes, cuyo punto de fondeo impedía a los demás salir a alta mar sin combatir contra él, viendo que solamente contaba con su insignia y el pequeño *Santiago* toma una decisión que acreditará para siempre su fino olfato estratégico, envió un esquife con cinco hombres armados, al mando del alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa, a entregar una carta a Mendoza y les previene de lo que tienen que hacer una vez a bordo de la *Victoria*, que estaba fondeada la más adentro de las cinco. Llegados a bordo de la última, fueron confiadamente recibidos por dicho capitán Luis de Mendoza que, enseguida, se puso a leer la misiva del capitán general con toda calma, momento que aprovecharon los del esquife para coserlo a puñaladas y matarlo. Inmediatamente, sin que la dotación de Mendoza desconfiase, izaron en la mesana una señal convenida previamente, tras lo cual otro bote previsoriamente enviado por Magallanes desembarcó más gente en la *Victoria*, a la que hicieron enmendar el fondeadero acercándola a la capitana. Desconcertado el capitán de la *Concepción*, Gaspar de Quesada, de la imprevista maniobra de la *Victoria*, preguntó a dónde se dirigía cuando ésta pasó a la altura de la *San Antonio*, contestando tranquilamente los de la *Victoria* que a fondear cerca de la capitana, a cuyo mando su capitán, el ya cadáver Mendoza, estaba escribiendo una carta. Con lo cual siguieron a su nuevo fondeadero y así se pasó de los dos contra tres iniciales al tres contra dos.

Quesada, que no quedó satisfecho con la elusiva respuesta, reunió a los conjurados y se aseguró de la lealtad a su persona y, a partir de ahí, solamente pensó en huir a bordo de la *San Antonio*. Levaron sin evaluar el efecto de la corriente del río y fue a dar contra las otras tres que estaban aguas abajo. Magallanes al verlo tocó zafarrancho de combate y, según Chaves³¹, al primer disparo que hizo contra la *San Antonio* la gente que había jurado a Quesada morir en el intento, buscó refugio en la bodega, tras lo cual, a pesar de la actitud de Quesada, Magallanes la

³⁰ MAFRA – *Op. Cit.* p. 152. LÓPEZ DE RECALDE, Juan - (Apéndice XXI de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, p. 201-204) dice que era el batel del *San Antonio* y que también asistió Luis de Mendoza, capitán de la *Victoria*.

³¹ *Ibidem*, pág. 153.

tomó con facilidad. Viendo la suerte de la nao *San Antonio*, la *Concepción* se rendirá sin ofrecer resistencia alguna y de ella Magallanes nombrará capitán a su pariente Álvaro de Mezquita.

El castigo, tras el correspondiente juicio que presidió Álvaro de Mezquita, fue tan duro, (44 penas de muerte) que finalmente el capitán general tuvo que revisar las sentencias a la baja, perdonando a cuarenta hombres que, por otra parte, eran imprescindibles, uno de ellos fue el maestre de la *Concepción* Juan Sebastián Elcano, que había dispuesto el zafarrancho de combate de su buque contra la insignia. La sentencia firme fue ejecutada así:

1. Juan de Cartagena y el clérigo Pedro Sánchez Reina abandonados en una isla desierta, sentencia dictada el día 11.08, lo que precipitó el zarpar de aquel puerto todavía en pleno invierno.
 2. El cadáver de Luis Mendoza fue descuartizado.
 3. Antonio de Coca y Gaspar de Quesada fueron ejecutados y descuartizados.
- Todos españoles. Entre los perdonados había “de todo”.

En plena exploración del paso, un portugués Estevão Gomes, muy celoso de Magallanes porque él mismo quería haber hecho lo mismo, es decir mandar una expedición a Oriente por Occidente, mató al primo hermano de Magallanes, el capitán Mezquita, se hizo con el mando de la *San Antonio* y desertó. Hizo una memorable derrota atlántica, descubriendo las Malvinas y la isla de la Asunción y, llegado a Sevilla, declaró en contra del capitán general, a cuya mujer borraron inmediatamente de las “moradías” españolas, incluso el ya emperador, dispuso le diesen una carabela pertrechada para ir a descubrir otro paso por el N, y así lo hizo, recorrió parte de la costa del Canadá y regresó a España.

8. La forja de un capitán (comandante) de barco

Juan Sebastián Elcano, natural de Guetaria, donde nació en 1486 en el seno de una familia acomodada de marineros y pescadores. Siendo muy joven, embarcó en pesqueros y naves comerciales, ganado experiencia marinera y ahorrando algún dinero; en 1509 figuraba como armador, propietario y maestre, de una nave de 200 Tons. que formó parte de la expedición del cardenal Cisneros a la conquista de Argel, allí, acuciado por las deudas, pedirá un préstamo sobre su barco a unos banqueros saboyanos, y no pudiendo hacer frente a la devolución de dicho crédito, tuvo que entregar su hipotecado barco. Dicha acción, a los ojos de la Ley española de la época, era un delito pues se juzgaba como una venta a nación extranjera, lo que estaba prohibido desde tiempos del rey católico, veamos:

“Vos, siendo maestre de una nao de doscientos toneles, nos servisteis en Levante y en África, y como no se vos pagó el salario que habíais de haber por el dicho servicio, tomasteis dineros a cambio de unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya, y que después, por no les poder pagar, les vendisteis la dicha nao; y por cuanto por leyes y establecimientos de estos reinos vos no podíais vender la dicha nao a los susodichos, por ser extranjeros de estos reinos, en lo cual cometisteis crimen”.

La pena, para este delito grave, era la de entregar lo recibido por la nave y confiscación de la mitad de sus bienes, amén de prisión en la Corte. Elcano se vio así convertido en “delincuente”³². Esta especie de “pecado original” le va a pesar de por vida.

Hacia 1518, más o menos, se establece en Sevilla, donde supo que Magallanes tenía problemas para reunir las tripulaciones de la armada a la especiería, por lo que solicitó y obtuvo el destino de maestre en la *Concepción*.

Muchas cosas tendrán que pasar para que alcance el puesto de capitán de uno de los navíos de la expedición, la *Victoria*, le fue perdonada la vida, como vimos, en San Julián, no participó en el combate en que fue muerto Magallanes, ni en el banquete donde fueron asesinados muchos de los oficiales supervivientes. Seguirá de maestre en la *Concepción* hasta ser quemada por inútil. Y, por fin, tras la destitución de Carvalho como capitán general y capitán de la *Trinidad*, tomará el mando de la *Victoria*, mientras que el alguacil Espinosa, fiel, entre los fieles, seguidores de Magallanes, toma la capitanía general y el mando de la *Trinidad*. Ambos cumplen el objetivo de la expedición “llegar a la especiería”, ambos abarrotan sus barcos, deciden regresar por Buena Esperanza, el agua que hace la *Trinidad* le obliga a regresar y a carenar, perdiendo la monzón favorable, y J.S. Elcano, en derrota que tuvimos ocasión de explicar aquí mismo el pasado año, rematará la hazaña de conseguir la primera circunnavegación del globo terráqueo’.

Llegado a Sevilla, escribió una carta al Emperador, típica de comandante de buque, y, en vez de descansar de tan penosísimo viaje, trabajo sin descanso hasta volver a embarcar la expedición de García Jofré de Loaysa, tuvo la oportunidad de ser capitán general durante una semana, y falleció en la Mar del Sur, bien del escorbuto o bien de la guatera, en 1526.

9. Conclusión

Creo, como dije al inicio, que sus vidas son incomparables. Magallanes trató con el rey, enseguida emperador, propuso y en parte impuso sus condiciones, muy apoyado por López de Haro, su banquero, y por Juan de Aranda, el influyente factor 3º de la Casa de la Contratación hispalense. Magallanes, lo hemos repetido en otras ocasiones, fue totalmente leal al rey de España, no tanto a sus subordinados, seguramente influido por el inoportuno nombramiento como “conjunta persona” de Juan de Cartagena. Su archipiélago de San Lázaro (después Filipinas) fue su ambición y su perdición, todo el notable estratega de San Julián, se equivocaba en Mactán despreciando al enemigo, lo que le costó la vida.

Elcano comienza el viaje como segundo comandante de un barco (maestre o *imediato*), trató muy poco, por no decir nada a su capitán general, se revolvió contra él en San Julián pero se le perdonó la vida... insistimos, no fueron personajes comparables, sin Magallanes no hubiese habido expedición, sin Elcano no hubiese habido la primera circunnavegación del Globo.

³² Real Academia de la Historia - **Diccionario Biográfico**. Voz: Juan Sebastián Elcano que cita es Carta del emperador de fecha 13.02.1523

10. Bibliografía

ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo - **Historia de Las Malucas**. Madrid, 2009. ISBN 9788478133536.

BARROS ARANA, Diego - **Vida y viajes de Hernando de Magallanes**. Santiago de Chile, 1864.

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, Lisboa, 1858.

ENCINAS, Diego - **Cedulario Indiano**. 4 tomos. Edición facsímil de Alfonso García Gallo, Sevilla 1945.

FARIA E SOUSA, Manuel - **Asia Portuguesa**. Editorial: Livraria Civilização, Porto, 1945.

FARIA E SOUSA, Manuel - **Comentarios a la Lusíada de Camoens**. Madrid, 1639.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes que hicieron los españoles por mar**, Madrid 1837.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo - **Historia General y Natural de las Indias y Tierra Firme de la Mar Océano**. Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1852.

HERRERA, Antonio: **Décadas**. Imprenta Real de Madrid, 1601.

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco - **Historia General de las Indias**. Cap. XCI. Biblioteca Virtual Universal. 2003. ISBN 9788498168983.

LÓPEZ DE RECALDE, Juan - En Apéndice XXI de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, págs. 201-204.

MAFRA, Ginés de - **La Primera Vuelta al Mundo**. Madrid 2012. ISBN 9788478133895.

MARTINES RUIZ [et al] (entre ellos el autor de esta conferencia) - **Desvelando Horizontes**. 2ª Edición, Madrid, 2019.

PASTELLS, Pablo - **El descubrimiento del estrecho de Magallanes. IV Centenario**. Parte primera. Sucesores de Rivadeneira S.A. Madrid 1920.

PIGAFETTA, Antonio - **Primer viaje en torno al Globo**. 5ª Edición., Madrid (España) 1963.

PINHEIRO, Eduardo: **Dicionário de Língua Portuguesa**. Porto, 1948.

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA - **Diccionario Biográfico**. Disponible en Internet.

REPARAZ, Gonzalo - **La época de los grandes descubrimientos españoles y portugueses**. Editorial Labor. Barcelona, 1931.

MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2018. ISBN 9789728586553.

AMBIGÜIDADES Y MATICES DE LA FIGURA DE MAGALLANES SEGUN FRANCISCO LOPEZ DE GOMARA EN LA “HISTORIA DE LAS INDIAS” (1552)

Bernard Lavallé¹

Resumen

En la “Historia de las Indias” (1552) Francisco López de Gómara ofrece un vasto panorama de la constitución del imperio español en el Nuevo Mundo que se suma a “La conquista de Méjico”. En esta obra muy ambiciosa, el viaje de Magallanes para encontrar una ruta alternativa a la portuguesa hasta las islas de la Especiería ocupa un espacio nada desdeñable, prueba de la importancia de este episodio y de esos archipiélagos en el proyecto del autor. Sin embargo, la figura de Magallanes, central en esas páginas, si bien es destacada, no carece de matices y críticas más o menos veladas y reiteradas, impactadas todas por la posición asumida por el autor frente a la rivalidad hispano-portuguesa en esa región del mundo. Por esta razón Magallanes no llega a ser presentado como uno de los héroes de aquel imperio en construcción en una parte del mundo que finalmente, después del tratado de Zaragoza, escapó de la zona de influencia española.

Palabras clave: Magallanes, Especiería, Elcano, Estrecho, rivalidad luso-castellana.

Abstract

In the «Historia de las Indias» (1552) Francisco López de Gómara offers a vast panorama of the construction of the Spanish empire in the New World, together with «La conquista de Méjico» (The Conquest of Mexico). Magellan's voyage to find an alternative route to the Portuguese one to the Spice Islands occupies a considerable amount of space in this very ambitious work, proving how important this episode and these archipelagos were in the author's project. However, Magellan, the key figure in these pages, although prominent, is not without nuances and more or less veiled and reiterated criticism, strongly influenced by the author's attitude towards the Spanish-Portuguese rivalry in that region of the world. For that very reason, Magellan is not presented as one of the heroes of that emerging empire in a section of the world which, after the Treaty of Saragossa, finally escaped the Spanish sphere of influence.

Keywords: Magellan, Spice, Elcano, Strait, Luso-Spanish rivalry.

¹ Catedrático emérito de civilización hispanoamericana colonial en la Universidad de la Sorbonne nouvelle-Paris 3 después de haberlo sido en la Universidad Michel de Montaigne de Burdeos donde dirigió *La Maison des Pays Ibériques*. E-mail: blavalle59@numericable.fr.

La Historia del siglo XVI, en España como en los demás países europeos, fue esencialmente heroica, basada y construida en torno a personajes que habían dejado en la memoria colectiva una huella desde muchos aspectos excepcional y por eso merecedora de ser recordada y, en lo posible, de ser fuentes de ejemplo. Baste pensar al respecto en el papel central que desempeñaron entonces las “Vidas paralelas de hombres ilustres” de Plutarco.

Si bien esta obra era conocida desde tiempo atrás, en España donde Juan Fernández de Heredia realizó su primera traducción en Europa a finales del siglo XIV², fue alrededor de mediados del siglo XVI, época de López de Gómara, cuando se convirtió en modélica. Por eso mismo fue traducida y ampliamente difundida bajo esa nueva forma. Baste citar la traducción al español en 1547 atribuida a Francisco de Enzinas o Diego Gracián de Alderete³, y casi enseguida en los demás países europeos en base a la traducción del humanista francés Jacques Amyot (1559) a partir de la cual escribió la suya el inglés Thomas North.

La época se prestaba de manera evidente para ese tipo de lectura, tanto más cuanto que las letras españolas empezaban a conocer entonces un nuevo tipo de obras, aquellas que estaban dedicadas al descubrimiento y conquista del llamado Nuevo Mundo. Entonces, no pocos españoles de ese tiempo, comenzando por los protagonistas de esa expansión, nutridos, todos quien más quien menos, de cultura clásica, estaban convencidos de que habían vivido acontecimientos comparables con las hazañas de la Antigüedad más dignas de recordar.

Uno de los casos más significativos al respecto fue el de Hernán Cortés. Se ha escrito durante mucho tiempo que Francisco López de Gómara había redactado “La conquista de Méjico” a partir de 1545 por encargo, y quizás bajo la dirección, de Hernán Cortés, para exaltar al personaje y elogiar su obra. Diversos trabajos recientes han matizado esta afirmación, pero sin desmentirla. Reconocen además de todas formas que el resultado estaba muy conforme con lo que esperaba Martín Cortés, el hijo del Conquistador. Tampoco desdice el supuesto propósito o cometido de Gómara el hecho de que, propusiera poco después sus servicios como cronista a Carlos V, siendo su libro prueba de cómo y con qué fines podía y sabía escribir⁴.

El segundo elemento de la obra americanista de Gómara es su “Historia de las Indias” editada en 1552. Es un trabajo muy ambicioso y bastante más complejo de lo que se ha creído durante mucho tiempo⁵. Fuera de todo lo relativo a la Nueva España que constituye la otra parte del díptico, La “Historia de las Indias” consta de nada menos que 224 capítulos que abarcan desde las reflexiones sobre el mundo en el siglo XV (globo o tierra llana,

² CLARE, Lucien - La première traduction en Occident des *Vies parallèles* de Plutarque, pp. 405-426

³ BEARDSLEY, Theodore S. - **Hispano-classical Translations Printed Between 1482 and 1699** y PÉREZ JIMÉNEZ, Aurelio - Traducciones castellanas de las *Vidas paralelas* en el siglo XVI, pp. 29-46.

⁴ MUSTAPHA, Monique - “Historia editorial”. In LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, **Historia de las Indias (1552)**, pp. 32-33. Nuestras citas corresponden a esta edición.

⁵ BÉNAT TACHOT, Louise - La *Historia de las Indias* de Francisco López de Gómara. Une oeuvre à la croisée d'enjeux politiques et littéraires, pp. 47-61.

problemas de las antípodas, zonas habitables o no) y los preparativos de Colón hasta las llamadas guerras civiles del Perú, la muerte de Gonzalo Pizarro y la reorganización del país por el presidente Pedro de La Gasca en la segunda mitad de la década de 1540, sin contar con capítulos de interés mera y solamente geográfico.

En aquel enorme acervo de información, las aspiraciones e intentos españoles en la Especiería, o sea las islas de las especias a lo largo del sudeste asiático, ocupan diez y siete capítulos (del 91 al 107) lo cual deja de ser anecdótico⁶. Dado que todo aquello se inició y fue posible a raíz del viaje de Magallanes, vamos a ver a continuación cómo trata Gómara a la figura del gran navegador.

“Aquellos portugueses...”

Según un recurso muy utilizado en aquella época, cuando empieza a tratar de la Especiería, López de Gómara inicia su texto por el nombre y apellido de la persona que va a estar en el centro de su narración, su figura protagonista, en este caso secundado por otra: “Fernando de Magallanes y Ruy Falero vinieron de Portugal a Castilla...”. Ya el título del capítulo revelaba la identidad de ese personaje central “Negociación de Magallanes sobre la Especiería”⁷. En el curso de dicho capítulo, se confirma el papel relevante de Magallanes y el, accesorio, de Falero. La información está enfocada y desarrollada sobre aquél al que desde el inicio se define como “gran mariner” al lado de Falero calificado, tan solo diríamos, de “buen cosmógrafo y humanista”. En adelante, el autor da sobre Magallanes una serie de datos biográficos destinados a explicar el carácter excepcional de su información relativa a su gran proyecto: una correspondencia con Francisco Serrão sobre las islas Malucas, la relación de un boloñés que había ido a la Especiería, y durante su estancia de siete años en Malaca los intercambios que había tenido con un esclavo suyo oriundo de estas islas y una esclava de Sumatra (p. 192).

Magallanes y Falero son identificados desde las primeras líneas, según hemos visto, como portugueses, en una época de relaciones relativamente tensas entre los dos países ibéricos cuanto más a propósito de una región, la de los archipiélagos situados mar adentro frente al sudeste asiático, donde no se sabía dónde pasaba la línea de separación prevista por el famoso tratado de Tordesillas que había repartido el mundo entre ambas Coronas. Ahora bien, López de Gómara hace hincapié en que “siendo portugueses” Magallanes y Falero :”decían que Zamotra, Malaca y otras más orientales tierras donde se ferian las especias eran de Castilla y cabían a su parte bien dentro de la raya” (p. 192). El autor no comenta las razones de ese parecer de los dos, pero deja ese punto como subrayado por parecerle extraño (¿sospechoso?) dado el origen nacional de Magallanes y Falero que ambos se inclinaban hacia

⁶ Para una buena síntesis de la importancia de esas islas en el proyecto imperial español, v. SANCHEZ, Jean-Noël - *Terres d'un océan à l'autre: l'horizon des Moluques dans la construction du Nouveau Monde (1505-1551)*, pp. 133-173.

⁷ LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco - *Historia de las Indias op.cit.* p. 191.

una opción que iba en contra de los intereses de su país y de su Corona. A este propósito, no deja de llamar la atención que López de Gómara llame a Magallanes y Falero “aquellos portugueses”, con un demostrativo, que marca una distanciación en este caso no positiva, y que se opone a la expresión “nuestros españoles” a menudo empleada en la “Historia de las Indias” para designar a los forjadores del imperio que entonces se estaba constituyendo.

Como prueba de la importancia de este aspecto, López de Gómara termina su capítulo 91 volviendo sobre él. No lo desarrolla con ataques frontales contra Magallanes sino indirectamente y dos veces. Primero, después de aludir a los medios y honras que la corona de Castilla otorgó a Magallanes y Falero, añade enseguida: “no obstante que los embajadores del rey don Manuel le dijeron muchos males de ellos, como de hombres desleales a su rey y que le harían mil engaños y trampas” (p. 192). Segundo, y termina el capítulo con esa observación, López de Gómara alude a Falero, a las circunstancias de su enloquecimiento y de su muerte: “como dicen otros de puro descontento por enojar y deservir a su rey”. Ese grave reproche también valía en el caso de Magallanes.

De toda forma, es de señalar que ya desde las primeras líneas del capítulo, antes de indicar a qué Magallanes y Falero habían venido a España, país rival del suyo, López de Gómara escribía sin rodeos que lo habían hecho únicamente movidos por razones de interés material y de alguna manera habían venido a vender una idea, no a participar patrióticamente en la construcción de un gran proyecto imperial: “...vinieron de Portugal a Castilla a tratar en Consejo de Indias que descubrirían, si buen partido les hiciesen...”.

De todas formas, es de señalar que López de Gómara dista mucho de presentar el proyecto magallánico bajo una luz en todo favorable. Incluso tacha al marinero de mentiroso o por lo menos de embustero, como ciertos comportamientos suyos más tarde habían de demostrar: “Otras cosas fingía él por ser creído, como en el viaje lo mostró” y dice que tan solo “presumía” la existencia de la posibilidad que describía. Para esto también le sirve al autor el caso de Falero para lanzar graves indirectas contra Magallanes. Además de la razón arriba indicada para el enloquecimiento de aquél, añade que un posible motivo de su enfermedad había sido: “de pensamiento de no poder cumplir con lo prometido”. Dicho de otra forma, aproximándose ya la hora de la verdad, esto es de la realización del proyecto, es una fuerte acusación contra su potencial factibilidad que con tanta seguridad proponía Magallanes.

Magallanes: dudas, sombras y matices

En el segundo capítulo (92) dedicado al gran marinero (*“El estrecho de Magallanes”*), la figura central de Magallanes se sigue perfilando bajo la pluma de López de Gómara, con sus luces y sus sombras. Habiendo llegado a América, demuestra buen tino cuando se relaciona con un cacique indio (“Magallanes lo trató bien porque le tomase amor”), sabe imponer rigor a las tripulaciones, como le corresponde a un capitán, cuando las cosas se ponen duras (“...ponía Magallanes grande regla y tasa en las raciones porque no faltase pan”).

Conforme empeoran las condiciones de viaje y se complican las relaciones personales, la figura de López de Gómara cobra envergadura y muestra que sabe ponerse a la altura de las circunstancias (“Mostrándoles dientes, como hombre de ánimo y de honra, prendió y castigó algunos”). Hace oídos sordos a las repetidas peticiones de las tripulaciones que le piden dejar de ir hacia adelante y volverse para atrás. Aduce razones dignas de las mayores figuras del Descubrimiento o de la Conquista que nada podía desviar de su objetivo (“... dijo que le sería muy gran vergüenza tornarse de allí por aquel poco trabajo de hambre y frío sin ver el estrecho que buscaba o el cabo de aquella tierra”).

Sin embargo, en los momentos más álgidos el comportamiento de Magallanes puede llegar a extremos no tan dignos de exaltación. Cuando se le amotinaron tres de los cinco barcos de su expedición, la observación de López de Gómara es relativamente ambigua. Aunque finalmente Magallanes, según él, terminó adoptando buenas resoluciones y decidió actuar “sin escándalo ni sangre” lo opaca un poco indicando con una restricción “aunque al principio tuvo temor”, cosa que no se puede esperar de un héroe.

En otro momento, de dificultades aún mayores, Magallanes pierde incluso totalmente su aureola heroica, reduciéndose a las dudas y debilidades de cualquier humano. Escribe López de Gómara: “tuvo entonces Magallanes miedo grandísimo y anduvo desatinado como quien andaba a tientas”.

Hasta se permite el autor de la “Historia de las Indias” criticar al navegador por la “crueldad” que había cometido con Juan de Cartagena y el clérigo a los que decidió abandonar en tierras desiertas y frías del Estrecho con “sendas espadas y una talega de bizcocho, para que allí o muriesen o los matasen”.

La lusofobia de López de Gómara no ha desaparecido. Si bien apunta que entre los marineros y los soldados que participaban en la expedición “algunos eran portugueses”, en varias oportunidades define a los que describe como españoles (“nuestros españoles les convidaban a las naos...los españoles dispararon por alto un arca”). Cuando se hicieron más vivas las tensiones entre las tripulaciones ansiosas de dar marcha atrás ante las dificultades y la no concretización de lo prometido, como en el caso citado más arriba de la locura de Falero, López de Gómara pone, pero en boca de los marineros, una acusación y una sospecha netamente lusóforas: “revolvióse la heria diciendo que aquel portugués los llevaba a morir por congraciarse con su rey...”. Serían, según López de Gómara, palabras de ciertos tripulantes que si bien no la hace suyas la repite, tal vez con cierta complacencia.

Sea lo que sea, cuando por fin la flotilla consigue franquear el Estrecho y desembocar en otro océano, los sentimientos que la “Historia de las Indias” presta a Magallanes son solo personales y en lo esencial egoístas: “Teníase por dichoso, imaginaba grandes riquezas, esperaba muchas y crecidas mercedes del rey Carlos por aquel tan señalado servicio”. Nada de consideraciones patrióticas sobre lo que significaba aquel descubrimiento para la gran empresa imperial castellana, nada tampoco sobre la trascendencia del descubrimiento que se acababa de hacer para la comprensión global de la geografía de la Tierra. Magallanes parece solo obsesionado por

el acceso directo a las islas de las especias que estaba hasta entonces prohibido a España dado el privilegio monopolístico de la ruta controlada por los portugueses. “Tenía de hallar las islas Malucos que iba buscando” como escribe López de Gómara al inicio del capítulo siguiente.

Magallanes y la Especiería: descubrimiento sin Conquista

El largo viaje a través del océano, que sería llamado Pacífico, no es presentado por la “Historia de las Indias” como una especie de marcha triunfal, después de franquear el estrecho, que permitiría, sin duda, la llegada a las islas de las especias. López de Gómara insiste sobre cuán largo fue el viaje (“cuarenta días o más sin ver tierra”) y sobre todo sobre las terribles condiciones materiales de la travesía (“Tuvo gran falta de pan y de agua, comían por onzas, bebían el agua atapadas las narices por el hedor y guisaba arroz con agua de mar. No podían comer de hinchadas las encías y así murieron veinte y adolecieron otros tantos”). La consecuencia, es que la “Historia de las Indias” presenta a un Magallanes cada vez más solitario (y ¿egoísta?) en su búsqueda de las islas.

Como le correspondería a un gran jefe, como iban a hacerlo las grandes figuras de la conquista americana, no ha sabido crear entre los hombres que lo acompañan la dinámica de una verdadera epopeya, la adhesión a una suerte de mística patriótica que les permitiese sobreponerse a todo tipo de dificultades en función del significado trascendente de la hazaña en la que estaban involucrados. Al contrario “estaban por esto muy tristes y tan descontentos como antes de hallar el estrecho”. Nada de epopeya, nada de exaltación, nada de conciencia del carácter extraordinario del descubrimiento que acababan de hacer, y es de subrayar que López de Gómara tampoco en su propio relato inscribe, ni mucho menos, el periplo de Magallanes en tal perspectiva.

Una vez en las islas más tarde llamadas Filipinas, la actuación de Magallanes y sus hombres no tiene nada que ver con lo que el autor había escrito de los grandes conquistadores del Nuevo Mundo. López de Gómara describe, de manera muy rápida y nada encomiástica, la actuación de Magallanes: trata de entrar en contacto con los reyes del archipiélago, sanó al sobrino de uno de ellos, hizo ante los nativos la experiencia de la resistencia de las armaduras metálicas de sus hombres, consigue organizar banquetes con algunos mientras que otros se niegan a hacerlo a pesar de los mensajes amistosos que se les mandan. Muy de pasada y de manera contradictoria López de Gómara deja entender que no todo fue pacífico (“después de muchas pláticas quemó a Bulaya, lugar pequeño de moros”)

Lo primero que la “Historia de las Indias” pone en el haber de Magallanes es su labor por los primeros pasos de la evangelización de las islas. Cuenta cómo en ellas se organizó la primera misa (“la cual oyeron el Rey y otros muchos isleños con atención y alegría”), cómo se bautizó el rey de una isla (“con más de ochocientas personas”) y también “todos los de Cebut y otros ochocientos de Masana”.

Paralelamente con esos inicios de cristianización, a Magallanes no se le olvida hacer proselitismo político, aunque nunca precisa la “Historia de las Indias” que hubiera tomado posesión de las islas con la bien conocida ritualidad de los descubridores y conquistadores. Sólo apunta de

forma además bastante escueta, casi enigmática, que, cuando vinieron los habitantes a cerciorarse de la salud recobrada del sobrino del rey gracias a los cuidados de Magallanes “ofreciéronse por el rey de Castilla”. En otro momento, aludiendo el texto indirectamente a la rivalidad hispano-portuguesa en la región habla de un moro “que iba y venía a Calicut” y que “certificó” al rey Hamabar “la grandeza del emperador Carlos rey de Castilla’ y tan solo “de lo que era el rey de Portugal”.

Todo en el texto da la impresión de que Magallanes y sus hombres no están en esas tierras para ampliar los territorios de la corona de Castilla, sino de paso hacia las islas Malucas. Lo revela bien en un momento la “Historia de las Indias” cuando, a propósito de una peripecia dice que de toda forma no importaba ya que entonces la expedición tenía “la certenidad de las Molucas y Especiería, que fue lo principal”.

Finalmente, buena parte de ese capítulo 93 está dedicada a la batalla final en la que había de morir Magallanes. Además ese capítulo 93 se titula “Muerte de Magallanes” como si ésta fuera el final de la historia o su hito más importante.

En esa última batalla, la figura del Descubridor deja de ser exaltada. Como jefe cometió un error (“Magallanes no entendió el engaño”) pero peleó como debía y conforme con su calidad (“se tuvo por perdido y se tornara si cobardía no le pareciera”) y es de notar que es el único momento del capítulo un tanto detallado. Finalmente cuando ya cae muerto Magallanes, López de Gómara no le dedica ningún epitafio relativo a sus méritos y hazaña. Sencillamente escribe una frase seca que restringe considerablemente a cosas de interés y aspectos materiales la imagen del fallecido: “Desta manera acabó Magallanes su vida y su demanda, sin gozar de lo que halló”.

Por si fuera poco, *post mortem* tendría que ver con la expulsión final de los españoles de las islas. López de Gómara explica largamente que Enrique, el esclavo intérprete de Magallanes, traicionó a los descubridores. “Por las injurias o por haber libertad” se confabuló con el rey Hamabar para que: “matase los españoles si quería ser, como hasta allí, rey de Cebut, diciendo que eran codiciosos a demasía y que trataban guerrear al rey Cilapulapo con su ayuda y usurparle después a él su isla, que así hacían doquiera que hallaban entrada y ocasión”. Hamabar convidó al sucesor de Magallanes con sus hombres en una gran comida donde fueron muertos “a lanzadas y puñaladas”.

La conclusión de todo esto por López de Gómara es que así, lo único notable del paso de Magallanes se aniquiló y borró definitivamente: “derribaron las cruces sin mirar al bautismo que recibieron ni a la palabra que dieron”. Así termina el capítulo, de manera lacónica, ex abrupta pero también significativa en cuanto a la huella que pudo haber dejado la empresa de Magallanes allí. Un poco antes, López de Gómara precisa que los hombres del navegante intentaron rescatar su cuerpo, pero los isleños “no lo quisieron vender, sino guardarlo por memoria, que fue mala señal”.

Elcano ¿héroe de sustitución?

Si las islas de las Malucas eran el objetivo de Magallanes, también lo son para la redacción de López de Gómara. A continuación, dedica dos capítulos a las siguientes etapas del viaje, ahora sin Magallanes, a la isla de Cebu y a Borneo y por fin otros dos a las famosas Malucas.

Dichos capítulos son significativamente titulados “La entrada de los nuestros en los Malucos” (96) y “De los clavos y canela y otras especias” (97). En ambos López de Gómara insiste repetidas veces en que todos los que están son “estos nuestros españoles (96)...nuestros españoles” (97), como si, ya desaparecido Magallanes la hispanidad de esa empresa era más evidente y de destacar. Asimismo, ya alcanzadas las casi míticas islas de las especias, por primera vez López de Gómara habla de la felicidad de los expedicionarios: “partiéronse de Borney nuestros españoles muy alegres....

La “Historia de las Indias” da detalles de su estancia en esas islas, y finalmente de cómo, lógicamente se fueron con el sentimiento de haber cumplido con su misión: “...partieron, pues, de Tidore muy alegres por llevar noticias de las Malucas y gran cantidad de clavos y otras especias a España, y muchas espadas y mamucos para el Emperador, muchos papagayos colorados y blancos, que no hablan bien, y miel de abejas que, por ser pequeñas llaman moscas”

Sin embargo, en esa situación ya restablecida, López de Gómara no olvida señalar como problema recurrente la competencia-rivalidad de los portugueses cuya presencia indagaron los españoles (“para saber si aportaban por allí portugueses) sobre todo después de descubrir a uno de ellos, un tal Peralfonso que confirmó “como había estado allí una carabela portuguesa feriendo clavos”. Es de notar también que en el momento de partir los españoles es cuando López de Gómara insiste en los aspectos políticos del viaje, con las buenas disposiciones del rey Almanzor que, según dice, pide la venida de “muchos españoles” para que enseñasen “las costumbres españolas y la religión cristiana”.

Con la decisión de abandonar la nave capitana *Trinidad* que “hacía mucha agua” y regresar con la *Victoria* bajo el mando de Juan Sebastián Elcano, López de Gómara tiene ya al personaje central conveniente en la perspectiva que ha adoptado. No se le olvida precisar que es español y que durante el viaje de regreso iba a tener problemas con el gobernador portugués de la isla de São Tiago en el archipiélago de Cabo Verde que le quería cobrar unos impuestos sobre las especias que traían y trató de embargarles el navío, lo cual ni ocurrió gracias a la presteza de Elcano.

A lo largo del capítulo, López de Gómara refiere las penas y dificultades a las que tuvieron que sobreponerse los pocos españoles que llegaron a sobrevivir y, después de hacer el recuento de la duración total del viaje, de los miles de leguas recorridas, de las veces que pasaron la “tórrida zona”, la “Historia de las Indias” compara ese periplo con otros famosísimos de la mitología y hace hincapié en que su hazaña fue en todo mayor: “Grande fue la navegación de la flota de Salomón, empero mayor fue la destas naos del emperador y rey don Carlos, la nave Argos, que pusieron en las estrellas, navegó muy poquito en comparación con la nao Vitoria, la cual se debiera guardar en las atarazanas de Sevilla por Memoria. Los rodeos, los peligros y trabajos de Ulises fueron nada en respeto de los de Juan Sebastián”

Elcano, que no aparece en la obra sino en la página anterior, se convierte así repentinamente en el héroe español (¿necesario?) de esa empresa. Podrá en adelante poner en su escudo de armas y por lema *Primus circumdedit me*. La obra, en cambio no dedica siquiera una palabra

de recuerdo a aquel que tuvo la idea del viaje, comandó la flotilla hasta su destino tan deseado, las islas de las especias, encontró la ruta alternativa a la de los portugueses, y sin quererlo, eso sí, permitió que otro realizara la primera vuelta al mundo. ¡Magallanes ha desaparecido de la “Historia de las Indias”! En cuanto a Elcano solo había de ser citado cuatro veces en las páginas posteriores y de manera muy escueta.

La obsesión de la rivalidad luso-castellana

Es que en realidad el tema y propósito de la “Historia de las Indias” en lo referente a la Especiería no es tanto exaltar a la expedición de Magallanes-Elcano como inscribirla en el contexto de las rivalidades luso-castellanas en aquella parte del mundo. Cuando ese viaje ocupa en la obra ocho capítulos, desavenencias y discusiones entre ambas naciones hispanas para el control y monopolio de las islas de las especias se alarga” en otros nueve de títulos elocuentes: “Diferencias sobre la Especiería entre castellanos y portugueses” (99) (en que el emperador Carlos aparece como aquel que “holgó que se viese por justicia, para mayor justificación de su causa y derecho”), “Repartición de las islas y Nuevo Mundo entre castellanos y portugueses” (100) (sobre las negociaciones de Badajoz alrededor de la “raya” entre ambas naciones en Asia, y en las que se cuenta un episodio donde salen malparados los diplomáticos portugueses), “Segunda navegación a las Malucas” (102) (con los intentos de Cortés llegar a esas islas desde la Nueva España), “De otros españoles que han buscado la Especiería” (103) (sobre el viaje de Garci Jofre de Loaysa en la que Elcano era capitán segundo), “Del paso que podrían hacer para ir más breve a las Malucas” (104), “Empeño de la Especiería” (105) (pasando solo por tierras del imperio español), todos finalmente abocados a “demostrar” la anterioridad de los castellanos en esa empresa hasta que tomasen los portugueses el puerto de Malaca, que fue cuando “se trujo a Portugal el trato de la especiería y se renovó la navegación que antiguamente tenían los españoles en Etiopía, Arabia, Persia y otras tierras de Asia”. Es de observar que nada está dicho sobre el tratado de Zaragoza que iba a zanjar definitivamente las cuestiones pendientes y fijar el reparto de las zonas de influencia respectivas de los dos países ibéricos en aquellas regiones, por lo menos hasta que, décadas más tarde, los españoles se asentasen definitivamente en las islas Filipinas.

oOo

En la “Historia de las Indias”, una de las obras centrales de la producción española sobre la constitución del imperio ultramarino, la figura de Magallanes no alcanza la talla heroica que se concede a otros descubridores y conquistadores. Desde el inicio, López de Gómara la matiza y de alguna manera la reduce, esencialmente en la perspectiva de la rivalidad hispano-castellana en la conquista del mundo que parece llegar a ser una especie de obsesión en el autor. No consigue comprender y exaltar debidamente la hazaña de marinero portugués ni tampoco pone de realce el alcance extraordinario del balance del viaje que emprendió y que su teniente Elcano completó.

Quizás se deba esto también al hecho de que finalmente los españoles no pudieron englobar las islas de la Especiería en su zona de influencia después de los acuerdos del tratado de Zaragoza, que sin decirlo abiertamente, López de Gómara considera como si no una derrota, por lo menos un no-éxito inaceptable en una gesta construida en base a una serie ininterrumpida de grandes logros de los héroes de la Conquista.

Bibliografía

BEARDSLEY Theodore S. – **Hispano-classical Translations Printed Between 1482 and 1699**. Pittsburgh: Duquesne University Press, 1970. ISBN 0875351131.

BÉNAT TACHOT, Louise – “La *Historia de las Indias* de Francisco López de Gómara. Une oeuvre à la croisée d’enjeux politiques et littéraires”. In **Le savoir pouvoir des élites dans l’empire espagnol d’Amérique**. Paris : CRAEC Université Paris III-Sorbonne nouvelle, 2001, pp. 47-61. ISSN 1299-64163.

CLARE Lucien – “La première traduction en Occident des *Vies parallèles* de Plutarque”. **Bulletin de la Société Guillaume Budé**. Paris. N° 27 (dic.1968), pp. 405-426. ISSN 227565160.

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco - **Historia de las Indias (1552)**. Madrid: Casa de Velázquez. 2021. ISBN 978-84-9096-254.

MUSTAPHA, Monique - “Historia editorial”. In LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, **Historia de las Indias (1552)**. Madrid: Casa de Velázquez, 2021, pp. 32-3. ISBN 978-84-9096-254.

PÉREZ JIMÉNEZ, Aurelio – “Traducciones castellanas de las *Vidas paralelas* en el siglo XVI” - **Euphrosyne Revista de filología clásica**. Lisboa. N°29, 2001, pp. 29-46. ISSN 0870-0133.

SANCHEZ, Jean-Noël – “Terres d’un océan à l’autre: l’horizon des Moluques dans la construction du Nouveau Monde (1505-1551)”. In **La transversalité du continent américain, lectures géopolitiques (XVI°-XVIII° siècles)**, Paris, Le Manuscrit, 2022, pp. 133-173. ISBN 978-2-304-05410-1.

“AD AMBITUM PARALLELUM REDEAMUS”:

A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES E JUAN SEBASTIÁN ELCANO SEGUNDO PIETRO MARTIRE D’ANGHIERA

Gil Clemente Teixeira¹ e José Manuel Garcia²

Resumo

O humanista italiano Pietro Martire d’Anghiera (1457-1526) escreveu uma obra em latim intitulada *De Orbe Nouo* (Do Novo Mundo), a qual foi publicada postumamente na sua forma completa em 1530, em Alcalá, nos prelos de Miguel de Eguía. O sétimo capítulo da sua quinta década é dedicado a um tema que muito cativou o seu tempo: “*de orbe ambito*”, isto é, “da volta ao mundo”, iniciada por Fernão de Magalhães, (a última e simbólica figura do discurso de Tétis ao Gama no canto X *d’Os Lusíadas*), e concluída por Juan Sebastián Elcano. No âmbito da bibliografia sobre a viagem de Magalhães, o trabalho realizado por Pietro Martire d’Anghiera é deveras importante, pois recolheu informações junto dos sobreviventes da viagem mal eles chegaram a Sevilha em 1522. A exposição da sua história, tal como nos é apresentada, revela, contudo, alguns aspetos que testemunham problemas de interpretação dos acontecimentos que têm de ser devidamente anotados para nos apercebermos de situações apresentadas de forma defeituosa. O texto do humanista italiano, que foi o primeiro a ser impresso na Península Ibérica sobre a viagem de Magalhães, tornou-se muito conhecido nos meios cultos europeus da época e, desde o século XIX, tem sido traduzido nas várias línguas europeias, faltando apenas uma versão para português. É para colmatar uma tão grave lacuna que aqui se apresenta a tradução de tal obra na parte respeitante à épica viagem que completou a primeira volta ao mundo.

Palavras-chave: Pietro Martire d’Anghiera; volta ao mundo; Fernão de Magalhães; tradução da obra.

Abstract

The Italian humanist Pietro Martire d’Anghiera (1457-1526) wrote a work in Latin entitled *De Orbe Nouo* (From the New World), published posthumously in its complete form in 1530 in the printing works of Miguel de Eguía, Alcalá. The seventh chapter of his

¹ Doutorando em Estudos Portugueses e Românicos na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. gilteixeiradoc@gmail.com

² Historiador. Academia de Marinha/ Gabinete de Estudos Olisiponenses. jgarcia@sapo.pt

fifth decade is devoted to a theme that has fascinated his time: “de orbe ambito”, that is, “of the voyage around the world”, begun by Fernão de Magalhães, (the last and symbolic figure of the speech of Tétis to Gama in Canto X of *The Lusiads*), and concluded by Juan Sebastián Elcano. Within the bibliography on Magellan’s voyage, the work of Pietro Martire d’Anghiera is very important, since he gathered information from the survivors of the voyage as soon as they arrived in Seville in 1522. However, the description of its history, as it is presented to us, reveals some aspects that testify to difficulties in the interpretation of events, which must be duly noted in order for us to be aware of situations described in a misleading way. The Italian humanist’s text, the first printed on the Iberian Peninsula about Magellan’s voyage, became very well known in the European cultural circles of the time and, since the 19th century, it has been translated into the various European languages, with only a Portuguese version missing. To fill such a serious gap, we present a translation of the part of this work that deals with the epic voyage that completed the first circumnavigation.

Keywords: Pietro Martire d’Anghiera; World Tour; Ferdinand Magellans; work translation.

«Ao largo de três anos uma frota, da qual suponho que tenhais notícia, deu a volta a um paralelo inteiro dirigindo sempre as suas proas para o Sol poente até que uma delas voltou por Oriente carregada de especiarias e cravo». Foi com esta frase, escrita numa carta datada de Valladolid no dia 4 de novembro de 1522, mais à frente publicada, que o prestigiado humanista Pietro Martire d'Anghiera registou a circunstância de então se ter acabado de dar a primeira volta ao mundo feita de seguida. Estamos perante um tema que cativou o seu tempo: «*de orbe ambitio*», isto é, «da volta ao mundo», como ele declarou na década que então estava a preparar, mas que só veio a ser publicada postumamente em 1530, a qual motiva aqui a nossa atenção tendo em vista a sua primeira tradução e edição portuguesa.

Com a frase acima citada, Pietro Martire retomava a notícia dada em primeira mão numa breve carta de Juan Sebastián Elcano dirigida a Carlos V a 6 de setembro de 1522 onde declarava: «Mais saberá sua alta majestade que aquilo que mais devemos estimar e considerar é que descobrimos e rodeámos toda a redondeza do mundo, indo para o ocidente e vindo pelo oriente»³. Comunicava-se assim a novidade assombrosa da primeira circum-navegação do globo terrestre que resultava da viagem que nesse mesmo dia a *Victoria* acabara de concluir em Sanlúcar de Barrameda.

Os sobreviventes dessa nau sabiam que, para lá da valiosa carga de cravinho que levavam das Molucas, o conhecimento então alcançado da forma do mundo constituía o bem mais precioso que traziam do empreendimento começado por iniciativa de Fernão de Magalhães pouco menos de três anos antes, em 20 de setembro de 1519⁴.

Ao ler aquela carta, onde se referenciava o resultado alcançado pela expedição, Carlos V ficou muito espantado com tão fantástico feito visto que ele não havia sido planeado quando esse soberano aprovara o projeto de Magalhães em março de 1518. Com efeito ele determinara então que a sua armada, caso chegasse às Molucas rumando a ocidente, como ele lhe assegurara conseguir, deveria regressar pelo caminho seguido para lá ir por aquele então chamado «Mar do Sul», sob domínio castelhano, que ele se propusera atravessar, pois proibira-o de passar pelo oceano Índico visto pertencer aos domínios portugueses estabelecidos pelo Tratado de Tordesilhas. Esta determinação não foi cumprida por Elcano que, depois da morte de Fernão de Magalhães em 27 de abril de 1521 nas Filipinas, havia sido nomeado em 16 de setembro de 1521 capitão da nau *Victoria*. Quando ele deixou as Molucas, decidiu concluir a viagem de regresso a Espanha continuando a seguir sempre para ocidente até chegar ao porto de origem. Elcano preferiu arriscar a passagem pela parte portuguesa do mundo a voltar pelo imenso oceano Pacífico, pois a forma de navegar da Ásia até à América ainda era então desconhecida.

Porque a nau *Victoria* vinha carregada de especiarias, as quais cobriam a maior parte do investimento feito com a armada, e porque Elcano continuou a alegar estarem as Molucas

³ LABORDA, Antonio - *Viajar fuera del mapa. El derrotero de Francisco Albo y otros documentos el viaje al Maluco. 1519-1522*, p. 118.

⁴ Sobre a vida e a viagem de Fernão de Magalhães cf. GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães: herói, traidor ou mito. A história do primeiro homem a abraçar o mundo.**

na parte da Terra sob o senhorio de Carlos V que havia sido determinada pelo Tratado de Tordesilhas, tal como Magalhães dissera, o monarca acabou por não pôr em causa a sua ação. O facto de tal viagem à volta do mundo não se ter voltado a repetir prova, contudo, que os castelhanos reconheceram a ilegalidade da forma como ela havia sido concluída.

A 13 de setembro de 1522, Carlos V mandou que Juan Sebastián Elcano e mais dois sobreviventes da expedição, o piloto Francisco Albo e o barbeiro Hernando de Bustamante, fossem a Valladolid para lhe contarem pessoalmente a história da viagem, o que aconteceu na conjuntura em que estes responderam a um questionário que lhes foi feito pelo juiz Díaz de Leguizamo a 18 de outubro de 1522⁵. Os seus depoimentos constituíram a base informativa de que se serviram dois autores que então estavam na corte e prepararam textos de caráter humanista sobre a épica jornada. Um desses autores foi Maximiliano Transilvano, o qual datou de 24 de outubro de 1522 uma carta dirigida a Mattäus Lang von Wellenburg, seu protetor e arcebispo de Salzburgo, que foi impressa pela primeira vez em janeiro de 1523 em Colónia com o título *De Moluccis insulis*⁶. O outro autor foi Pietro Martire d'Anghiera, a que já nos referimos, o qual redigiu uma carta dirigida ao papa Adriano VI publicada postumamente em 1530 na sua obra *De orbe novo*, cuja tradução portuguesa publicamos mais à frente.

É de realçar que, apesar de Maximiliano Transilvano e Pietro Martire d'Anghiera se terem baseado em parte no depoimento de Elcano, não registaram o seu nome nos trabalhos que escreveram, tal como não o fez Antonio Pigafetta, que era um assumido admirador de Fernão de Magalhães. Este sobrevivente da expedição também se encontrou com Carlos V tendo-lhe oferecido um livro onde relatava a viagem que acabara de fazer.

Pigafetta concluiu em 1524 uma relação da viagem que havia «completado o círculo do mundo do levante ao poente»⁷. A versão italiana dessa obra, que é aquela que está mais próxima da que escreveu, ficou manuscrita até 1800, ainda que dela tenha sido impressa uma sua versão mais reduzida traduzida do italiano e publicada pela primeira vez em francês em Paris, possivelmente em 1526, com o título: *Le voyage et navigation faict par les Espaignolz es Isles de Mollucques. des isles quilz ont trouve audict voyage des Roys dicelles de leur gouvernement & maniere de viure avec plusieurs austres choses*⁸. Aí se pode ler a frase que já acima traduzimos onde declarava: «*en accomplissant le circuit du monde du levant au poent*».

De notar que se trata de uma edição anterior à que foi feita em 1530 da obra de Pietro Martire onde trata da viagem de Magalhães.

⁵ MEDINA, José Toribio - *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, tomo I, pp. 299-310.

⁶ Obra traduzida pela primeira vez em português por Reis Brasil e publicada em **Fernão de Magalhães: a primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram**, introdução e seleção de Neves Águas, pp. 275-307. Sobre as suas edições cf. FARIA, Francisco Leite de - «As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães», in **Viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas**, pp. 471-518.

⁷ **Relação da primeira viagem em torno do mundo**, introdução, tradução e notas de Joana Lima, Lisboa, Imprensa Nacional, 2021, p. 132.

⁸ FARIA, Francisco Leite de - «As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães», in **Viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas**, p. 476 e pp. 508-511.

Houve mais depoimentos de tripulantes passados a escrito, ainda que não de uma forma humanista como aconteceu nas obras acima referidas, tendo todos eles ficado manuscritos no seu tempo. Um deles foi o que o grumete Martín de Ayamonte prestou e foi registado em Malaca a 1 de junho de 1522, tendo sido o primeiro texto a ser escrito sobre a viagem de Magalhães⁹. Outros depoimentos sobre a história da viagem foram fornecidos a António de Brito, capitão de Ternate, por sobreviventes da nau *Trinidad*, capturada pelos portugueses nas Molucas em 24 de outubro de 1522, os quais foram por ele registados numa carta datada de 11 de fevereiro de 1523 que enviou ao rei de Portugal¹⁰.

Ficaram igualmente manuscritas obras de participantes na jornada como as de: Francisco Albo, que escreveu um diário da viagem cuja cópia existente regista como sendo um *Derrotero del viaje de Fernando de Magallanes en demanda del Estrecho. Desde el parage del Cabo de San Agustín. Francisco Albo. Año 1519*¹¹; Leon Pancaldo, que preparou uma relação de que se conhece uma versão traduzida para português em 1524¹²; Gines de Mafra, que deixou um texto aproveitado posteriormente¹³; Gonzalo Gómez de Espinosa, que fez uma relação adaptada por Fernando Oliveira¹⁴ e uma "narração" da viagem por um português que ficou anónimo, mas talvez se possa atribuir a Luís Peres, a qual foi publicada em 1554 numa versão italiana editada por Giovanni Battista Ramusio¹⁵.

Pietro Martire d'Anghiera e a ida de Fernão de Magalhães às Molucas

Do teor das cartas escritas por Pietro Martire sobre a viagem de Fernão de Magalhães, que mais à frente publicamos, realçamos aqui uma referência contida na primeira dessas cartas, aquela que está datada de Saragoça a 17 de setembro de 1518, numa altura em que Fernão de Magalhães e Rui Faleiro estavam nessa cidade a tratar da sua viagem com Carlos V¹⁶:

No nosso conselho real das Índias decidiu-se que deve ser enviada uma frota que procure **indagar** das ilhas geradoras de especiarias. A missão foi confiada a dois

⁹ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, pp. 184-189.

¹⁰ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, pp. 167-183.

¹¹ Texto traduzido e publicado pela primeira vez em português em **Fernão de Magalhães: a primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram**, introdução e seleção de Neves Águas, pp. 231-273. Sobre esta obra e o seu autor cf. LABORDA, Antonio - *Viajar fuera del mapa. El derrotero de Francisco Albo y otros documentos del viaje al Maluco. 1519-1522*.

¹² GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, pp. 210-223.

¹³ Texto traduzido e publicado em português pela primeira vez em **Fernão de Magalhães: a primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram**, introdução e seleção de Neves Águas, pp. 199-230.

¹⁴ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, pp. 195-209.

¹⁵ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, pp. 190-194 e em «Uma volta ao mundo na "narração" da viagem de Fernão de Magalhães por um português», *LETRÓNICA Revista Digital do Programa de Pós-Graduação em Letras da PUCRS*, Porto Alegre, v. 29, n. 1, pp. 1-10.

¹⁶ MEDINA, José Toribio de - *El descubrimiento del océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*, p. CCCCLVII.

trânsfugas portugueses, que se afastaram do seu rei, e que durante muito tempo **trataram** as terras **vizinhas** destas. Em Calecute, Cananor, Cochim e Malaca, que muitos supõem ser o Áureo Quersoneso, um deles viveu sete anos.

Estas expressões sobre Magalhães foram retomadas por Pietro Martire no capítulo 7 da década 5 da seguinte forma:

fora dado, como é bom lembrar, ao português Fernão de Magalhães - trânsfuga de seu rei - o encargo de indagar bem pelas 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.

O teor da carta de 1518, que se refere obviamente a Magalhães e não a Faleiro, pois este nunca foi ao Oriente, é de decisiva importância para evidenciar o facto desta personalidade ter sido encarregue de ir às Molucas - «indagar das ilhas geradoras das especiarias» - por nelas haver estado, o que é evidenciado neste documento ao afirmar-se que ele tinha estado em tratos com «as terras vizinhas destas», e por se afirmar de forma mais clara na década V que ele «conhecia onde estavam situadas as ilhas». Com efeito, Magalhães havia ido às Molucas do Sul na expedição de António de Abreu em 1512 não tendo podido chegar às cinco ilhas das Molucas do Norte, as únicas onde se produzia o cravinho.

Maximiliano Transilvano e Pietro Martire d'Anghiera conheceram pessoalmente Magalhães em 1518 e enalteceram os seus conhecimentos revelando a sua enorme experiência alcançada durante as longas navegações que realizou no Oriente com os portugueses entre 1505 e 1513, a qual foi determinante para a rápida aprovação do seu projeto por Carlos I de Castela. Para o provar citamos apenas dois pequenos extratos das suas obras.

De Maximiliano salientamos a afirmação que fez na sua já citada obra *De Moluccis insulis*: «(...) *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». O facto de Maximiliano, como secretário de Carlos V, afirmar que Magalhães «percorrerá as costas de todo o Oriente» revela haver em Magalhães um conhecimento experimental da Ásia, mostrando assim que ele explorou em toda a sua plenitude as áreas mais longínquas desse continente até onde navegavam os portugueses, pois só assim se entende a afirmação que ele aí fez. Com efeito as navegações de Magalhães não se limitaram a Malaca, onde foi em 1509 e 1511, pois havia ido até à última das regiões conhecidas nos mares do Oriente: as Molucas. Tal facto está em convergência com a frase redigida por Pietro Martire publicada nas suas décadas que já citámos e aqui voltamos a retomar junto do texto latino original para mais a valorizar: «*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 nudinis septennio uersatus: ubi nam iacerent insulae sciebat*», que

se pode traduzir em português como: «fora dado, como é bom lembrar, ao português Fernão de Magalhães – trânsfuga de seu rei - o encargo de indagar bem pelas 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».

É, pois, de relevar relativamente às Molucas a afirmação de que Magalhães «conhecia onde estavam situadas as ilhas» aqui em causa. Tal referência vai no sentido da afirmação que fizera na carta que escrevera em 1518 e que já atrás realçámos. Estes factos permitem-nos deduzir que o conhecimento das Molucas por Magalhães derivava do facto de que ele «percorrerá as costas de todo o Oriente» e assim as ter observado.

A ida de Magalhães às Molucas num sentido geral foi igualmente atestada pelo bem informado castelhano Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés (1478-1557). Este cronista tinha a idade de Fernão de Magalhães e conheceu-o nesse mesmo ano de 1518 em Valladolid, onde então estava¹⁷. Tal facto permitiu-lhe afirmar: «*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*»¹⁸. Esta frase resulta do conhecimento pessoal que ele tinha de Magalhães sendo indubitável a veracidade da afirmação que faz com precisão e segurança de que Magalhães tinha notícia das Molucas «por vista de olhos», isto é, por experiência própria nelas vivida, devido a ter estado nessas ilhas (*las islas del Maluco y Espeçieria*), além de que estivera na Índia.

As observações aqui consideradas são fundamentais no sentido de mostrar como Magalhães foi o primeiro homem a ter circum-navegado de forma indireta a Terra, pois havia conhecido metade do planeta viajando com os portugueses entre 1505 e 1513, ao ter ido de Lisboa às Molucas, e a outra metade quando navegou com os castelhanos entre 1519 e 1521, ao ir de Sevilha às Filipinas, pois estas ilhas estão a uma longitude idêntica à das Molucas. Esta conceção é de salientar no sentido de valorizar o papel de Magalhães na História ao ter sido o primeiro homem a ter conhecido experimentalmente a forma da terra tal como ela é, ainda que tenhamos de reconhecer a circunstância de ela não ter sido divulgada no século XVI, pois a principal atitude então assumida visava apenas a realização da viagem que fizera uma circum-navegação de seguida, isto é, aquela que partira e chegara a Sevilha de uma forma direta e completa¹⁹.

Pietro Martire d'Anghiera

As observações historiográficas sobre as fontes relativas à história da viagem de Fernão de Magalhães permitiram-nos verificar que em português apenas faltava traduzir e publicar

¹⁷ MEDINA, José Toribio de - *El descubrimiento del océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros*, p. XIII.

¹⁸ *Libro XX dela segunda parte dela general historia delas Indias*, Valladolid, 1557, capítulo I, fl. V.

¹⁹ Sobre esta problemática, cf. GARCIA, José Manuel - «Fernão de Magalhães o homem que descobriu o mundo tal como ele é», *Revista Mátia XXI*, Número Especial Evocativo Em Memória do Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, pp. 313-327.

uma das mais importantes: a que corresponde ao sétimo capítulo da quinta década da obra intitulada *De Orbe Nouo (Do Novo Mundo)*, impressa postumamente em Alcalá nos prelos de Miguel de Eguía em dezembro de 1530, a qual tem a indicação de ter sido dirigida «Ao Sumo Pontífice Adriano sobre a volta ao mundo». Porque tal texto já se encontra traduzido em espanhol, inglês e francês, mas não em português, decidimos ter chegado a hora de propor uma tradução na nossa língua, anotada e acompanhada da transcrição latina original e precedida de algumas breves considerações.

Pietro Martire nasceu em Arona, perto de Anghiera, em Piemonte, a 2 de fevereiro de 1457 e morreu em Granada a 30 de outubro de 1526. Este humanista foi para Espanha em 1487, onde se radicou e assumiu uma importante posição cultural e política, tendo estabelecido amizade com o cardeal Adriaan Florensz Boeyens conhecido por *Adriaan* de Utrech, cidade onde nasceu a 2 de março de 1459. Esta personalidade foi mestre e um dos principais conselheiros de Carlos V, soberano que promoveu a sua eleição a Papa a 9 de janeiro de 1522 como Adriano VI, tendo falecido em Roma a 14 de setembro de 1523.

O texto de Pietro Martire é importante porque este autor reuniu e trabalhou informações fornecidas por sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães, nomeadamente Juan Sebastián Elcano e Martin de Judicibus, sendo o nome deste marinheiro genovês o único que expressamente mencionou. É ainda de assinalar que o autor assistiu em Sevilha à chegada dos sobreviventes.

A obra deste humanista sobre a viagem de Magalhães foi a primeira a ser impressa na Península Ibérica e foi conhecida nos meios cultos europeus. A exposição da história da viagem de Magalhães, tal como aí nos é apresentada, revela uma retórica que, por vezes, coloca problemas de interpretação dos acontecimentos. Ainda assim é desde já de realçar que, entre as suas observações, algumas esclarecem assuntos que têm sido alvo de dúvidas, como é o caso do número de tripulantes da armada, pois indica corretamente ter sido 237. É igualmente de registar a precisão das datas relativas à partida da armada e à estadia na baía de San Julian, bem como as dimensões do estreito de Magalhães e a duração da travessia do Oceano Pacífico. São também de apontar aspetos relativos a problemas surgidos durante a viagem, como foi o caso do massacre de Cebu, em que explica o morticínio de que foram alvo os europeus por parte dos nativos indicando que tal se teria ficado a dever ao facto de estes terem visto as suas mulheres abusadas pelos estrangeiros. Não se pode ter a certeza de que tenha sido este o principal motivo a levar ao massacre, mas pelo menos poder-se-á admitir que tenha contribuído para que ele se tivesse verificado depois do aparente bom relacionamento que se dera entre o rei de Cebu e Magalhães.

Sobre temas de natureza geográfica Pietro Martire não está muito à vontade, pois não consegue localizar convenientemente ilhas como Bornéu em relação com a ilha dos Ladrões (Guam, nas Marianas) e as Filipinas, sobre as quais apresenta considerações confusas. O mesmo acontece quando aborda questões relativas a medidas geográficas.

Pietro Martire preocupa-se com a descrição de aspetos da natureza que foram observados e alarga-se em extensas divagações filológicas que nem sempre são claras.

É também de realçar a sua preocupação com a tentativa de explicar a circunstância surpreendente de os homens que deram a volta ao mundo ao chegarem à ilha de Santiago em Cabo Verde terem constatado que o fizeram numa quinta-feira e não numa quarta-feira como haviam registado, estando por isso atrasados um dia. Tal situação resultava do facto de que viajando para ocidente um navio atrasa-se em cada 15° de longitude uma hora em relação ao tempo solar no ponto de partida²⁰.

Pietro Martire d'Anghiera e Camões: a partilha de uma tradição humanista

O texto de Pietro Martire pertence ao género epistolar praticado por humanistas e constitui um dos mais antigos a ser publicado sobre a primeira circum-navegação. Ao determo-nos no retrato de Magalhães feito por Pietro Martire dialogamos, por força do seu valor de espelho de um tempo, com o poema *Os Lusíadas*. Trata-se de um diálogo com uma tradição épica, autorizado, de certo modo, pelo próprio humanista que convoca para a retórica do seu texto heróis de epopeias clássicas como Jasão.

O retrato do navegador está longe de ser imaculado. A primeira imagem que Pietro Martire dele nos oferece é a de um desertor, trânsfuga, aquele que abandonou o seu rei. Não fosse isto suficiente, linhas abaixo encontramos um chefe que mata os castelhanos que obedecem contrariados às suas ordens (verbo *consumo* com o sentido camoniano do verso «Desejo é só que queima e não consume»).

A crueldade de Magalhães é sublinhada pelo passo em que refere a revolta de Juan de Cartagena («*Hic saeuivuit*»). O verbo possui uma carga semântica tão negativa que n' *Os Lusíadas* só se usa «a mesa de Tiestes / quando os filhos por mão de Atreu comia» (*Os Lusíadas* III, 133). É de notar que a este, e a um sacerdote que não nomeia, decide enviá-los para terra (verbo *dimitto*), mas, diz o texto, não é capaz de os matar («*non est ausus*»).

Pietro Martire, quando menciona a nau *San Antonio*, refere os ataques dos seus tripulantes, «*blasphemiis insectans Magaglianum*», ataques que «*non impune*» terão sido tolerados pelo comandante.

A visão pouco dourada de Magalhães manifesta-se também quando se afirma que Magalhães em criança não entendia (verbo *intellego*) o que ouvia dizer sobre o estreito que viria a descobrir e foi apenas a sorte, não a inteligência, a ditar a sua descoberta: «*Sors obtulit quod ratio non direxit*».

Além de cruel, Magalhães é descrito como alguém que procurou atrair a si o rei de Cebu: «*sibi Magaglianus conciliauit*» e o forçou ao batismo (a forma *subiecit* do verbo *subiicio* é clara). Já ao rei de Mactán tentou persuadi-lo («*persuadere conatus est*») a obedecer ao rei espanhol e ao rei de Cebu.

O retrato de um homem violento completa-se com a pilhagem de uma cidade na qual destruiu várias casas (*combussit* remete precisamente para a ideia de destruição total). Não

²⁰ THOMAZ, Luís Filipe - *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer; seguido de Um Museu dos Descobrimentos: porque não?*, p. 19.

satisfeito, tentou tomar à força Mactan («*armis, tentauit expugnare*»), empresa falhada. Assim, encontrou a morte (*imponere finem*) este «*bonus Portugalensis*», tomado pela cupidez («*cupiditas aromatariae*»). Basta lembrar Santo Agostinho, nas suas *Enarrationes in Psalmos*, para entender a carga semântica negativa desta palavra: “*amor Dei, amor proximi, charitas dicitur: amor mundi, amor huius saeculi cupiditas dicitur*». Notou Emmanuelle Vagnon, em 2019, que esta conclusão de Pietro Martire é «impitoyable» e de uma «ironique brièveté»²¹.

Pietro Martire Anghiera e Luís de Camões partilham uma mesma mundividência humanista. Se Pietro Martire critica as especiarias «*animos hominum effoeminantibus*», Camões critica os vários deleites e infinitos que «afeminam os peitos generosos» (*Os Lusíadas* VI, 96); se Pietro Martire lamenta a arbitrariedade da roda da fortuna, que dita uma divisão assimétrica dos bens, Camões ao descrever o Gama no, canto II, lembra o “metal que Fortuna a tantos nega” (*Os Lusíadas* II, 98); se Pietro Martire nota que os dezoito sobreviventes são «*litterarum penitus expertes*», Camões critica os homens do seu tempo “rudos e de engenho tão remisso” (*Os Lusíadas* V, 98); se Pietro Martire se queixa do trabalho «*gravis et molestus*» e da velhice que se aproxima, Camões lamenta no canto décimo: «Vão os anos decendo, e já do Estio / Há pouco que passar até o Outono / A Fortuna me faz o engenho frio» (*Os Lusíadas* X, 9).

Quando confrontamos o texto de Pietro Martire com o que sobre o Magalhães e a volta ao mundo se escreve no poema camoniano, encontramos curiosas afinidades. Não se trata, clarifiquemos, de defender a leitura de Pietro Martire por Camões, pois este fundamentou-se nas obras de Fernão Lopes de Castanheda e João de Barros. A viagem, «caminho...nunca cuidado» (*Os Lusíadas* X, 138), «*inaudito et creditu difficili*», escreve Pietro Martire, é, como se sabe, mencionada n’*Os Lusíadas*. Para Pietro Martire este feito supera todos os relatados pela antiguidade. O tópico «*taceat superata uetustas*» encontra-se no discurso de Júpiter a Vénus, em que surge a primeira referência ao Magalhães no poema:

De modo, filha minha, que de jeito
 Amstrarão esforço mais que humano,
 Que nunca se verá tão forte peito,
 Do Gangético mar ao Gaditano,
 Nem das Boreais ondas ao Estreito
 Que mostrou o agravado Lusitano,
 Posto que em todo o mundo, de afrontados,
 Re[s]ucitassem todos os passados. (*Os Lusíadas* II, 55)

Sendo difícil de acreditar, é interessante ver o exercício que Pietro Martire propõe ao seu interlocutor, o papa Adriano VI: observar uma «*solidam spheram rotundam*», na qual se veja pintado o mundo, e seguir o caminho da volta ao mundo para ocidente, exercício oposto ao que Tétis propõe ao Gama no canto décimo. É precisamente Tétis que apresenta ao Gama o herói como

²¹ VAGNON, Emmanuelle - «Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d’Anghiera. Deux humanistes à la cour de Charles Quint». In: *Anais de História de Além-Mar* XX, p. 239.

um “agravado lusitano», português no feito, mas não na lealdade (*Os Lusíadas* X, 140). Estamos perante uma «caracterização enigmática e contraditória», como notou já Isabel Almeida²². Faria e Sousa, comentando esta estrofe, não deixou de notar que Camões, num outro momento, apelida Coriolano de nobre, mesmo criticando-o (*Os Lusíadas* IV, 33). Ora Pietro Martire apresenta o Magalhães, simultânea, e talvez paradoxalmente, como *transfuga* e *bonus portugalensis*, como homem capaz de diálogo e de extrema violência, como justo e injusto, como conhecedor e desconhecido, como ávido de especiarias, mas também à mercê de um «*fato aduerso*».

Para o tradutor espanhol deste texto, Joaquín Torres Asensio, Pietro Martire mostra-se «bastante desafecto al heroico Magallanes»²³, sendo por vezes injusto. Se é verdade que o retrato de Magalhães neste texto está longe de ser imaculado, também não é tão desafeto quanto uma primeira leitura deixa transparecer.

Une Pietro Martire e Camões uma «*admiratio*» pela circum-navegação, mas também a crítica à cupidez. Se o Velho do Restelo inicia o seu discurso com «Ó glória de mandar, ó vã cobiça», o poeta termina o poema lamentando a pátria que está «metida no gosto da cobiça». O poeta sabe, porém, que «a força da cobiça, / A quem por natureza está sujeito, / Um desejo imortal lhe acende e atiza» (*Os Lusíadas* VIII, 59). Esta ambivalência em relação aos grandes feitos marítimos mantém-se, afinal, na descrição do Magalhães. É curioso notar que no testemunho de Pietro Martire se assume que a figura de Magalhães divide opiniões: «*Varii uarie rem hanc, reliquas etiam huic similes referunt. Magaglianum iure quae fecerit egisse, dicunt hi, taxant alii*».

Camões n’*Os Lusíadas* faz eco de uma tradição humanista e, segundo Aguiar e Silva, espelha, em poesia, uma «ambivalência indecível»²⁴ presente na avaliação dos grandes feitos e no retrato dos heróis que não conseguimos esquecer.

As cartas de Pietro Martire d’Anghiera sobre a primeira volta ao mundo

É necessário proceder a uma interligação do que Pietro Martire d’Anghiera escreveu no seu pouco conhecido epistolário e no *De orbe novo*, ambas publicadas em 1530, depois da sua morte ocorrida em 1526. Com tal atitude apreende-se melhor a riqueza informativa das obras deste autor. Os extratos das cartas sobre o tema de volta ao mundo relacionam-se diretamente com o seu texto maior dirigido ao papa Adriano VI que se encontra no capítulo 7 da década V do *De orbe novo*.

São três as cartas em que Pietro Martire se refere à viagem de Fernão de Magalhães, a que acresce uma pequena observação contida numa quarta carta. Os preciosos trechos das cartas que tratam de tal assunto são aqui reunidos pela primeira vez na sua transcrição latina acompanhada da sua tradução portuguesa, antes de apresentarmos a transcrição latina e a respetiva tradução portuguesa da parte do referido capítulo 7.

²² ALMEIDA, Isabel - «O “agravado lusitano”», *Visão História*, nº. 57, Lisboa: fevereiro 2020, p. 94.

²³ ANGLERÍA, Pedro Mártir de - *Décadas del Nuevo Mundo*, p. 426.

²⁴ SILVA, Vítor Manuel Aguiar - *A lira dourada e a tuba canora: novos ensaios camonianos*, p. 128.

Das cartas de Pietro Martire d'Anghiera há duas edições:

Opus epistolarum Petri Martyris Anglerii. Alcalá: Miguel de Eguía, 1530.

Opus epistolarum Petri Martyris Anglerii Mediolanensis. Amesterdão: Daniel Elzevier, 1670.

A tradução que aqui apresentamos foi feita com base no texto latino fixado a partir da edição de 1670, ainda que o tivéssemos conferido com o texto da primeira edição de 1530²⁵.

A primeira carta está datada de Saragoça a 18 de setembro (XV Calendas Octobris) de 1518 sendo a n.º 630 da edição de 1530 e a n.º 629 da edição de 1670.

(...) <i>In nostro Senatu regio de rebus Indicis conclusum est debere mitti classem quae Insulas aromatum genitrices perquirant. Duobus transfugis Portugalensibus a suo rege discedentibus, qui uicinas earum terras longo tempore tractarunt, est provincia credita.</i> <i>In Collocuto, Canenoro, Cochino et Mellaca quam putant multi auream esse Chersonesum, horum alter septennio uersatus est, ad quarum urbium nundinas & fora uenum ab illis insulis aromata comportantur. Quatuor et uiginti millia ducatorum sunt ad classem hanc instruendam destinata.</i> <i>Si fauste res successerit, Orientalibus et Portugallo Regi commercia intercipientur, aromatum et gemmarum, animos hominum effoeminantium.</i> <i>Fernandus Magalianes est primario nomen. Rodericus Falerius alter, hic Astronomiae peritiam proficitur. (...)</i>	(...) No nosso conselho real das Índias decidiu-se que deve ser enviada uma frota que procure indagar das ilhas geradoras de especiarias. A missão foi confiada a dois trânsfugas portugueses, que se afastaram do seu rei, e que durante muito tempo trataram as terras vizinhas destas. Em Calecute, Cananor, Cochim e Malaca, que muitos supõem ser o Áureo Quersoneso, um deles viveu sete anos. Para vender nos mercados e praças destas cidades transportam-se especiarias daquelas ilhas. 24000 ducados foram destinados para a preparação desta frota. Se a empresa tiver êxito, tiraremos aos orientais e ao rei de Portugal o comércio das especiarias e das pedras preciosas que efeminam o espírito dos homens. Fernão de Magalhães é o nome do principal, o outro é Rui Faleiro, este professa conhecimentos de Astronomia. (...)

A segunda carta está datada de Valladolid a 30 de agosto (III Calendas Septembris) de 1522 sendo a n.º 770 da edição de 1530 e a n.º 767 da edição de 1670.

(...) <i>post paucos inde dies ab Indis et Orbe Novo, immo et novissimo, literas habemus. Meminisse te oportet Barchinonae in nostro Senatu rerum Indicarum fuisse statutum ut quinque naues ad Insulas aromatum altrices quaerendas, sub Praetore Portugallico Fernando Magallanes destinarentur, quod is Magallanes quinquennio uersatus fuisset in Collucuteis, Cochineis, et Canenoreis nundinis, ad quas ex illis Insulis aequatori uicinis aromata per Insularum commercia uehebantur.</i>	(...) depois de alguns dias, temos cartas sobre as Índias e o Novo Mundo (na verdade, novíssimo). É preciso lembrar-te que no nosso conselho real das Índias, em Barcelona, foi decretado que deveriam ser enviados cinco navios sob o comando do português Fernão de Magalhães para procurar as ilhas que geram especiarias, porque este Magalhães estava ocupado há cinco anos nos mercados de Calecut, Cochim e Cananor. Das ilhas vizinhas do Equador para aquelas transportavam-se especiarias por meio do comércio entre ilhas.

²⁵ Adotamos as semivogais “i” e “u” em vez das ramistas “j” e “v”; desfizemos as abreviaturas; fizemos ligeiras alterações na pontuação e nas maiúsculas, e corrigimos algumas gralhas.

Ierunt Magagliano ab Insularibus quibusdam bello exagitatis interfecto quatuorque reliquis e classicula quinque nauium deperditis, una tantum regressa est, dicta Victoria cribro terebrator, triennium in ea consumpsit nauigatione. Particularem uidebis de hac re ac diffusam et admirabilem narrationem, quia uniuersum ambiuit orbem, solem semper secuta cadentem. Nunc uale. ex Valdoletto. III. Calendas Septembris, MDXXII.

Morto Magalhães na guerra por agitados insulares e da frota perdidos quatro dos cinco navios, apenas um regressou, chamado *Vitória* (mais perfurado do que um crivo), e nesta navegação consumiu três anos. Sobre este assunto, verás uma narrativa particular, difusa e admirável, porque deu a volta ao mundo, sempre seguindo o sol poente. Então adeus. De Valladolid. 30 de agosto de 1522.

A terceira carta está datada de Valladolid a 4 de novembro (*pridie nonas Novembris*) de 1522 sendo a n.º 773 da edição de 1530 e a n.º 770 da edição de 1670.

(...) Audiuisse uos succincte arbitror, de repertis insulis aromatum altricibus a Castellanis.

Res haec Portugallicum Regem remordet ad intima. Suburbana esse Malachae, quam plaerique putant auream esse Chersonesum, rura dicit Portugallicus, quod uicinae sint, indeque per insularum commercia deferantur ad Malacheas nundinas.

Possessae rei manutentionem Caesar producet in medium. Intra suos limites assignatos ab Alexandro Pontifice, Rex Portugalliae arguet, contentio exorietur. Vti graduum latitudo est facilis, ita longitudo difficilis disceptabitur. Concludetur sero. Leguleiorum argutiis et contra positorum pelago, in re tanta non stabitur. Sunt eorum cauillationes aranearum telae.

Quonam uero pacto triennio consumpto classicula, de qua puto uos non ignorare, parallelum circuiert integrum, proras ad occidentem solem uertens semper, donec ad Orientem illarum una garyophyllis onusta redierit, et in eo discursu diem unum sibi defuisse repererit, quae duo stomachis exilibus impossibilia uidebuntur, per eius rei ad unguem discussam narrationem, aliquando uidebitis. Decadem namque formo quartam tribus meis de Orbe Novo iamdudum Chalcographorum opera in uulgis emissis, successiuam; de hisce rebus nouis ad Pontificem dirigendam nunc satis. Valete. ex Valleleto. pridie nonas Nouembris, MDXXII.

(...) Parece-me que tendes um sucinto conhecimento de como os castelhanos descobriram as ilhas geradoras de especiarias.

Este assunto aflige intimamente o rei de Portugal. Diz o rei português que são territórios suburbanos de Malaca, que muitos julgam ser o Áureo Queroneso, porque estão próximos, e de lá, através de negócios entre ilhas, são transportadas para os mercados de Malaca.

Para manter a sua posição, o imperador alegará que estão dentro dos limites que lhe consignou o Papa Alexandre. Replicará o rei de Portugal e assim surgirá a discórdia. Assim como a questão dos graus de latitude é fácil, resultará muito difícil o acordo nos graus de longitude. A conclusão tardará. Em assunto de tamanha importância, não se atenderão às argúcias dos formalistas, nem à profundidade dos argumentos da parte contrária. As suas subtilezas são como teias de aranha.

A verdade é que ao largo de três anos uma frota, da qual suponho que tenhais notícia, deu a volta a um paralelo inteiro dirigindo sempre as suas proas para o Sol poente até que uma delas voltou por Oriente carregada de especiarias e cravo e nesta travessia encontrou-se com um dia de vantagem, duas coisas que pareceram inadmissíveis a entendimentos débeis. Será algo que vereis algum dia dilucidado com todo o detalhe, pois estou a preparar uma quarta década que seguirá as três anteriores sobre o Novo Mundo que já saíram à luz há algum tempo graças ao trabalho dos impressores. Esta, com os novos acontecimentos, irá ser dedicada ao Papa. Por agora basta. Adeus. De Valladolid a 4 de novembro de 1522.

A passagem da quarta carta, que foi enviada a Adriano VI, está datada de 13 de agosto de 1523, foi editada com o n.º 776 da edição de 1530 e na que tem o n.º 782 da edição de 1670: «*Circuierunt namque integrum Hispani paralellum, et insulas aromatum altrices repererunt*», que se pode traduzir como «Os espanhóis percorreram um paralelo completo e descobriram as ilhas que geram as especiarias».

**Sétimo capítulo da quinta década da obra *De Orbe Nouo (Do Novo Mundo)*
de Pietro Martire d'Anghiera, Alcalá, 1530.**

ADRIANO PONTIFICI MAXIMO DE ORBE AMBITO Caput septimum	AO SUMO PONTÍFICE ADRIANO SOBRE A VOLTA AO MUNDO Capítulo sétimo²⁶
<i>Tum haec in meo pluteo scripta morarentur, deficientibus ob locorum longam intercapedinem et non tuta itinera tabellariis, ecce ab Oceano praegnantis nouos foetus, ecce recentes partus.</i> <i>Perpendiculis duobus claudetur hoc opus, qui primariam precio superabunt narrationem, inaudito et creditu difficili: de orbe ambito et repertis aromatum altricibus insulis uno. Quibus artibus, astu, animi feruore, ui armorum, Tascaltecanis Guazucingia et finitimis Mutezuma hostibus auxiliantibus, Fernandus Cortesius ingentem illam ciuitatem lacunarem Tenustitanam et eius potentiam uniuersam recuperauerit, strauerit, ac fere deleuerit funditus: unde beatitudinis tuae sceptro et magnae Castellae Regno accessio facta est non exigua.</i> <i>Ad ambitum paralelum et aromatariam negociationem ueniamus, quae paulo longius captanda est. Ex urbe Barchinona, cum Caesar illic Laletanis intenderet comitiis, tua Beatitudine in nostro rerum Indicarum</i>	Introdução – Início da viagem Demoravam-se estes escritos na minha estante, faltando os mensageiros por causa de um longo espaço entre os lugares em que estávamos e dos caminhos não seguros. Eis os novos frutos que o Oceano gerou, eis os seus partos recentes. Encerra-se esta obra com dois apêndices que excederão em valor a narrativa principal: um deles, nunca ouvido e difícil de acreditar, sobre a volta ao mundo e sobre as ilhas descobertas que produzem especiarias; outro, com que artes, astúcia, fervor de espírito, força de armas, ajudado pelos <i>Tascaltecanos</i>²⁷, <i>Guazucingo</i>²⁸ e os vizinhos inimigos de <i>Moctezuma</i>²⁹, Hernán Cortés³⁰ recuperou aquela grande cidade lacustre <i>Tenustitanam</i>³¹, e o seu poder universal, a derrubou e quase a destruiu completamente; daí o aumento no poder de sua Santidade e do domínio da grande Castela não ter sido pouco considerável. Passemos agora a falar da volta ao mundo e do negócio das especiarias. Para isso devemos recuar um pouco. Da cidade de Barcelona³², quando o imperador naquele lugar se afirmara nas assembleias laletanas³³, sendo presidente no nosso conselho imperial

²⁶ Dividimos o texto em secções e marcamos parágrafos para facilitar a sua compreensão.

²⁷ Antigos habitantes do estado mexicano de Tlaxcala.

²⁸ Atual cidade de Huejotzingo, no México.

²⁹ Imperador asteca.

³⁰ Fidalgo castelhano (1485-1547) que se tornou famoso por ter iniciado em 1519 a conquista do México.

³¹ Tenochtitlan, capital do império asteca.

³² Na realidade o projeto de Fernão de Magalhães foi aprovado por Carlos V em Valladolid em março de 1518.

³³ Laletânia, região da Hispânia Tarraconense. Expressão relativa às cortes da Catalunha.

Caesareo senatu praesidente: data fuit, uti meminisse oportet, Fernando Magagliano Portugalensi, a suo rege transfuga, de Maluchis insulis aromatum nutricibus perquirendis cura, is in Cochineis, Canenoreis, Colocuteis, Chersonesis, alias Malacheis nundinis, septennio uersatus: ubi nam iacerent insulae sciebat. Ab aurea Chersonesso uulgo Malacha, caeterisque illis emporiis non longo maris tractu distant.

Dimissus Magaglianus a nostro senatu ipso, cuius erat princeps tua Beatitudo ex Barrameda Bethis hostio in Oceanum, uigesimo Septembris anni millesimi quingentesimi decimi noni uela fecit, cum nauibus quinque nominibus impositis praetorie, Trinitatis caeteris sanctus Antonius, Victoria, Conceptio, Sanctus Jacobus, in quibus uiros uehebat ducentum triginta septem, e nauibus duae tantum redierunt. Quarum una, praetoria nauis derelicta, regressa est inutilis: altera post triennium fere ab egressu ex Hispania, sexto namque Septembris anni M.D.XXII. ad eundem appulsa est portum, a quo discedens exierat: gariofolis et altis aromatibus quibusdam onusta. E uiris pauci euaserunt. Perstitit et praetor ipse Magaglianus in una insularum dicta Matam ab incolis trucidatus ex itinere, ut infra dicemus.

Est inter Castellanos et Portugalenses a maioribus innata similitas quaedam: e Castellanis Magaglianus, diuersis occasionibus quaesitis, multos sub iusticiae praetextu consumpsit, inuiti illius dictis auscultarent. Hoc suis locis.

Ad iter ab eis sumptum ueniamus, ad fortunatas primo, dehinc ad Gorgodum insularum prospectum, quas Portugalicus earum dominus capitis nuncupat uiridis, appulsi. Verterunt proras in dextera a tergo nostri putati continentis, per eius terrae porrecturam quae dicitur sancti Augustini Castellana impositione pauloque ulterius a Portugalensibus sanctae Mariae, quae ultra lineam equinoctialem protenditur gradus quinque decesseruntque ad antarcticum, ad signum usque ubi diximus in una decadum fuisse trucidatum Solisium classis nostrae littora illa percurrentis ducum, cum sociis qui-

das coisas da Índia sua Santidade, fora dado, como é bom lembrar, ao português Fernão de Magalhães - trânsfuga de seu rei - o encargo de indagar bem pelas 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. De áurea Quersoneso, vulgo Malaca, e daqueles outros mercados não estão estas afastadas por longa extensão de mar.

Enviado Magalhães pelo nosso próprio Conselho, cujo principal era sua Santidade, deu à vela de Barrameda, no porto de Bétis sobre o Oceano, a 20 de setembro de 1519, com cinco navios cujos nomes eram *Trinidad* (o navio-chefe) e os outros *San Antonio*, *Victoria*, *Concepción* e *Santiago*, nos quais se transportavam 237 homens. Destes navios apenas regressaram dois: um, abandonado pelo navio do capitão, voltou para trás sem qualquer utilidade; o outro, após quase três anos de ter saído da Hispânia, chegou ao porto do qual partira, a 6 de setembro de 1522, carregado de cravinho e de preciosas especiarias. Dos homens, poucos se salvaram. E o próprio comandante, Magalhães, ficou numa das ilhas chamada *Mactán*, morto no caminho pelos incolas, como abaixo diremos.

Existe entre os castelhanos e os portugueses, nascida dos mais antigos, uma certa rivalidade: entre os castelhanos, em diversas ocasiões perseguidos, Magalhães matou muitos sob o pretexto da justiça, por obedecerem contrariados às suas palavras. Disto falaremos no seu lugar.

Passo agora ao caminho que tomaram. Primeiro aportaram nas ilhas Afortunadas³⁴. Daqui passaram para as ilhas das Górgades, que o rei de Portugal chama de Cabo Verde. Viraram os navios para a direita, deixando nas costas o continente considerado nosso, para aquele prolongamento de terra que é chamado de Santo Agostinho por denominação castelhana e, pouco depois, de Santa Maria pelos portugueses³⁵, que se estende cinco graus para lá da linha do Equador³⁶. Depois afastaram-se para o antártico, para o signo onde dissemos numa das *Décadas* ter sido

³⁴ Ilhas Canárias.

³⁵ Os portugueses sempre lhe chamaram cabo de Santo Agostinho e não de Santa Maria.

³⁶ Na realidade 8º 17'S.

busdam, atque inde ab incolis comestum. Eum sinum aiunt habere gradus octo et triginta trans equinoctialem ad antarcticum. Huic loco nomen est impositum Baia sanctae Mariae: dixi alias Baiam dici sinum.

Missi a Magagliano nuncii aduerso flumine in sinum cadente, cum una e nauibus et cimba alterius, tres uiderunt semisiluestres ac nudos homines spitamis duabus humanam superantes staturam. Ex illis fides unus cimbam est ingressus. Arbitrati sunt nostri tracturum ad naues socios, si habitum ad manus bene tractarent. Bene pastum ac potum et indutum remiserunt. Nullus aduenit, neque ulterius ille. Repererunt tamen arbores cum nostris securibus scissas, in cacumine quoque arboris alterius crucem erectam. Hominis e nostris nullius reperunt uestigia. Mira de huius fluminis amplitudine referunt, uti de Maragnono in Paria regione ad septentrionem alias dixi.

In uiginti se leucas aduerso flumine ascendisse aiunt, ubi latum esse dicunt leucas septendecim. Fauces autem eius multa in illud ex itinere defluere perceperint alia flumina: latas esse dicunt in immensum. Bibique dulces aquas per spatium ingens in pelago.

Quo sinu derelicto, ad antarcticum paucis gradibus, qua curuabatur iam ad occidentem terram, magnum repererunt alium sinum, cui nomen imposuere sancti Iuliani. Portus erat in eo tutissimus, propterea iacere anchoras praetor iussit. Iam sol ad nos ascendens, terras illas deserabat: frigore premebantur, posteaquam sol

assassinado Solis³⁷, chefe da nossa armada que percorreu aquelas praias com alguns companheiros, e pelos íncolas foi devorado. Dizem estar este golfo trinta e oito graus para lá do equador na direção do antártico³⁸. A este lugar foi dado o nome de Baía de Santa Maria³⁹: eu, noutra ocasião, disse chamar-se baía ao golfo.

Enviados mensageiros por Magalhães, em sentido oposto ao rio que desagua no golfo, com um dos navios e um outro barco, viram três homens semi-selvagens e nus, superando a estatura humana em dois palmos. Um destes, confiante, entrou no barco. Julgaram os nossos que ele arrastaria os companheiros para os navios, se tratassem bem aquele que tinham nas mãos. Bem alimentado, bebido e vestido, mandaram-no de volta. Nenhum apareceu depois, nem mesmo ele⁴⁰. Encontraram, todavia, árvores fendidas com os nossos secures⁴¹: no cimo de uma árvore uma cruz erguida. De nenhum dos nossos homens encontram vestígios. Relatam a admirável extensão deste rio: como sobre o Maranhão, na região norte do Pará, eu já falei noutra ocasião.

Dizem ter subido pelo rio, em sentido oposto, vinte léguas, onde dizem ser largo dezassete léguas⁴². Perceberam que nele desaguavam muitos outros rios durante o caminho: dizem ser imensamente largos. Bebe-se água doce no pélogo numa vasta distância.

O porto de San Julian. O motim. O estreito desejado. O fim da nau *Santiago* e a deserção da nau *San Antonio*.

Abandonado o golfo, a poucos graus para o antártico, no lugar em que a terra se curvava para ocidente, encontraram outro grande golfo, ao qual deram o nome de *San Julian*. O porto era seguríssimo; por causa disso ordenou o comandante lançar as âncoras. Já o sol, subindo para nós, abandonava aquelas

³⁷ João Dias de Solis foi um piloto português que fugiu de Lisboa em 1506 tendo-se então posto ao serviço dos castelhanos. Em 1516, foi ao Rio da Prata, depois dessa região ter sido descoberta em 1514 pelo piloto português João de Lisboa.

³⁸ Na realidade 35° S.

³⁹ O topónimo cabo de Santa Maria já existia antes de 1519 e terá sido dado pelo descobridor do Rio da Prata em 1514 que foi o piloto português João de Lisboa. Tal local corresponde precisamente ao estuário do Rio da Prata.

⁴⁰ Nesta descrição há confusão com o que se passou no Puerto de San Julian, pois os contactos com os nativos no Rio da Prata foram muito limitados.

⁴¹ Latinismo: machados, machadinhas

⁴² De assinalar o erro das 17 léguas atribuídas à Foz do Rio da Prata que foi referido nomeadamente por Pigafetta quando na realidade é de 27 léguas, como muito bem observou Francisco Albo.

arietem transegerat medium, uti apud septentrionales nostros dimidiam librae partem, sole transeunte. In eo portu sub tuguriis et magalibus in littore, menses aestivos nostri quattuor amplius a frigore detenti et tempestatibus inclusi egerunt. In Kalendis namque Aprilis portum captarunt illum, exierunt uero nono calendas Septembris.

Hic saeuivit Magaglianus Portugalensis in uirum quendam nomine Ioannem Carthagenam, Episcopi Burgensis familiarem: qui ex regia sanctione datus erat Magagliano collega, secundusque classis dux.

Illum et sacerdotem unum substructarum insidiarum ad eum perimendum occasione dimisit in terram, cum biscotti panis pera, singulisque ensibus. Voluisset cogitatus eorum, si forte cogitauerant de eo perimendo, morte mulctare, sed ueritus Castellanos odia in eum iam concepta, non est ausus. Varii uarie rem hanc, reliquas etiam huic similes referunt. Magaglianum iure quae fecerit egisse, dicunt hi, taxant alii, ueterique simulati generali Castellanos inter et Portugalenses, executiones illas adscribunt.

Incolarum illic uidere tuguria. Sed est gens inculta, inermis, tantum pellibus contexta, uaga, sine certis sedibus, exlex, statura grandiore, Patagones appellantur. E portu illo sancti Iuliani iam sole ad eas oras redeunte: Kalendas nono Septembris anni. M.D.XXI. anchoris erutis descendunt ad antarcticum, aiunt ipsi gradus alios quattuordecim.

Hic est pede plano ambulandum parumper.

Audiuisse sub nube se in actionibus Portugalensibus, cum puer esset hic Magaglianus, fretum iacere in illis terris uariis tractibus implicitum, sed qua esset illud

terras: foram esmagados pelo frio, depois que o sol atravessara o meio de Áries⁴³, como quando no nosso hemisfério norte o sol atravessa o meio da constelação da Libra⁴⁴. Neste porto, em tugúrios e cabanas na costa, viveram os nossos durante os quatro meses de verão⁴⁵, retidos por um grande frio e cercados de tempestades. Pois nas calendas de abril (1 de abril) alcançaram este porto, e na verdade saíram no nono dia antes das calendas de setembro (24 de agosto).

Aqui o português Magalhães encolerizou-se contra um certo homem chamado Juan de Cartagena⁴⁶, da casa do bispo de Burgos⁴⁷, que por sanção régia fora dado como companheiro a Magalhães, e segundo chefe da armada.

A este e a um sacerdote⁴⁸, num momento em que armavam uma cilada às ocultas para o matar, enviou-os para terra, com biscoitos no alforge, e uma espada para cada um. Se por acaso haviam pensado em matá-lo, quis punir com a morte o seu pensamento; mas receou os ódios dos castelhanos já concebidos contra si e não ousou. Vários relatam este assunto de modo diferente, e também outros de modo semelhante a este. Dizem uns que Magalhães com justiça fez o que fez; outros censuram, e atribuem estas ações à antiga rivalidade geral entre castelhanos e portugueses.

Ali viram os tugúrios dos incólas. É gente inculta, sem armas, coberta somente com peles, errantes, sem morada certa, sem lei, com grande estatura: são chamados de patagões. Daquele porto de *San Julian*, já regressando o sol àquelas regiões, levantadas as âncoras, desceram para o antártico no nono dia antes das calendas de setembro (24 de agosto) de 1521, dizem os próprios outros catorze graus.

Aqui deve andar-se, com pé firme, por um instante.

Quando Magalhães era um menino, ouviu, um tanto obscuramente, nos feitos dos portugueses, existir um estreito naquelas terras unido a várias zonas, mas

⁴³ Áries/Carneiro: 21 de março a 20 de abril

⁴⁴ Libra/Balança: 23 de setembro a 22 de outubro

⁴⁵ Pietro Martire fala como habitante do hemisfério norte.

⁴⁶ Fidalgo que foi nomeado capitão da nau *San Antonio* e era o segundo na hierarquia de comando da armada.

⁴⁷ Juan Rodríguez de Fonseca.

⁴⁸ O padre rebelde chamava-se Pedro Sánchez de la Reina.

quaesiturus non intelligebat. Sors obtulit quod ratio non direxit: exorta est illi adeo fera tempestas, ut unam e nauibus raptauerit, proieceritque pensilem integram super proximis quibusdam saxis. Seruati sunt homines, sed nauis in frusta ex ictu procellae perstitit. Ecce unam e quinque uim postergatam. Paulo longius habebat a laeua ingens Oceani pelagus. A dextris, inaccessos montes niuales. E nauibus una quae minore indigebat fundo, receptum quaerens, a furore undarum propius ad terram se applicat. Fretum forte uidit angustum, paulo interius procedens in sinum incidit latum quattuor leucas Hipanas, longum sex, regressa nauis dat de freto nuncium. Hic praetereo, minuta multa, sequuntur reliquae aiunt alicubi funda iaci potuisse lapides ad utrunque montem. Deserta est terra, cedrinis arboribus dicunt consitos esse montes ambos laterales freto. Eo sinu praeter lapso, fretum aliud obuium habuerunt, aliquanto latius, angustum tamen. Dehinc sinum alium. Post fretum aliud, ultra quem sinus erat alius. Vti duas uidelicet in tabulis indicibus Europae angustas fauces, amplum quoddam spacium amplectentes ad Helespontum, ita in hoc freto tres, cum speciei grandioribus totidem. Freta haec insulis plena sunt paruis, unde suspecti semper uada timentes, per ea loca nauigabant. Vbiue profundissima reperunt maria.

Tendebat iam ad Occidentem aestiuum tractus ille, quem centum decem leucas protentum designant. Dum in medio fere tractu illo iecissent in quodam quadrato maris spacio anchoras, nil memoratu dignum inueniunt. Iter sequuntur suum e quattuor nauibus tres. Restat in eo quadrato interuallo quarta, sancti Antonii

não sabia por onde o havia de procurar⁴⁹. A sorte proporcionou o que a razão não dirigiu: mostrou-se-lhe antes uma tempestade tão cruel que arrebatou um dos navios⁵⁰ e o projetou intacto, ficando suspenso sobre uns rochedos que estavam próximos. Os homens são salvos, mas o navio ficou em pedaços pelo golpe da tempestade. Eis um dos cinco navios deixado para trás.

Um pouco mais adiante havia, à esquerda, uma ingente massa de Oceano, e à direita, inacessíveis montes cobertos de neve. Um dos navios, que tinha menos necessidade de fundo, procurando um refúgio pela fúria das ondas, dirige-se para terra e, por acaso, viu um estreito apertado. Avançando um pouco para o interior, lançou-se sobre um golfo com quatro léguas espanholas de largura, e seis de comprimento. Regressado o navio, dá a notícia sobre o estreito. Aqui omito muitas minudências. Os outros navios seguem-no: dizem que, em qualquer parte, com uma funda podiam ter sido lançadas pedras para os montes. A terra é deserta: dizem estar os montes de ambos os lados do estreito plantados de cedros. Passado além daquele golfo, alcançaram outro estreito acessível, um pouco mais largo, mas ainda assim apertado; depois havia outro golfo, e depois outro estreito, além do qual existia outro golfo. Como se vê nas cartas geográficas da Europa duas passagens estreitas envolvendo um certo espaço amplo até ao Helesponto⁵¹, assim neste estreito existem três passagens, com outros tantos espaços maiores. Estes estreitos estão cheios de pequenas ilhas, onde sempre desconfiados, receando os vaus, navegavam por estes lugares. Em todo o lugar encontraram mares com grande profundidade.

Encaminhava-se já para o ocidente estivo aquele estreito, que indicam ter cento e dez léguas de comprimento⁵². Até que tivessem lançado âncoras num certo espaço quadrado do mar, quase no meio daquele lugar, nada encontraram digno de menção. Seguiram o seu caminho três dos quatro navios. Ficou naquele

⁴⁹ Na realidade Magalhães só terá sabido da possibilidade de haver um estreito que permitisse a passagem do Atlântico para o chamado «Mar do Sul» quando soube em 1514 da descoberta do Rio da Prata pelo piloto João de Lisboa. Ele tinha então cerca de 34 anos.

⁵⁰ A nau *Santiago* que naufragou no rio de Santa Cruz.

⁵¹ Antigamente conhecido por Helesponto, no Noroeste da Turquia, que liga o mar Egeu ao mar de Mármara e separa a Europa da Ásia.

⁵² Medida dada de forma aproximada pois tem cerca de 600 km.

titulo nuncupata: putauerunt socii secuturam. Restitit, et terga uertit caeteris, regressaque iam diu est blasphemii insectans Magaglianum. Non impune talem inobseruatiam admisisse nauis duces arbitramur.

Cum solis ergo tribus nauibus procedunt caeteri. E fretis illis exeunt tandem, quae Octobris die primo et uigesimo sunt ingressi. Egressi autem quinto Kalendas Decembris. Longissimos se dies eo tempore, noctes uero breuissimas, habuisse dicunt: nec a sphaerae ratione alienum est.

Vastum, eo tractu superato, captarunt Oceanum aliud mare, id est nostri putati continentis a tergo, marique illi iungitur, quod Australe in decadibus appello, a Vasco Nuñez primum reperto ex Dariene.

Dirigentibus illum Comogri regis filiis per id pelagus immensum, aiunt tres se menses ac uiginti dies egisse, coeli tantum et aquae salsae prospectu contentos. De summa rerum aegestate, deque infensis caloribus miseranda referunt. Orizae quantum pugno capi queat, portionem quotidianam multis diebus fuisse solam, sine alterius ullius cibi mica, profitentur. Potabilis aquae penuria erat tanta, ut cogerentur salsae maris aquae tertiam partem ad Orizam coquendam iniicere, et si forte puram quis bibere tentaret, claudere oculos prae uiridi situ, et naves prae fetore cogeatur.

Per mare illud ingens tendentes ad occidentem et septentrionem resumpsere denuo lineam equinoctialem, cui proximas reperere duas inertes insulas, quas appellauere infortunatas, eo quod penitus inutiles ac desertas. Dehinc insularum multitudinem arcipelagus nuncupauere ad nostrarum cycladum in Ionio mari similitudinem: in initio quarum descendere in insu-

intervalo quadrado o quarto, designado de *San Antonio*: os companheiros pensaram que ele haveria de seguir. Ficou para trás, e voltou as costas aos outros, e regressou já um tempo depois atacando Magalhães com blasfêmias. Julgamos que, não sem punição, os chefes do navio cometeram tal negligência.

Com apenas três navios, portanto, avançaram os demais. Daqueles estreitos, enfim, partiram, nos quais entraram no dia 21 de outubro, e saíram no quinto dia antes das calendas de dezembro (27 de novembro)⁵³. Dizem que, naquele tempo, tiveram os dias longuíssimos e as noites, na verdade, brevíssimas: nem é estranho pela natureza esférica do globo.

No oceano Pacífico. A ilha dos Ladrões. O batismo do rei de Cebu. Morte de Magalhães na ilha de Mactán.

Ultrapassado este estreito, atingiram outro vasto oceano, isto é, nas costas do continente considerado nosso, e que se junta àquele mar, que nas *Décadas* chamo de Austral, primeiramente descoberto por Vasco Núñez⁵⁴ desde Darién⁵⁵, guiado pelos filhos do cacique Comogre.

Por este pélago imenso dizem ter andado três meses e vinte dias, abarcados apenas pela vista do céu e da água salgada. Da suma falta das coisas, e do calor hostil, narram coisas que devem lamentar-se. Em muitos dias, revelam ter existido apenas uma porção diária de arroz que podia caber no punho, sem migalha de outro qualquer alimento. A escassez de água potável era tanta, que eram obrigados a aplicar uma terça parte de água salgada do mar para cozer o arroz e, se por acaso, alguém a tentasse beber pura, era obrigado a fechar os olhos diante do verde e as narinas diante do mau cheiro.

Dirigindo-se por aquele mar imenso para ocidente e para norte, retomaram de novo a linha equinocial, junto da qual encontraram duas ilhas próximas estêreis, que chamaram Desafortunadas, porque eram completamente inúteis e desertas. Depois designaram arquipélago um conjunto de ilhas semelhante às

⁵³ Esta data é defendida por alguns autores embora outros, com destaque para Pigafetta, apontem o dia 28, a qual será mais provável.

⁵⁴ Vasco Núñez de Balboa foi um fidalgo espanhol que atravessou o estreito do Panamá em 1513 tendo descoberto a margem oriental do Oceano Pacífico, que denominou «mar do Sul».

⁵⁵ Província do Panamá.

lis plarisque ab exitu angusti freti leucarum spacio quingentarum eas lationes appellauere, uetere nomine non expresso, quod licet pacatis animis nostros admiserint quicquid assequi poterant furabantur, uti uagum genus illud furum quod Italis zingaros appellat, et se mentiuntur Aegyptios esse. Inter ab lata furtiue cymbam, qua in terram e nauibus nostri descenderant uix terga uertentibus, abduxerant eam tamen. Sed multis prius interemptis reuexerunt. Nuda est gens et semibrutata. Est ibi arbor quae cocos creat.

Ex illis maior est insula Burneia, quam sine haesitatione scribunt ambitu esse leucarum ducentarum quinquaginta quattuor. In huius insulae portu aiunt arbores creari, cuius folia cadentia gradientur serptim uti uermis: uitalem spiritum puto aliquem inter utranque folii faciem tumescere, qui quasi uentosus halitus paruo duraturus folia moueat. Duo ibi religionum genera esse intellexerunt: idolatras et Mahometanos, inuicem satis concordantes. Armenta bouum et bubalorum nutriuntur in ea. Greges etiam caprarum et altilium nostratium copia passim ibi alitur, ouium minime. Tritico et ordeo carent ac uino, abundanter Oriza, is est eorum panis, et ex Oriza dapes condiunt uarias. Vltro citroque Burneiis regulus et nostri gratis muneribus se salutarunt. Ad nostros regulus sua misit munera super elephantibus duobus, et altero die dapium genera duo et triginta humeris nobilium allata. Quinque ac uiginti millium domorum aiunt huius principis esse ciuitatem, sed lignearum, praeter regis atrium, quod esse dicunt lapideum.

Circumeunt Burneiam insulae multae paruae, inter quas duae, quarum altera Zubo, Matan ab oppido primario nomine Matan altera.

nossas Cíclades no mar Jónio: no início desembarcaram em várias ilhas, a quinhentas léguas da saída do apertado estreito⁵⁶. Chamaram-nas de *Ladrões*⁵⁷, não pronunciado o nome antigo, porque ainda que tenham recebido os nossos com espírito pacífico, o que podiam obter roubavam, como aquela raça leviana de ladrões que na Itália se chama *zingari*⁵⁸ e fingiam ser egípcios. Entre coisas levadas às escondidas, logo que viraram as costas, roubaram a cimba⁵⁹ com a qual os nossos desceram dos navios para terra. Mas tornaram a trazê-la, antes morrendo muitos. É gente nua e meia bruta. Existe ali uma árvore que cria cocos.

Desta a maior ilha é *Bornéu*⁶⁰ que, sem hesitação, escrevem ter de contorno duzentas e cinquenta e quatro léguas. No porto desta ilha dizem que se criam umas árvores, cujas folhas quando caem andam como vermes: penso que entre uma e outra face da folha fermenta um espírito de vida que, como um sopro ligeiro que dura pouco, faça avançar as folhas. Aí aperceberam-se que existiam duas espécies de religiões: os idólatras e os maometanos, que concordavam bastante uns com os outros. Nesta alimentam-se os rebanhos de bois e de antílopes. E também, em todos os lados, rebanhos de cabras e galinhas (muito pouco de ovelhas) aí se alimenta com abundância. Têm falta de trigo, de cevada e de vinho; têm abundância de arroz (este é o seu pão), e de arroz temperam as várias refeições. O rei de Bornéu e os nossos saudaram-se mutuamente com presentes. O rei enviou aos nossos os seus presentes sobre dois elefantes, e no outro dia trinta e dois géneros de comida carregados pelos ombros de nobres. E dizem que a cidade deste soberano tinha vinte e cinco mil casas, mas eram de madeira, salvo a casa do rei, que dizem que era de pedra.

Cercam *Bornéu* muitas ilhas pequenas, entre as quais existem duas, uma *Cebu*⁶¹ e outra *Mactán*⁶² (nome da cidade principal, Mactán).

⁵⁶ Na realidade a distância que vai do estreito de Magalhães até à ilha de Guam é muito superior.

⁵⁷ Referência à ilha de Guam nas Marianas.

⁵⁸ Ciganos.

⁵⁹ Batel.

⁶⁰ Grande ilha do Sudeste Asiático que fica muito longe de Guam (a ilha dos Ladrões).

⁶¹ Ilha das Filipinas.

⁶² Ilha das Filipinas, próximo de Cebu.

Zubi regulum sibi Magaglianus conciliauit, datis illi regi muneribus e nostratibus ipsi gratis, quia nouis et alienis ab eorum cognitione. Baptismatis lauacro regulum et Caesaris obseruantiae subiecit. Dehinc relictis in portu Zubensi nauibus, cum illarum scaphis et prouincialibus cymbis uniligneis et militibus Zubensibus, traiecit in insulam Matan ab oppido Matan dictam, quae in prospectu est ad leucas tantum quattuor. Matano regi persuadere conatus est per interpretes, ut Hispano regi magno uellet ac Zubensi subdere se, penderetque tributa Hispano magno regi. Se obtemperaturum respondit, Zubensi minime. Dedit oppidum regiae sedi uicinum in praedam, et combussit uniuersum Magaglianus domorum forte quinquaginta in Zubum regressus est cum praeda, rerum comestibilium, quarum erat in Zubo aliqua penuria et suppellectilium uariorum. Sed maiorum illorum partem Zubenses Matanorum inimici rapuerunt sibi.

In octauum inde diem reuersus Magaglianus eodem modo relictis nauibus. Armis tentauit oppidum ipsum regium Matanum expugnare. Detrectauit Magagliani, facto aduerso huc aduecti, mandata regulus. Exiuit obuiam armatus cum oppidanis. Praeter tela prouincialia ex canis et lignis adustis, hastas hic regulus longas et ferratas assequitur, quia Sericae et Sienarum regionum mercatores has pertractent insulas. Fuit a regulo cum septem sociis trucidatus, uulnerati duo et uiginti. Ita bonus Portugalsis Magaglianus suae cupiditati aro-matariae finem imposuit.

Regressi superstites ad socios in Zubum, fuerunt a Zubensi regulo inuitati conuiuio. Affuerunt Ioannes Serranus nauclerorum Oceani princeps, de quo in decadibus primis, nunc unius nauis praefectus, et alterius nauis praefectus alius, cum sorte decem comitibus. Vagabantur interea per insulam alii e nautis forte quadraginta. Salit ex insidiis in prandentes regia cohors armata,

Magalhães atraiu a si o rei de *Cebu* com presentes oferecidos àquele rei pelos próprios compatriotas, porque eram novos e estranhos ao seu conhecimento. Ele submeteu o rei ao banho do batismo e à observância do imperador. Depois, abandonados os navios no porto de *Cebu*, com as canoas destes, com as cimbas da província, e com os soldados de *Cebu*, atravessou para a ilha de *Mactán*, chamada *Mactán* por causa da cidade, que está à vista apenas a quatro léguas. Tentou persuadir ao rei mactano, através dos intérpretes, que quisesse sujeitar-se ao grande rei hispano e de *Cebu*, e pagar os impostos ao grande rei hispano. Respondeu que estava disposto a obedecer a este, mas não ao rei de *Cebu*. Magalhães entregou à devastação a cidade próxima à morada régia, e de todas as casas queimou talvez cinquenta, e regressou a *Cebu* com a pilhagem de coisas comestíveis. Destas existia em *Cebu* alguma escassez, e de vários utensílios. Mas os habitantes de *Cebu*, inimigos dos de *Mactán*, tomaram para si a parte maior destes.

Daí a oito dias, Magalhães regressou do mesmo modo, deixados os navios. Pelas armas, tentou tomar à força a própria cidade régia de *Mactán*. O rei rejeitou as ordens a Magalhães, levado lá por fado adverso. Por causa do método seguido, partiu armado com os habitantes da cidade. Além das armas da província feitas de canas e de madeira queimada, este rei obtém lanças longas e de ferro, porque os mercadores das regiões de Sérica⁶³ e da China lidam muito com estas ilhas. Foi morto pelo rei, juntamente com sete companheiros⁶⁴, e ficaram feridos vinte e dois. Assim o bom português Magalhães pôs fim à sua cupidez de especiarias.

O massacre de Cebu. As Molucas. Os cravinhos e o seu intenso aroma.

Regressados a *Cebu*, os companheiros que sobreviveram foram convidados pelo rei de *Cebu* para um festim. Estiveram presentes Juan Serrano, o principal dos comandantes do mar, sobre o qual falei nas primeiras *Décadas*, agora capitão de um navio, e outro capitão de outro navio, com dez dos companheiros. Entretanto, espalhavam-se outros pela ilha,

⁶³ Terra da seda.

⁶⁴ Na realidade Fernão de Magalhães morreu em Mactan com cinco companheiros, tendo um outro morrido dois dias depois e mais tarde ainda outro.

trucidavit alios, praefectos servant, et nudatos ad littus trahunt palam, existimantes uenturos e naubus cum scaphis alios, ut eos praebererent. Non ausi sunt qui naues custodiebant accedere. Ita sociis de relictis uela fecerunt infelices.

Scrutatus sum a regressis inter caeteros a iuvene Gemini Martino de iudicibus, qui omnibus rebus interfuit, quod crimen admissum Zubensem regem ad patrandum impulerit tam crudele facinus. Foeminarum stupra causam perturbationi dedisse arbitrantur. Sunt namque zelotypi.

Hae sunt, meo iudicio insulae, de quibus autores multi multa referunt. Millia insularum, tria dicunt plae-rique, augent alii, non longe ab Indicis littoribus distare. E circumeuntibus Burneiam insulam, una est in qua sunt oppida duo Buturan et Calegan: placide ibi sunt suscepti.

Ex eadem insula uiderunt aliam, a Calaganensibus digito monstratam: in qua Buturanenses et Caleganenses dixerunt, auri esse in harenis maris tantam copiam, ut cribro solum arena discussa, auri grana deligant, quae auelanam uel paulo minorem fructum aequent, caetera ueluti uilia despiciunt. Est huic in prospectu alia duobus oppidis nobilibus insignis, Vindanaho et Chipico, quorum alterum ad austrum spectat, ad septentrionem alterum. Australis terra cinamomum, aurum altera gignit. Ex utroque nostris rerum permutatione tribuerunt aliquid.

Ad has insulas, uti iam dixi, ex Seribus et Sienensibus aliisque Indicis regionibus frequenter solent commear mercatores, auri et gemarum permutatione, aliarumque rerum, ipsi telas, pannos, ac caetera facientia ad ornatum, et cultum humanum, ad bellum etiam.

talvez quarenta dos nautas. Saltou, à traição, sobre os que tomavam a refeição da manhã uma coorte armada do rei, matou outros, retêm os capitães, e arrastam-nos despidos para a praia⁶⁵ diante de todos, julgando que dos navios viriam outros com as canoas para que os prendessem. Não ousaram aproximar-se os que guardavam os navios. Assim, abandonados os companheiros, deram à vela, infelizes.

Eu procurei saber junto dos que regressaram, entre outros o jovem genovês Martim Judibicus⁶⁶, que esteve presente em todas estas coisas, qual o erro cometido que terá provocado o rei de *Cebu* a levar a cabo crime tão cruel. Julgam ter sido causa de perturbação os estupros de mulheres (são, na verdade, ciumentos).

Estas são as ilhas, na minha opinião, sobre as quais muitos autores relataram muitas coisas. A maior parte diz três mil ilhas, outros acrescentam, que não distam muito das costas da Índia⁶⁷. Das que circundam a ilha de Bornéu, há uma na qual existem duas cidades, *Butura* e *Calega*⁶⁸; aí foram brandamente recebidos.

Desta mesma ilha viram uma outra, indicada com o dedo pelos caleganenses: nesta, buturanenses e caleganenses disseram existir tanta quantidade de ouro nas areias do mar que, apenas com um crivo na areia, se escolhem as pepitas de ouro, que igualam uma avelã ou um fruto um pouco mais pequeno, desprezam as restantes, como mais comuns. Daqui está à vista uma outra com duas cidades conhecidas: *Vindanao*⁶⁹ e *Chipico*⁷⁰ das quais uma está voltada para o sul, e a outra para o norte. A terra do sul produz canela e a outra ouro. De um e outro, concederam aos nossos alguma coisa pela troca de bens.

Nestas ilhas, como já disse, de Sérica e da China e de outras regiões da Índia, costumam frequentemente circular mercadores, e em troca de ouro e de especiarias, e outras coisas, os próprios têm tecidos, panos, e outras coisas feitas para o ornamento e cuidado humano, e também para a guerra.

⁶⁵ Na realidade foi apenas o capitão Juan Serrano que foi arrastado para a praia.

⁶⁶ Marinheiro que fazia parte da armada do navio *Concepcion*.

⁶⁷ Por esta forma se verifica mais uma vez a dificuldade de compreensão geografia asiática, pois as numerosas ilhas referidas correspondiam às que ficavam a ocidente da Índia, nomeadamente as Maldivas.

⁶⁸ Estes dois topónimos correspondem a duas regiões da costa noroeste da ilha de Mindanau, nas Filipinas, que são denominadas Butuan e Cagayn de Oro.

⁶⁹ Nome da segunda maior ilha das Filipinas.

⁷⁰ Corresponde à baía de Kipit na costa ocidental da ilha de Mindanau.

Ab harum insularum prospectu abesse tantopere desideratas Maluchas insulas, ad equinoctium leucas centum septuaginta quinque, gradus ipsi computant decem: unde, qua figant ingenium in his computationibus non intelligo. Gradum prisci philosophi sexaginta milliariibus Italis, quae mille passus dimensos includant singula, constare uolunt. Leucam isti dicunt milliaria ex illis continere quattuor mari, terra uero tria. Si computationem leucarum sumpserimus, nautarum Hispanorum more, quindecim continet quisque gradus leucas: ipsi uero contra omnium opinionem, aiunt gradum continere leucas septem decem cum dimidia. Intelligant ipsi se, quia illos ego non intelligo.

Ad Maluchas ueniamus. Captarunt tandem illas. Quinque sunt primariae, lineae equinoctiali uel suppositae uel proximae. Ambitu fere aequali: quattuor uel quinque aut quando plenius sex leucis ipsarum quaelibet continetur. Eminet, quodam naturae instincto, in singulis elatus collis. In illis gariofilum et suapte oritur natura et coalescit. Quinque illas ab latere antartico uidetur ingens terra nomine Gilolo includere. Nascuntur et in Gilolo gariofila sed acria et semisiluestria, uti accidit de castaneis aut oleastrorum oliuis non insertis. In paruis uero insulis illis omnibus sunt aromatica. Sed auditu pulcherrimum est, unde aromaticus ille uigor in gariofila eorum iudicio infigatur. Aiunt incolae singulis diebus ter eleuari nubem quandam, dicunt ipsi mitti e coelo, summo mane in meridie et ad uesperam, quae collium gariofila gignentium culmina tegat, ita ut eo tempore uideri uertices nequeant, atque post breue tempus dissolui nubem illam. Gariofilorumque arbores, quae sunt lauro pares ac fere similes, eo spiritu grauidare. Argumento esse dicunt, ea nubes ad insularum plana descendat nunquam, neque ab collibus transplantatas arbores bene coalescere, aut fructus gignere sapidos. Planiciem quaeque insulae orizae sationi seruat edendam.

À vista destas ilhas estão as desejadas ilhas Molucas, a cento e setenta e cinco léguas para o equinócio, os próprios contam dez graus: de que modo fixam a inteligência nestas contas, não compreendo⁷¹. Os filósofos antigos afirmam que um grau consta de sessenta milhas itálicas, que incluem, cada uma, mil passos medidos. Estes dizem que uma légua abarca quatro milhas no mar, três na terra. Se tomássemos a conta das léguas, pelo costume dos nautas hispanos, cada grau conteria quinze léguas: na verdade, eles, contra a opinião de todos, dizem que um grau contém dezassete léguas e meia!⁷² Que eles se compreendam, porque eu não os compreendo.

Voltemos às Molucas. Por fim, alcançaram-nas. São cinco as principais, ou debaixo ou próximas da linha equinocial. Cada uma é contida num contorno quase igual: em quatro ou em cinco ou, quando muito, em seis léguas. Por uma certa inspiração da natureza, em cada uma sobressai uma montanha elevada. Nestas, o cravinho não só nasce por sua natureza, como também se desenvolve. Uma terra imensa chamada *Gilolo*⁷³ parece fechar as cinco ilhas do lado antártico. E nascem em *Gilolo* cravinhos, mas são pontiagudos e semi-selvagens, como acontece com os castanheiros ou com os ramos não enxertados dos zambujeiros. Na verdade, em todas as ilhas pequenas os cravinhos são aromáticos. Mas é muito bonita de ouvir a razão porque, de acordo com a opinião destes, aquela força aromática se fixa nos cravinhos. Afirmam os incolos que todos os dias, três vezes (ao amanhecer, ao meio-dia e à tarde), se ergue uma certa nuvem (dizem os próprios ser enviada do céu) que cobre os cumes dos montes em que nascem os cravinhos, de tal maneira que nesse momento não é possível ver os pontos mais altos. E após um breve momento aquela nuvem desfaz-se. E as árvores dos cravinhos, que são iguais e quase semelhantes a um loureiro, por este sopro são fecundadas. Dizem que

⁷¹ Das referências registadas de uma forma confusa e que o autor assume não ter compreendido talvez se possa deduzir pela indicação dos 10° que separavam os conjuntos de ilhas em causa que tal distância poderia corresponder à que separa a região de Cebu das Molucas, pois de facto há entre elas 10° e cerca de 1036 km os quais correspondem às 175 léguas mencionadas.

⁷² Fernão de Magalhães e a maioria dos portugueses aceitavam nos séculos XV e XVI que cada grau terrestre tinha 17,5 léguas, tendo em conta que cada légua tinha cerca de 5,92 km, e cada légua quatro milhas. Sobre este assunto cf. COSTA, Abel Fontoura da - «La lieue marine des portugais aux XV^e e XVI^e siècles». **Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa**. série 56, pp. 370-379.

⁷³ Antigo nome da atual ilha de Halmahera, nas Molucas.

In una illarum descenderunt, a cuius regulo fuerunt placide ac honorifice suscepti, sed cum duabus tantum nauibus. Tertiam namque quod iam deficerent homines, qui gubernare plures quirent, post praetoris et sociorum necem et loetale conuiuium dissoluerunt. Quae Trinitatis et quae Victoriae nomen habebant, remanserunt incolumes. Gens haec fere nuda est, subligaribus ex arborum philiris ad pudendorum tantum uelamen utuntur. Regulus uero ille nostris retulit, propterea laeto se animo nostros in hospites suscepisse, paucis ante mensibus in orbe lunae uiderit gentem exteram aduentare pelago, neque nostros differre ab eo simulachro uel puncto professus est. Ab his insulis arbitrari se aiunt distasse ab Hispaniola leucas quinquies mille, quae milliarium continent Italorum millia uiginti, falli arbitror.

Aiunt nostri insulas eas esse foelices, licet nostro pane uinoque careant et carnibus bouinis, arietinisque, quia contenti sint sua oriza, ex qua mille ciborum genera conficiunt. Popularem habent alium panem ex quarundam palmarum ueterum lapsarum interiore medulla iam confecta uetustate, uti accidere solet in montanis densis nemoribus ab hominum commercio semotis, in quibus decidunt magnae arbores uel uel tiphonum percussae, uel deficiente in radicibus substantia terrestri ex longa intercapedine annorum, crescenteque arborum proceritate, quae maiore indigeat

serve de prova esta nuvem nunca descer para as planícies das ilhas e nem as árvores transplantadas dos montes crescerem bem ou gerarem frutos saborosos. Preserva-se uma planície desta ilha para a plantação de arroz.

O fim da nau *Concepción*. Augúrios misteriosos. Alimentos. Considerações sobre o uso do vernáculo e do latim. Os cocos.

Numa destas desceram, por cujo rei foram recebidos com doçura e com deferência, mas com apenas dois navios⁷⁴. Na verdade, tinham desconjuntado o terceiro⁷⁵, porque já faltavam homens que pudessem governar um grande número, após a morte do comandante e dos companheiros e a refeição mortal. As que tinham o nome de *Trinidad* e de *Victoria* permaneceram incólumes. Este povo está quase despido, e usam umas tiras feitas de tílias das árvores para cobertura apenas das partes pudendas. Na verdade, aquele rei contou-nos ter recebido os nossos como hóspedes com espírito alegre porque, poucos meses antes, no círculo da lua, vira gente estrangeira a chegar pelo mar, e declarou não diferirem os nossos desta imagem ou momento. Dizem que estas ilhas distam da Hispaniola⁷⁶ cinco mil léguas⁷⁷, que contém vinte mil milhas itálicas; eu penso que estão enganados.

Dizem os nossos que estas ilhas são férteis, embora careçam do nosso pão e vinho e carnes bovinas, e de carneiro, porque estão satisfeitos com o seu arroz, com o qual confeccionam mil pratos diferentes. E têm outro pão⁷⁸ popular feito da medula interior, destruída pela antiguidade, de antigas palmeiras caídas, como costuma acontecer nas montanhas densas, nas florestas afastadas do comércio dos homens, nas quais caem grandes árvores ou feridas pela força dos tufões ou pelo deficiente sustentáculo terrestre nas raízes pelo longo intervalo de anos, e com a crescente

⁷⁴ Desembarcaram na ilha de Tidore.

⁷⁵ A nau *Concepción* foi propositadamente incendiada no dia 2 de maio de 1521 na ilha de Bohol nas Filipinas.

⁷⁶ Nome que corresponde à ilha de São Domingos, repartida entre a República Dominicana e o Haiti, que é a segunda maior ilha das Caraíbas depois de Cuba.

⁷⁷ Considerando que 1 légua, tal como entendia Fernão de Magalhães, corresponde a 5, 92 km obtemos uma distância entre as Molucas e São Domingos de cerca de 29 600 km, mas na realidade a distância entre estas ilhas em linha reta é de cerca de 17 000 km.

⁷⁸ Referência ao sagu, é uma fécula de carboidratos em forma de grão que é extraída do interior de palmeiras que constituía um alimento básico da população das ilhas da Indonésia.

radicum uigore, quam tellus ipsa queat radicibus porrigere ad arborem sustinendam. Vtuncque sit, iacent in siluis multae, putrescuntque ibi et canescunt carieque corroduntur. Eiusmodi est ea palmaris medulla ex qua illi uulgarem conficiunt panem. In quadratas medullam scindunt formas, mox in farinam conterunt et desiccant. Pinsunt demum et coquunt. Frusta tulerunt in cocti lateris formam compacta. Volui gustare, nil asperius, nil insipidus. Miserorum inopum esse debet id alimentum, quibus orizae deest facultas, quod agrorum cultu sint expertes.

Vidi ego et in montanis ruribus ac pagis uesci monticolae pane paulo sapidiore, coloris fere nigri, ex grano tiphæ. Vulgo Hispano centeno, uel millio aut panico, uel his deterioribus aliquibus. Regula est in rotæ rotantis arbitrio, ut saturentur pauci, famescant plures, delicias assequantur quidam, epulum non multi. Viuitur tamen undique quia natura paruo est contenta, modo paruo simus assueti. Caprarum est apud eos alendarum et altilium omnium cura. Cannas habent dulces, uti e quibus extorquetur saccarum. Mala etiam punica, quæ granata dicunt Italus et Hispanus. Mala medica et et citra omnis generis.

In his pomis dicit Hispanus, limas, limones, narangias, torongias, cidras, cidrones, quæ inter se differunt. In herbis etiam cur nasturcium aquaticum uocabo, herbas in fontium riuulis nascentes, si uulgo Hispanum Berros, Italum cresones liquide ac sine circuitione nominat uno uocabulo. Et quod magis nauseam incitat, inter eas herbas uenenosum perimens nascitur nescio quid, ab Hispanis anapelum appellatum. Interrogatus qui nihil in thesauros animæ suæ curet aceruare præterquam esse latinum, etiam quod illo careat uocabulo lingua latina, possitque aliunde sumi perpulchre, an liceat anapelum dicere torquebit nares, et insuflans lupi strangulatore dicit rem illam debere graui quodam elato supercilio immurmurabit. Ergo sic meo arbitrio,

elevação das árvores, que têm necessidade de maior força das raízes do que a própria terra possa oferecer às raízes para sustentar a árvore. De qualquer maneira, muitas estão estendidas nas matas, e aí apodrecem e envelhecem e são corroídas pela podridão. Deste modo, é esta medula da palmeira da qual eles fazem o seu pão comum. Em formas quadradas cortam a medula, logo a trituram em farinha e secam-na. Moem somente e cozem. Trouxeram bocados reunidos numa forma de tijolo fundido. Eu quis provar: nada mais amargo, nada mais insípido. Deve ser este o alimento dos pobres sem recursos, aos quais falta a provisão de arroz, porque estão privados do cultivo dos campos.

Eu vi em terras montanhosas e em aldeias alimentarem-se os seus habitantes com um pão um pouco mais saboroso, e de cor negra, do grão de tifa. Em espanhol, vulgarmente diz-se de centeio, ou de milho ou de milho-painço, ou de outros piores. É regra, por vontade da roda da Fortuna, que poucos sejam saciados, e muitos tenham fome; alguns alcancem delícias, e não muitos um banquete. Todavia, vive-se em todos os lados, porque a natureza se contenta com pouco, contanto que estejamos acostumados a pouco. Cuidam de cabras e de todas as aves domésticas para serem alimento. Têm canas doces, como daquelas das quais é extraído o açúcar de cana. E também as maçãs cartaginesas, que o italiano e o espanhol chamam *romã*. E têm maçãs medicinais e citrinos de todo o tipo.

Nesta categoria o espanhol inclui as limas, os limões, laranjas, toranjas, cidras, cidrões, que se diferenciam entre si. Sobre as plantas, por que razão chamarei *nasturcium aquaticum* (agrião) às plantas que nascem nos regatos das fontes, se o povo hispano, com uma única palavra, com clareza e sem rodeios, designa *berros* e o italiano *cresones*⁷⁹? E o que mais move a náusea: entre estas plantas nasce algo de venenoso que eu desconheço, pelos espanhóis designado *anapelo*⁸⁰. Interrogado aquele que nada cuida acumular nos tesouros da sua alma além de ser latino - até porque a língua latina esteja privada daquela palavra, e possa ser tomada perfeitamente de outro lado - se acaso seja permitido dizer *anapelo*, torcerá

⁷⁹ Todas as designações remetem para o agrião, planta herbácea, vivaz, da família das crucíferas, espontânea e cultivada nos terrenos encharcados e nas águas correntes.

⁸⁰ Acónito. Planta vivaz ranunculácea de folhas palmeadas e flores azuis. É venenosa e usa-se em medicina.

cum nasutorum bona uenia, Maluceae insulae, nanganiis, limis, limonibus, torongis, et cidris, cidronibus, granatis pomis, holeribusque abundant.

Non sine causa subiit de cressonibus uel berris, et anapelo mentio, quia cum in primo margine coenae paucis ante diebus herbam illam cum suis aceto sale ac oleo ederemus, Fernandus Rodericus meus, cuius opera usa est aliquando tuae Beatitudinis suasu Caesarea maiestas, in anapelum incidit, quo sumpto, ac si cicutam uel aconitum comedisset ita stratus decidit, tiriaca et mitridatico fuit obuiatum ilico. Diu tamen semiattonitus uixit. Non ne sapidum et bene sonans uerbum est anapelum, cum lupi strangulatorem foeda illi circuitione dici debere blatterabunt?

Vina, non ex uuis, quas non habent Maluceae insulae, sed ex uariis fructuum generibus sapida, ex uno praesertim conficiunt. Est apud eos et apud nostri putati continentis incolae arbor fere palma in similitudine formae, in modo procreandi ualde dissimilis. Arbor haec racemos generat duodecim, plures interdum, ad uigesimum usque. In quolibet racemo, botros uti ex uua, sed mille tegminibus uestitos, botrus quisque nudatus paruo melone ualde rotundo est similis. Sed cortice testudinea fere concham aequans duricie.

Coccus appellant fructus illos, textis exterioribus est pluribus tunicatus cocus, quam palmula commestibilis cum iisdem costulis, retibus interligantibus illas. Nec minore labore purgari tunicas illas oportet, quam palmulae denudentur. Aperti cocci potum praebent et escam liquore suauis plenum esse reperiunt. Intra corticem nutritur spongiosa quaedam altitudine duorum digitorum, inhaerens cortici massa, butyro uel abdomini candore mollicieque similis, gustu suauior. Massa illa de interno cortice abrasa est esui aptissima. Si paucis

o nariz, e, bufando, murmurará, com a sobancelha arqueada, que aquela coisa deve dizer-se *strangulator lupi* (acônito). Pois por minha vontade, com a benevolência desses homens sagazes, as ilhas Molucas têm em abundância laranjas, limas, limões, toranjas e cidras, cidrões, romãs e legumes.

Não sem motivo ocorreu à minha mente a referência aos *cresones* ou *berros*, e ao *anapelo*, porque quando na primeira parte do jantar, poucos dias antes, comíamos aquela planta com os seus vinagre, sal e azeite, o meu Fernando Rodrigo, cujo serviço usou um dia o poder imperial, por conselho de sua Santidade, deu com o anapelo. Tomado este, e como tivesse comido cicuta ou acônito⁸¹, assim caiu estendido, e foi imediatamente assistido com *teriaga*⁸² e *mitridato*⁸³. Contudo, viveu muito tempo meio atordoado. Não é *anapelo* uma palavra saborosa e que soa bem, ainda que aqueles tagarelem que se deve dizer com a feia perífrase *strangulator lupi*?

Fazem os vinhos não de uvas, que não têm as ilhas Molucas, mas de vários tipos de frutos saborosos, sobretudo de um. Existe entre estes e junto dos habitantes do continente considerado nosso uma árvore que quase é uma palmeira pela semelhança da forma, mas no modo de produzir é muito diferente⁸⁴. Esta árvore cria doze racemos, por vezes mais, até vinte. Em cada racemo, cachos como de uva, mas revestidos de mil coberturas; cada cacho desnudado é semelhante a um pequeno melão perfeitamente redondo. Mas com a sua casca de tartaruga quase iguala uma concha na dureza.

Chamam a estes frutos cocos: o coco está revestido com mais tecidos exteriores do que a tâmara comestível com as mesmas nervuras e com redes que as interligam. Nem é necessário menos trabalho a limpar aqueles tecidos do que a serem desnudadas as tâmaras. Abertos os cocos, dão bebida e comida e descobrem estar cheio de um líquido suave. No interior da casca, desenvolve-se uma massa esponjosa, com altura de dois dedos, que está agarrada à casca, semelhante na brancura e na moleza a manteiga ou

⁸¹ Planta venenosa usada em fármacos que tem raízes tuberosas e flores azuis.

⁸² Mistura complexa de muitos ingredientes que se supunha ser eficaz contra muitas doenças e contra mordeduras de animais venenosos. = TERÍACA

⁸³ Remédio feito de várias substâncias, atribuído a Mitridates VI [123-63 a.C.] (rei do Ponto Euxino, na península da Anatólia), usado para curar doenças e combater envenenamentos.

⁸⁴ Descrição dos coqueiros.

diebus conuoluta parumper in ipso uase perstiterit, dicitur liquefieri, conuertitque in oleum oliuarum oleo suauius, et aegrotis ualde salubre.

Aliud naturae ministerium utile recipitur ex hac arbore. Perforant arboris latera, qua folia ex arbore prodeunt. Stillare guttatim aiunt in supposita uascula liquorem potabilem, gustui aptissimum, et uoletudini consonum.

Piscibus intendunt capiendis, quorum illa maria creant passim multa genera, interque unum monstrosum non mediocriter, cubito aliquanto minorem, uentrosus, tergo fulto, non squamis, sed corio durissimo, rostro porcino, fronte duobus rectis cornibus osseis armata, dorso bicipite eleuato osseo.

Regulus, apud quem nostri descenderunt, ope diuina illuc aduectos credens, nostros quid optent, quidue quaeritent interrogat. Aromata inquirunt. Quae nos habemus ait assequemini. His dictis insulares suos dedititios ad se uocat: ut nostris gariofilorum quisque suorum aceruos ostendat edicit. Sinatque pro arbitrio, honeste tamen compensando, nostris auferre: matura namque in aceruos domi congerunt, mercatores expectantes, uti de omnibus aliis mercibus accidit. Hic ad Collociteas, Cochineas, Canenoreas, et Malacheas nundinas, cum nauibus quibusdam magnis, quas ipsi uocant iuncos, asportantur. Idem de pipere, gingibere, cynamomo, caeterisque animos hominum effoeminantibus parum necessariis blandimentis, sed in his quinque insulis Maluchis, nil aliorum generatur aromatum praeterquam gariofilorum, non tamen longe distant ab his illae lasciuia gignentes alias, id ab incolis Malucheis renunciatum est et experimento pyratico didicerunt.

Quum namque a Burneia insula grandi, ac caeteris circum adiacentibus insulis in una, quarum praefectum Magaglianum trucidarunt, ad Maluchas tenderent, ex insperato inter nauigandum in nauim unam ex

a gordura, com um sabor mais suave. Esta massa, tirada da casca interior, é muito apropriada para comer. Se por poucos dias, envolvida por um instante, persistir no recipiente, diz-se que se liquefaz, e se converte num óleo mais suave do que o óleo das oliveiras, e muito salutar para os doentes.

Outro serviço útil é garantido à natureza por esta árvore. Perfuram os lados da árvore, por onde aparecem as folhas da árvore. Dizem que pinga, gota a gota, em vasos pequenos colocados debaixo dela, um líquido, muito apropriado ao paladar e bom para a saúde.

Peixe e especiarias. O fim da nau *Trinidad*.

Aplicam-se a apanhar peixes, dos muitos géneros que de todos os lados criam aqueles mares, e entre eles um muito monstruoso, um pouco menor do que um côvado⁸⁵, barrigudo, de dorso fortificado, não com escamas, mas com uma pele duríssima, cara de porco, a fronte armada com dois cornos de osso inquebrantável, e no dorso dois cumes feitos de osso.

O rei, junto do qual os nossos desembarcaram, acreditando que por vontade divina ali eram chegados, pergunta aos nossos o que queriam e o que procuravam. Dizem especiarias. Diz o rei: "O que nós temos vós tereis também." Com estas palavras, chama até si os habitantes subjugados da sua ilha e ordena que cada um mostre aos nossos os montes dos seus cravinhos. E permite aos nossos levar segundo a sua vontade, todavia compensando-os honestamente: é que os já maduros acumulam em montes na sua casa, como acontece com todas as outras mercadorias. Dali são transportados até aos mercados em Calecut, Cochim, Cananor e Malaca, em grandes navios, que eles chamam juncos. O mesmo com a pimenta, o gengibre, a canela, e outros condimentos pouco necessários que afeminam os espíritos dos homens. Mas nestas cinco ilhas Molucas, nenhuma das outras especiarias é gerada além dos cravinhos; porém, não distam muito de outras que geram outras lascívia. Isto foi reportado por habitantes das Molucas e disto tiveram conhecimento por uma experiência de pirataria.

Quando da grande ilha de Bornéu e das outras ilhas contíguas, numa das quais mataram o capitão Magalhães, se dirigissem para as Molucas, de modo inesperado, navegando, encontraram um grande navio,

⁸⁵ Antiga medida de comprimento equivalente a 0,66 m.

prouincialibus ingentem, imparatam, dictam iuncum inciderunt, onustam mercibus, inter quas omnium aliorum aromatum inuenere copiam, sed exiguam, ea sunt perfectissima, quia de recenti collecta. Neque naues illae longos audent maris tractus occurrere, quia non sunt illorum naues arte tanta compositae, ut ferre queant eas maris procellas, quas nostrae perpetiuntur. Neque illarum nautae sint ita periti, ut nauigare sciant qua uentus non stet recta in puppim. Commeatuum prouincialium illa nauis in proximam aliam insulam uehebat pondus suum. Orizam, cocos de quibus paulo ante, gallinas, anseres, et commestibilia multa, auri etiam granati copiam aliquam, lauta sibi ex illis prouentibus parauere prandia innocentum, sine suspitione transeuntium, impensa.

Gariofilis ergo duas naues superstites onerare statuerunt, et quoniam non reperta fuit apud eum regulum tanta copia, ut impleri naues ambae possent, regulus ipsemet percurrit finitimas, quae sunt in prospectu. De quinque namque alterne quattuor se inuicem uident. Quinta longius parumper abest ab aliis. Quantum oculus non attingit hominis, sed paulo plus. Ecce repletas gariofilis naues duas, ex decerptis recenter ab ipsis arboribus, e quibus et ramos cum suis quemque gariofilis tulere.

Delectabile fuit curialibus omnibus ramos illos uiderere, olfacereque in suis matricibus ramis bacculas illas. Differt non mediocriter odor ille ab odore ueterum gariofilorum quae uenduntur a pharmacopolis. Ex allatis habui ramos plerosque. Multis sum multos impartitus, ad uarias terras mittendos. Adhuc restant apud me pauculi, quos asseruabo donec intelligam an ad tuae Sanctitatis manus aliquis ex illis peruenerit.

Ecce naues duas gariofilis onustas. Quid subsecutum sit, enarremus. Erat e duabus una, dicta Trinitas, carie confecta, corrosa, putrida uermibus, quod Venetus uocat bissas, Hispanus bromam, adeo terebrata, ut nil minus per eis latera et sentinam aqua percurreret, ac per cribri foramina. Quare non ausa est credere se tam

não preparado, chamado junco pelos locais, carregado de mercadorias, entre as quais descobriram uma quantidade de todas as outras especiarias (embora exígua, estas são muito boas, porque recentemente colhidas). E nem aqueles navios ousam resistir a extensões longas de mar, porque não são daqueles navios concertados com tanta arte que possam suportar as tempestades do mar, que os nossos sofrem. E nem os marinheiros destes são tão experimentados que saibam navegar quando o vento não esteja em linha reta com a popa. Aquele navio transportava uma carga sua de provisões locais para outra ilha próxima: arroz; cocos, sobre os quais já falamos antes; galinhas; patos, e muitos bens comestíveis, e também uma certa quantidade de ouro em grão. Para si prepararam lautas refeições feitas daquelas colheitas, às custas dos inocentes, sem qualquer suspeição dos que passavam.

Portanto, decidiram carregar de cravinho os dois navios que restavam, e visto que não foi descoberta junto deste rei uma tão grande quantidade com que pudessem encher ambos os navios, o próprio rei percorreu as ilhas limítrofes, que estão à vista. É que das cinco ilhas quatro veem-se reciprocamente. A quinta está um pouco mais distante das outras - quanto não atinge o olhar humano, mas pouco mais. Eis os dois navios repletos de cravinhos, colhidos recentemente das próprias árvores, entre os quais transportaram ramos que tinham cravinhos.

Foi agradável a todos os cortesãos ver aqueles ramos, e cheirar, nos ramos onde nasceram, aquelas pequenas bagas. Aquele cheiro não difere muito do cheiro dos antigos cravinhos que são vendidos pelos boticários. Trouxeram-me muitos destes ramos. Eu parti-lhei muitos com muitos outros, enviando para terras diferentes. Ainda agora me sobram uns poucos que guardarei até saber se algum destes tenha chegado às mãos de Sua Santidade.

Eis os dois navios carregados de cravinhos. O que logo sucedeu, narraremos. Um dos dois navios, chamado *Trinidad*, estava destruído pela podridão, corroído, carcomido por vermes, que o véneto chama *bissas*, o espanhol *broma*⁸⁶, a tal ponto furado que a água corria sem parar pelos lados e pela sentina⁸⁷,

⁸⁶ Verme que rói a madeira chamado teredo ou gusano.

⁸⁷ Porão. Nome também dado à chamada «arca de bomba».

uastae navigationi, donec reficerent. Perstitit ergo Trinitas ad hunc usque diem, incolumis ne sit ignoramus.

E quinque igitur duae tantum redierunt. Haec quae Victoria dicitur in praesentiarum. Anno superiore altera sancti Antonii, ex hominibus pauci.

Restat ut qua redierit Victoria referamus. Alia namque uia post trienium paucis diebus exceptis, a discessu reueta est, primariis omnibus infoelici euentu pone relictis. Sed hoc inauditum hactenus tentatum nunquam ab initio mundi parallelum integrum, terram uniuersam circuiuit haec nauis.

Quid super hac incredibili nouitate confinxisset Graecia, si Graeco alicui accidisset. Nauis Argonautica dicat, quam sine rubore ac derisu suspitiose fabulantur in coelum esse relatam: quid nam effecit? Si quid ista egerit pensitauerimus, ex urbe Argo in pontum ad Oeten et Medeam progressa, cum suis heroibus Hercule, Theseo, Iasone, nescio quid egerit, adhuc ignotum gentibus est, quid fuerit uellus illud aureum, quae uero sit ex Graecia in pontum itineris intercapedo apud grammaticulos pueri didicerunt. Vngue giganteo multo minor est ea distantia.

Sed quo nam id pacto queat, ut mundum cinxerit, hominibus suadere, elaborandum est. Creditu quippe durum. Hinc argumentum capiamus.

Afferri iubeat Beatitudo tua solidam sphaeram rotundam, in qua sit orbis totius depicta figura. Ibi ducem accipiat fretum Herculeum, Gibraltari strictum appellatum.

Exeundo ad leuam occurrunt primo fortunatae insulae, Canariae dictae uulgo. Inter eas et Affricae littora recta tendentibus ad meridiem, obuiae fiunt aliae insulae a

como pelos buracos de uma peneira. Por isso, não ousaram confiá-lo a tão grande navegação, até ao momento em que o reparassem. Portanto a *Trinidad* ficou imóvel até este dia: não sabemos se permanece incólume.

Portanto, dos cinco apenas dois regressaram. Este que se chama *Victoria* regressou nestes dias. Um ano antes, regressou o outro, *San Antonio*, com poucos homens⁸⁸.

O fim da expedição e a importância da volta ao mundo. Peripécia em Cabo Verde.

Resta que relatemos por onde regressou a *Victoria*. É que após três anos da sua partida (subtraídos poucos dias), por outro caminho voltou, deixados para trás todos os principais por um acontecimento infeliz. Mas este navio rodeou toda a terra, um paralelo inteiro: isto nunca foi ouvido até este momento e nunca foi tentado desde o início do mundo.

Se tivesse acontecido a algum grego, o que inventaria a Grécia acerca desta novidade inacreditável! Diga a nau Argonáutica que, sem rubor e sem escárnio, contam suspeitosamente que foi levada até ao céu: na verdade, o que fez? Se ponderarmos o que esta realizou, avançou da cidade de Argo no Ponto até ao Monte Eta e Medeia, com os seus heróis Hércules, Teseu, Jasão: desconheço o que realizou, e até ao presente é ignorado pelos povos o que foi aquele velo de ouro. O que na verdade é o intervalo do caminho da Grécia até ao Ponto aprenderam os meninos junto de pequenos gramáticos. Esta distância é muito menor do que a unha de um gigante.

Mas, na verdade, de que modo se possa persuadir os homens disto - dar a volta ao mundo - deve ser trabalhado com cuidado. De facto é difícil de acreditar. Escolhamos agora o argumento.

Ordene sua Santidade que lhe tragam uma esfera redonda sólida, na qual esteja pintada a representação de todo o mundo. Aí tome como guia o estreito de Hércules, chamado Estreito de Gibraltar.

Saindo para a esquerda, encontram-se primeiro as ilhas Afortunadas, vulgarmente designadas Canárias. Entre estas e as costas de África, dirigindo-se

⁸⁸ Na realidade a nau regressou a Espanha com cinquenta e sete tripulantes, sob o comando do escrivão Jeronimo Guerra. O navio entrou em Sevilha a 6 de maio de 1521, tendo durante a viagem morrido apenas dois tripulantes.

Portugalsibus dominis earum Capitis uiridis insulae nuncupatae. Latine Gorgodes Meduseae.

Hic animaduertendum est attentamente, quia hinc sumitur huius admirationis initium.

Portugalsenses ex Hesperidibus in leuam prorsus conuertunt proras, et lineam transeunt equinoctialem, tropicum etiam capricorni traiciunt, usque ad lunae montium porrecturam ultimam, caput bonae sperantiae dictam: ut uulgo loquar, ab aequatore gradus quattuor et triginta, minuunt duos alii. Ex eius promontorii cuspide regrediuntur ad orientem, et Erythrei maris Persicique sinus fauces, Indique ac Gangis uasta ora pernaugant, ad auream usque Chersonesum, quam ab ipsis Malacham nuncupatam diximus.

Ecce dimidiam circuli orbicularis partem. Duodecim horarum quas sol percurrit, e quattuor et uiginti perpetuo computo cosmographi omnes id esse spacium scriptum reliquerunt. Dimidiam, quae restat, nunc dimetiamur. Ad Gorgodes redeundum est.

Illis insulis in leuam relictis haec nostra classicula nauium quinque recta tetendit ad dexteram, puppim uertens Portugalsibus puppibus, a tergo eius nostrae terrae quam dicimus putatum continentem, cuius initium est sub Portugalsensium diñione, ac tantum progressa est classis haec, ut ea uia gradus antartici fuerit assequuta, uti iam diximus, quinquaginta amplius, non signo numerum particularem, quia differunt in relatu graduum, licet parum. Solem sequuti cadentem, uti Portugalsenses orientem, praehenderunt a tergo eas insulas Maluchas, quae non magno tractu distant ab eo, in quo Gatigaram Ptolomaeus et sinum magnum locat, regioni Sinarum patentem portam.

Quid dicam de sinu magno, et de Gatigara, quae non reperisse aiunt eo esse habitu quo describuntur a Ptolomaeo? Praetereo in praesentiarum, alias forte latius.

Ad ambitum parallelum redeamus, in alia uia uersis uestigiis repertam Chersonesum auream, quam a Portugalsibus eadem uia per aureae Chersonesi prospec-

em linha reta para o sul, encontram-se no caminho outras ilhas nomeadas pelos portugueses, seus senhores, ilhas de Cabo Verde. Em latim, as Górgades de Medusa.

Aqui deve aplicar-se o espírito com atenção, porque a partir deste momento principia a admiração referida.

Os portugueses, desde as Hespérides, viram as proas completamente para a esquerda, e atravessam também o trópico de Capricórnio, até ao último promontório dos montes da Lua, chamado o cabo da Boa Esperança, como é vulgarmente dito, a trinta e quatro graus do Equador (outros reduzem dois graus). Desde a ponta deste promontório, voltam para oriente, e navegam pelos estreitos do mar Eritreu e do golfo Pérsico, as vastas costas do Indo e do Ganges, até à Áurea Quersoneso, que dissemos ser nomeada pelos próprios de Malaca.

Eis uma metade do orbe terrestre. No total de vinte e quatro horas, todos os cosmógrafos deixaram escrito ser este o lugar em que o sol percorreu doze. Assim meçamos a metade que resta. Deve voltar-se para as Górgades.

Abandonadas estas ilhas à esquerda, esta nossa pequena frota de cinco navios dirigiu-se em linha reta para a direita, virando a popa às popas dos portugueses, pela retaguarda da nossa terra que chamamos *putatum continentem*, cujo princípio está sob o domínio dos portugueses. E esta frota tanto avançou que atingiu no caminho para o antártico mais de cinquenta graus, como já dissemos⁸⁹. Não assinalo um número particular, porque diferem no relato dos graus, embora pouco. Seguido o sol poente, como os portugueses o oriente, chegaram pela retaguarda a estas ilhas Molucas, que não ficam muito afastadas deste lugar no qual Ptolomeu estabelece *Gatigara* e o *Golfo Grande*, porta aberta da região da China.

O que diga sobre este golfo grande e sobre Gatigara, que dizem não ter descoberto na posição em que são descritos por Ptolomeu? Passo adiante neste momento; talvez noutro fale mais profusamente.

Regressemos à volta ao mundo. Eis por outro caminho, com passos invertidos, descoberta a Áurea Quersoneso. Pelo mesmo caminho dos portugueses,

⁸⁹ De recordar que o estreito de Magalhães está a 53°S.

tum, perque Portugalensium semitas omnes reducit ista nauis, argonauticae regina. Ad Hesperides Gorgodes applicata haec nauis, omnium rerum egena, scapham dimittit cum terdecim hominibus, potabilem aquam et commestibile aliquid, non gratuito tamen, postulatum.

Ibi Portugalenses sui regis ministri, qui oculum sibi dextrum erutum iri arbitrantur, si aromatum princeps alius prouentus assequatur, scapham et ministros contra foedera inita ab initio diuisionis, ab Alexandro Pontifice sexta sancitae, praehenderunt. Tentasseque regios Hesperidum magistratus, nauim ipsam capere, quod factu facile fuisset.

Sed intellecto sociorum euentu, nautae priusquam suas Portugalenses praepararent naues congressiuas, erutis anchoris, aufugisse aiunt se, relictis in Portugalensium potestate terdecim sociis, ex uno et triginta quos aduehebant de sexaginta ex Maluchis nauim ingressis, dimissos tamen remisunt Portugalenses ex sui regis mandato.

Si conquestus, si sua discrimina, si famem, sitim, uigilias et aerumnosos labores in exhauriendo ingredientem per apertas rimas et foramina maris aquam die noctuque recitare uellem, longam nimis intexerem orationem. Hoc satis: in illam cribro pertusatissimo pertusatiorem nauem, in aduectos octodecim, equo strigoso strigosiores, tot erroribus actos se iniquiunt ut millia leucarum quattuordecim percurrisse, nunc hac, modo illac nauigando se praedicent, licet terrae ambitum minus octo millibus constare fateantur, quia qua uia quarendae forent optatae insulae ab itinere Portugalensium alieno ignorabant.

diante da vista da áurea Quersoneso, e pelos trilhos dos portugueses, voltou este navio, a rainha da Argonautica. Aportado este navio nas Górgades Hespérides, privado de todas as coisas, enviou um barco com treze homens, com o pedido de água potável e algo comestível, todavia não gratuitamente.

Aí os servidores portugueses do seu rei, que julgam que de si seja arrancado o olho direito se um outro príncipe obtenha um grande número de especiarias, tomaram o barco e os servidores, contra as alianças da divisão do mundo concluídas desde o início pelo Papa Alexandre VI⁹⁰. Os magistrados régios das Hespérides tentaram tomar o próprio navio, o que era fácil de fazer.

Mas compreendido o acidente dos companheiros, antes que os nautas portugueses preparassem os seus navios, levantadas as âncoras, dizem ter fugido, abandonados ao poder dos portugueses treze⁹¹ companheiros de trinta e um que iam (tinham entrado sessenta no navio nas Molucas). Todavia, por mandado do seu rei, os portugueses restituíram os homens abandonados.

Dificuldades da tripulação e hostilidade dos portugueses.

Se eu quisesse mencionar os seus lamentos, os seus perigos, a sua fome, sede, vigílias e os seus infelizes trabalhos em esvaziar, dia e noite, a água do mar que entrava pelas fendas abertas e pelos buracos, escreveria um discurso muito longo. Isto é suficiente: aquele navio estava mais furado do que a peneira mais furada, os dezoito nautas transportados mais descarnados do que um cavalo descarnado. Dizem ter percorrido, em todas as suas voltas, catorze mil léguas, navegando por aqui e por ali, embora reconheçam que o caminho em volta da terra consta de menos de oito mil⁹². Na verdade, desconheciam por que caminho fossem à procura das ilhas desejadas por um percurso contrário ao dos portugueses.

⁹⁰ Na realidade o mundo foi dividido entre portugueses e castelhanos no Tratado de Tordesilhas assinado em 7 de junho de 1494 sem que aí se tivesse considerado a anterior bula emitida pelo papa Alexandre VI.

⁹¹ Em Cabo Verde ficaram presos doze tripulantes, mais um nativo das Molucas, os quais foram libertados algum tempo depois, enquanto dezoito tripulantes regressaram logo a Sevilha.

⁹² Considerando que cada légua tinha cerca de 5,92 km esta avaliação dá cerca de 47 360 km, quando na realidade o diâmetro da Terra tem cerca de 40 000 km.

Datur opera ne a talibus incoeptis decidatur, quid statuetur, quo pacto cum Portugalensibus concludetur, qui se iacturam ingentem perpessuros ex hoc negotio conqueruntur, significabimus.

Arguunt illi Maluchas esse intra limites assignatos ab Alexandro sexto Pontifice maximo cuique regi, Castellae dico et Portugaliae. Esse pagos aiunt illi et rura uillulasque, suos prouentus ad Malacheas, Colocuteas, Canenoreas, Cochineasque mundinas afferentes, ut accidit in uniuerso. A rusticis ad urbes et oppida uenum necessaria comportantibus, quae domi colunt et nutriunt rustici. Nos uero e contra reperimus Malacham ab ipsis usurpatam, quod sit extra lineam illam, diuidentem ab oriente in occidentem ab utroque polo. Id tuae Beatitudini est notissimum, quia coram ea discussa fuit non semel ista quaestio.

Vnum restat quod summa replebit admiratione legentes, eos praecipue qui se putant uagos coelorum cursus habere prae manibus familiares. Quando ad Gorgodes nauis haec regressa fuit, diem fuisse Mercurii arbitrabantur nautae, Iouis esse reperiunt. Vnde diem unum in eo discursu aiunt sibi ablatum, ea trium annorum intercapedine.

Ad illos ego: en uestri forte sacerdotes uos fefellerunt, diem illum in suis aut celebrationibus, aut horis recitandis remittendo. Ad me ipsi en quid? Num forte omnes cordatos praecipue ac rerum experientia pollentes in errorem tantum decidere potuisse suspicaris? Casus communis est, ut dierum ac mensium ratio habeatur in promptu, praesertim quia multi horarios habebant secum libellos, et quid esse quotidie recitandum optime callebant. In horis praesertim Beatae Virginis, cui nos singulis momentis prosternebamur, patrocinium eius implorantes, in his et defunctorum commemorationibus tempus illud ociosum multi conterebant. Dirigito igitur cogitatum alio, dies ablatum est nobis unus procul dubio. Hii haec, alii alia, ac uarii uaria commemorant, de sublato die conueniunt omnes. Addidi ego, amici memores estote annum sequentem

Evita-se que tais começos se abandonem: o que será decidido, qual o pacto que seja assinado com os portugueses, que se queixam de ter suportado um prejuízo enorme com este trabalho, mostraremos.

Afirmam eles que as Molucas estão dentro dos limites definidos pelo Sumo Pontífice Alexandre VI para cada rei, o de Castela e o de Portugal. Dizem eles que existem povoações, campos e vilas, transportando as suas colheitas para os mercados em Malaca, Calecut, Cananor, e Cochim, como acontece em todo o lugar. Pelos camponeses são transportadas para as cidades e fortalezas coisas úteis para venda, que os camponeses cultivam e criam em casa. Na verdade, pelo contrário, nós achamos que Malaca foi usurpada pelos portugueses, porque esteja fora daquela linha que divide o oriente do ocidente, de um a outro polo. Isto é conhecido de Sua Santidade, porque esta questão foi discutida na sua presença mais do que uma vez⁹³.

A questão do dia perdido.

Resta um assunto que encherá os leitores de grande espanto, principalmente os que pensam ter diante das mãos os rumos incertos dos astros. Quando este navio regressou às Górgades, os nautas julgaram que era quarta-feira; mas descobriram ser quinta-feira. Onde nesta viagem dizem que a si foi retirado um dia, naquele intervalo de três anos.

Eu disse-lhes: “Talvez os vossos sacerdotes vos tenham enganado, rejeitando, este dia, quer nas suas celebrações, quer nas horas de oração.” E eles responderam-me: “O quê? Por acaso pensas que todos, especialmente os sensatos e que sobressaem pela experiência das coisas, pudessem ter caído em tamanho erro? É uma situação comum que a conta dos dias e dos meses seja conservada à mão, sobretudo porque muitos tinham consigo os livrinhos das Horas, e sabiam perfeitamente o que devia ser recitado diariamente. Sobretudo nas horas da bem-aventurada Virgem, a quem a cada momento nos prostrávamos, implorando o seu auxílio, e naquelas evocações dos defuntos muitos consumiam aquele tempo ocioso. Portanto, dirige o pensamento para outra parte. Sem dúvida, um dia nos foi tirado”.

⁹³ Na realidade Malaca tal como as Molucas estava na parte portuguesa do mundo, como defendiam os melhores especialistas portugueses na matéria.

a discessu uestro qui fuit uigesimus a quinquagesimo bissextilem fuisse, ne inde forte sit error sumptus. Pigmeo Februario dedisse illo anno se nouem et uiginti dies, et bissextilis bissextae Kalendas Martii illius anni non fuisse oblitus, affirmarunt.

Sunt hi octodecim supstites litterarum penitus expertes. Ita successiue inquirunt.

Agitatus ea cura conueni Gasparem Contarinum oratorem apud Caesarem pro sua Illustri Republica Veneta omni litterarum genere non mediocriter eruditum. Nouam hanc inauditam hactenus narrationem uariis argumentis discutiendo accidere posse cognouimus hoc pacto.

Soluit haec nauis Castellana ab Gorgodibus insulis occidentem uersus, quo etiam sol tendit. Inde effectum est ut sequuta solem, ununquemque diem longiorem habuerit pro quantitate itineris confecti, quamobrem perfecto circulo, quem sol uiginti quattuor horis peragit uersus occasum, integrum diem consumpsit, itaque uno pauciores dies habuit, quam illi qui certam quandam sedem eo temporis spacio tenuere.

Quod si classis Portugalensium quae uersus orientem nauigat, continuato itinere uersus orientem hac nauigatione et uia, nunc primum inuenta ac mortalibus patefacta, iterum ad Gorgodes reuerteretur, nulli dubium quin cum breuiores dies habitura fuerit peracto circulo illis superfuturae fuerint uiginti quattuor integrae horas, ac ita unus integer dies, quare uno plures numeratura esset. Sicque si utraque classis Castellana inquam et Portugalica eodem die ab Gorgodibus soluissent, et Castellana occidentem, Portugalenses uero orientem uersus, puppibus inuicem uersis nauigassent, et eodem temporis spacio eodem momento diuersis his uiis ad Gorgodes reuertissent, si dies ea fuisset Gorgodibus dies Iouis, Castellanis quibus dies integra consumpta fuisset in dies longiores, dies Mercurii illuxisset. Portugalensibus autem, quibus ob dies breuiores factos, dies una superesset, eadem dies Veneris.

Estas coisas evocam uns, outros outras e variadas, mas todos concordam quanto ao dia tirado. Eu acrescente: "Amigos, estai lembrados que o ano a seguir à vossa partida, que foi 1520, foi um ano bissexto. Não seja talvez daí o erro empreendido?" Afirmaram que, naquele ano, ao pequeno fevereiro foram dados vinte e nove dias, e que não se esqueceram do bissexto antes das calendas de março daquele ano. Estes dezoito que sobreviveram são completamente desprovidos das letras. Assim falam uns a seguir aos outros.

Perturbado com este cuidado, fui ao encontro de Gasparo Contarini⁹⁴, embaixador diante do imperador da ilustre república de Veneza e muito erudito em todo o gênero de letras. Discutindo com vários argumentos esta nova e nunca ouvida narração, reconhecemos que podia acontecer deste modo:

este navio castelhano partiu das ilhas Górgades na direção do ocidente, para o qual o sol também se dirige. Donde resultou que, seguido o sol, tenha tido cada um dos dias mais longo, na proporção do caminho feito, pelo que, completado o círculo que o sol executa de vinte e quatro horas dirigindo-se para ocidente, gastou um dia inteiro, e assim teve menos dias do que aqueles que mantiveram certa uma morada neste espaço de tempo.

Porque se a frota dos portugueses, que navega em direção ao oriente, voltasse outra vez às Górgades - continuado o seu caminho rumo ao oriente com esta navegação e pelo caminho agora descoberto pela primeira vez e aberto aos mortais - ninguém pode duvidar que, como se houvesse demorado em dias mais curtos a completar o círculo, teriam mais vinte e quatro horas inteiras, e assim um dia inteiro, pelo que havia de contar-se mais um. E assim se ambas as frotas, digo a castelhana e a portuguesa, partissem das Górgades no mesmo dia (a castelhana para ocidente, e a portuguesa para oriente), navegassem com as popas alternadamente viradas, e no mesmo espaço de tempo, no mesmo momento, voltassem por estes caminhos diversos para as Górgades, se nas Górgades fosse quinta-feira, para os castelhanos, aos quais um dia inteiro tivesse sido consumido em dias mais longos, seria a manhã de uma quarta-feira. Porém, para os portugueses, aos quais restaria um dia por causa dos dias mais curtos, seria sexta-feira.

⁹⁴ Cardeal Gasparo Contarini (1483-1542), humanista veneziano que foi teólogo e diplomata.

Philosophi rem philosophicam altius discutiant. Nos haec damus in praesentiarum. Satis iam de peragrato parallelo deque aromatum nutricibus insulis ac die consumpto et nouis terris.

Nunc tandem ad res Tenustitanas deueniamus, quas perstringam quanto breuius potero, quia sum mihi iam ipsi tanto labore grauis et molestus, ob senectam fugientem, in cuius rapacibus unguibus me tua Beatitudo fere labantem reliquit. Ea me properanti uolatu, ad sororis suae decrepitae rapaciores deuoratus detrudere conatur, ac si per huius luci semitas placidius esset deambulandum.

Discutam os filósofos mais profundamente este assunto filosófico. Nós, para já, isto apresentamos. Já foi dito o suficiente sobre a volta ao mundo, sobre as ilhas que geram especiarias, sobre o dia consumido e sobre as novas terras.

Agora, enfim, cheguemos às coisas de *Tenochtitlan*, que afluirei o mais brevemente possível, porque tanto trabalho para mim próprio já é pesado e incómodo por causa da velhice que corre, em cujas garras rapaces Sua Santidade já me deixou quase caindo. Esta, com um voo rápido, tenta lançar-me para as garras mais rapaces da sua irmã decrepita, como se pelos caminhos deste bosque se devesse passear mais tranquilamente.

Bibliografia

- ALMEIDA, Isabel - O “agravado lusitano”. **Visão História**, nº. 57. Lisboa: 2020, pp. 94-95.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **De Orbe novo**. Alcalá: Miguel de Eguía. 1530.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Fuentes historicas sobre Colon e America**, volume 3, tradução, prólogo e notas de Joaquín Torres Asensio, Madrid: 1892.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Cartas sobre el Nuevo Mundo**, tradução de Júlio Bausano. Madrid: Ediciones Polifemo, 1990.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **De orbe novo: les huit décades**, tradução e notas de Paul Gaffarel. Paris: Ernest Leroux, 1907.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **De Orbe Novo: the Eight Decades of Peter Martyr d'Anghera**. Tradução e notas de Francis Augustus Macnutt, 2 Volumes, Nova Iorque; Londres: 1912.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Epistolario de Pedro Mártir de Anglería**, estudo e tradução de José López de Toro, 4 volumes, *Documentos inéditos para la Historia de España*, volumes IX-XII, Madrid: 1953-1957.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Lettres de Pierre Martyr Anghiera relatives aux découvertes maritimes des espagnols et des portugais**, tradução francesa e notas de Paul Gafferl e L'Abbé Louvot. Paris: 1885.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Opus epistolarum Petri Martyris Anglerii**. Alcalá: Miguel de Eguía, 1530.
- ANGHIERA, Pietro Martire de - **Opus epistolarum Petri Martyris Anglerii Mediolanensis**. Amesterdão: Daniel Elzevier, 1670.
- ANGLERÍA, Pedro Mártir de - **Décadas del Nuevo Mundo**. Vertidas del latin a la lengua castellana por el Dr. D. Joaquín Torres Asensio quien diólas a las prensas como homenaje al cuarto centenario del Descubrimiento. Buenos Aires: Editorial Bajel, 1944.
- CAMÕES, Luís de - **Os Lusíadas**. Prefácio de Álvaro Júlio da Costa Pimpão; apresentação de Aníbal Pinto de Castro. 4ª edição. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Instituto Camões, 2000.
- CASTRO, Xavier de - **Le voyage de Magellan: 1519-1522, la relation de Antonio Pigafetta et autres témoignages**, 2ª. edição. Paris: Éditions Chandeigne, 2010.
- COSTA, Abel Fontoura da - La lieue marine des portugais aux XV^e e XVI^e sicles. In **Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa**. série 56, Lisboa: 1938, pp. 370-379.
- FARIA, Francisco Leite de - As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães. In **Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas**. Lisboa: 1975, pp. 471-518.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo - **Libro XX dela segunda parte dela general historia delas Indias**. Valhadolid, 1557.
- 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 - Fernão de Magalhães o homem que descobriu o mundo tal como ele é. In **Revista Mátia XXI**, Número Especial Evocativo em Memória do Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Herança Cultural e Património. Santarém: 2021, pp. 313-327.

GARCIA, José Manuel - Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos. In **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos**. XVI Simpósio de História Marítima - 19 a 21 de novembro de 2019. Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 433-463.

GARCIA, José Manuel - Uma volta ao mundo na “narração” da viagem de Fernão de Magalhães por um português. **LETRÔNICA Revista Digital do Programa de Pós-Graduação em Letras da PUCRS**, Porto Alegre: v. 29, n. 1, jan.-dez. 2022, pp. 1-10.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de 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.

LABORDA, Antonio - **Viajar fuera del mapa. El derrotero de Francisco Albo y otros documentos del viaje al Maluco. 1519-1522**. Madrid: La hoja del Monte, 2017.

MAXIMILIANO, Transsilvanus - **De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit**. Coloniae: Eucharij Ceruicorni, 1523.

MEDINA, José Toribio - **Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile**, tomo I. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888.

MEDINA, José Toribio de - **El descubrimiento del océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus compañeros**. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920.

OSÓRIO, Jorge A. - Reflexos de Tordesilhas numa nota antiportuguesa de Pedro Mártir de Anghiera. **Revista da Faculdade de Letras «Línguas e literaturas»**, Porto: XI, 1994, pp. 191-213.

PIGAFETTA, Antonio - **Le voyage et navigation faict par les Espaignolz es Isles de Mollucques. des isles quilz ont trouue audict voyage des Roys dicelles de leur gouvernement & maniere de viure avec plusieurs austres choses**. Paris: Simon de Colines, 1526?

PIGAFETTA, Antonio - **Relação da primeira viagem em torno do mundo**, introdução, tradução e notas de Joana Lima. Lisboa: Imprensa Nacional, 2021.

PIGAFETTA, Antonio - **Relazione del primo viaggio attorno al mondo**, testo critico e commento a cura di Andrea Canova. Pádua: Antenore, 1999.

RAMUSIO, Giovanni Battista - **Navigazioni e viaggi**, edição de Marica Milanese, volume 2. Turim: Giulio Einaudi Editore, 1979.

SILVA, Vítor Aguiar e - **A lira dourada e a tuba canora: novos ensaios camonianos**. Lisboa: Cotovia, 2008.

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.

VAGNON, Emmanuelle - Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d'Anghiera. Deux humanistes à la cour de Charles Quint. In **Anais de História de Além-Mar**, XX. Lisboa/Ponta Delgada: Edições Húmus, 2019, pp. 215-248.

BENS ASIÁTICOS EM INVENTÁRIOS NOVO-HISPÂNICOS. TESTEMUNHOS DOCUMENTAIS NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XVII¹

Ester Prieto Ustio²

Resumo

A expedição liderada por Magalhães e Elcano entre 1519 e 1522 teve várias consequências significativas. Além de completar a primeira “Volta ao Mundo”, descobrir novos produtos e estabelecer rotas comerciais importantes, a expedição também abriu caminho para a descoberta de novas culturas e objetos artísticos. Com a instauração do sistema comercial do Galeão de Manila, que possibilitava a chegada de artigos produzidos em várias partes do continente asiático à Nova Espanha e, em seguida, à Península Ibérica - e vice-versa -, uma grande quantidade de obras de arte feitas com técnicas e materiais até então desconhecidos chegou à América e à Europa, sendo altamente valorizadas pelas sociedades dos dois lados do Atlântico. Propõe-se aqui realizar um estudo das peças asiáticas registradas em um conjunto de inventários de bens feitos em 1622 que pertenceram a várias pessoas ligadas à Audiência do México. O objetivo é verificar a composição dos ajuares novohispânicos e a cultura material da época, bem como o impacto desses bens na sociedade e sua influência na arte em desenvolvimento tanto no Vice-Reino quanto na Península Ibérica, gerando uma verdadeira globalização cultural.

Palavras-chave: Nova Espanha, Audiencia do México, Século XVII, Ásia, Inventário de Bens, Ajuar.

Abstract

The expedition led by Magellan and Elcano between 1519 and 1522 had several significant consequences. In addition to completing the first circumnavigation of the world, discovering new products, and establishing important trade routes, the expedition also paved the way for the discovery of new cultures and artistic objects. With the establishment of the

¹ Este trabalho é uma adaptação e tradução do texto da autora Ester Prieto Ustio “Objetos asiáticos en ajuares novohispanos. El testimonio de los inventarios en las primeras décadas del Seiscientos”, publicado em **El viaje más largo. Proyecciones de la Primera Vuelta al Mundo**. María Luisa Martínez de Salinas Alonso, María del Carmen Martínez Martínez y Jesús M. Porro Gutiérrez (Coords.), Universidad de Valladolid, 2022.

² Universidad de Sevilla. esterprieto@hotmail.com

Manila Galleon trade system, which enabled the arrival of goods produced in various parts of the Asian continent to New Spain and subsequently to the Iberian Peninsula - and vice versa - a large quantity of artwork made with previously unknown techniques and materials reached America and Europe, being highly valued by societies on both sides of the Atlantic. This study proposes an analysis of the Asian pieces recorded in a set of inventories of assets made in 1622 that belonged to various individuals associated with the Audiencia of Mexico. The objective is to examine the composition of New Spanish households and the material culture of the time, as well as the impact of these assets on society and their influence on the developing art in both the Viceroyalty and the Iberian Peninsula, generating a true cultural globalization.

Keywords: New Spain, Audiencia de México, 17th Century, Asia, Inventory of Goods, Ajuar.

1. Introdução

Os dados relacionados com as esferas artística e doméstica, recolhidos em conjuntos de documentos como testamentos, inventários, registos de navios ou dote, são uma excelente fonte de informação para obter conhecimento em primeira mão da cultura material e visual em um determinado período cronológico e geográfico. Eles também nos permitem investigar a utilidade específica dos objetos, recriar a vida cotidiana e analisar tanto o gosto estético quanto o estatuto social.

Os inventários mencionados neste texto foram realizados por membros da Audiência do México em 1622, em resposta a um pedido da Península. No início do reinado de Filipe IV, conhecido como o Rei Planeta, tomou-se consciência da existência de práticas degradantes na administração pública. Com o objetivo de erradicá-las e reforçar a transparência, a lista de funcionários associados a ele desde 1592 foi obrigada a prestar contas de seus bens e situação financeira na época³, seguindo as orientações de um formulário constituído por catorze pontos. Entre esses pontos, foram obrigados a descrever o total de bens imóveis, joias, peças de prata, estantes, objetos artísticos, enxovais, entre outros⁴.

O estudo desses registos pode fornecer informações valiosas sobre a cultura material e artística da época, bem como sobre o impacto que esses objetos tiveram na sociedade e na arte que estava sendo produzida naquele momento.

No caso da Nova Espanha, o cumprimento deste requisito peninsular pelos funcionários públicos da audiência desta vice-realeza está documentado no Archivo General de Indias, nos maços *México 259-263*. As informações ricas contidas nos inventários dessas pessoas têm sido estudadas por vários autores de diferentes perspectivas humanistas, tais como história social⁵, coleção artística⁶ e bibliográfica⁷, história econômica⁸, lexicografia⁹, cultura material¹⁰ e história

³ Foram recolhidas informações sobre o estabelecimento e desenvolvimento desta medida em ANDÚJAR, Francisco, FEROS, Antonio y PONCE, Pilar -Corrupción y mecanismos de control en la Monarquía Hispánica. Una revisión crítica. *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*. pp. 284-311; GONZÁLEZ, Manuel Amador e NEGREDO, Fernando -Mecanismos de control de la corrupción bajo Felipe IV: los inventarios de ministros (1622-1655). Una primera aproximación. *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*. pp. 432-460; e PEÑA, José Felipe de la -*Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624*.

⁴ PEÑA, -*Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624*, pp.21-22.

⁵ ARENAS, Isabel y PAZOS, María Luisa J. -Una estirpe lepera en México: Baltasar Rodríguez de los Ríos y sus primeros descendientes. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*; REYES, Juan Carlos -*Por mandato de su Majestad: inventarios de bienes de autoridades de Colima, 1622*; ROMERO, Guadalupe -El jiennense Lorenzo de Terrones, oidor de la Real Audiencia de Nueva Granada y de la Audiencia de México. *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, pp.253-272 e SÁNCHEZ-CID, Francisco Javier - *La familia del dramaturgo Felipe Godínez: Un clan judioconverso en la época de la Contrarreforma*.

⁶ PRIETO, Ester -Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620. *Naveg@merica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, s/f.

⁷ MANRIQUE, César -Bibliotecas de funcionarios reales novohispanos de la primera mitad del siglo XVII. *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, pp.57-93.

⁸ PEÑA, -*Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624* e SCHELL, Louisa -*Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: Silver, State, and Society*.

⁹ EGIDO, María Cristina -Léxico de la esclavitud en documentación americana: relaciones de bienes (siglos XVII-XVIII). *Revista Internacional de Lingüística Iberoamericana (RILI)*, pp.27-47 e EGIDO, María Cristina -Léxico cotidiano en la América colonial: vestimenta femenina y joyas que la adornan. In *Actas del X Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española*, pp.1929-1948.

¹⁰ BAENA, Alberto -Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España. *Archivo Español de Arte*, pp. 173-188.

administrativa¹¹. Para o presente estudo, realizaremos uma pesquisa sobre as peças de origem asiática nos documentos contidos no maço *México 260*, com a intenção de compreender melhor as conexões culturais e comerciais entre a Ásia e a América no início do século XVII, e como esses objetos asiáticos foram incorporados na cultura material e visual da Nova Espanha. Além disso, a análise desses inventários pode contribuir para uma maior compreensão da identidade cultural e social da Nova Espanha no período estudado, permitindo uma visão mais ampla da história da globalização e da circulação de bens culturais na época moderna.



Figura 1. *De Nieuwe en onbekende Weereld: of Beschryving van America*, Arnoldus Montanus, 1671, John Carter Brown Library.

Após as expedições promovidas pelo Vice-Rei Luis de Velasco e desenvolvidas por Miguel López de Legazpi e Andrés de Urdaneta entre 1564 e 1565, foi descoberta e estabelecida a rota marítima do Tornaviaje - através do Pacífico Norte -, graças à qual os continentes americano e asiático foram conectados. Os principais portos e pontos de entrada estavam localizados em Manila e Acapulco¹². Essa rota permitiu que mercadorias asiáticas chegassem ao continente americano e vice-versa, o que teve um grande impacto no comércio e na cultura das regiões envolvidas. [Figura 1]

Con esta conexión, se cerró en cierto modo el último eslabón en el imperio mundial español: el imperio ibérico tenía así a disposición contactos y enlaces

¹¹ BÜSCHGES, Christian -¿Absolutismo virreinal? La administración del marqués de Gelves revisada (Nueva España, 1621-1624). In *Las monarquías española y francesa (siglos XVI-XVIII): ¿dos modelos políticos?*, pp. 31-44; HIDALGO, Patricio -Quitas, vacaciones y salarios sin asistencia como soluciones al problema de los beneméritos novohispanos. *Estudios de Historia Novohispana*, pp. 74-91 e PAZOS, María Luisa J. e SARABIA, María Justina -Orden y delincuencia. Los alguaciles de las ciudades novohispanas, siglos XVI-XVII. In *200 años de Iberoamérica (1810-2010): Congreso Internacional: Actas del XIV Encuentro de Latioamericanistas Españoles*, pp. 684-697.

¹² GIL, Juan -El primer tornaviaje. In *La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, pp. 25-64.

efectivamente globales, que fueron –y esto no solo para los poderes ibéricos mismos– de enorme importancia para las actividades militares y políticas, aunque también religiosas, culturales y comerciales¹³.

Como Ruiz Gutiérrez afirma

gracias a este comercio, pronto los interiores de las casas novohispanas estuvieron repletos de este tipo de objetos, fundamentalmente chinos, filipinos o japoneses, que se sumarían a los europeos que llegaban a través de la Carrera de Indias. Será precisamente a estos, a los que se sumarán los producidos en territorio novohispano, resultantes en última instancia de la convergencia de influencias dispares, pero que reflejaban todo el proceso de síntesis cultural que se estaba produciendo, y que lejos de mostrar direccionalidades lineales en su asimilación, son el resultado de un intercambio más complejo. Son por tanto esos diferentes orígenes, materiales, formas, técnicas e iconografías, los que conformaron la singular riqueza artística que se generó y actualmente caracteriza a la cultura visual novohispana desde el siglo XVI¹⁴.

Esta rota comercial esteve em vigor entre 1565 e 1815, e os navios que navegavam no Pacífico eram conhecidos como Galeão de Manila, Nau de China ou Galeão de Acapulco.

Ao longo do século XVII, ocorreu uma mudança conceptual em relação à cultura material, entendida como bens tangíveis, objectos ou imagens com uma função específica e embutida na vida cotidiana, e o facto é que

en la sociedad barroca, el parecer noble, honrado, rico y poderoso, era casi tan importante como serlo en realidad. Era lógico, pues, que hombres y mujeres dedicasen sus mejores esfuerzos a engalanar sus casas y personas, de modo que pudieran exhibir cuanto las identificaciones como pertenecientes al grupo privilegiado; los signos externos de distinción adornaban sus viviendas, sus vehículos y sus personas¹⁵.

¹³ ETTE, Ottmar -Muebles movibles y pintura en movimiento: los biombos y las fronteras ajustables de lo transareal. **Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas**, p.88. “Com esta conexão, a última ligação no império mundial de Espanha estava de certa forma fechada: o império ibérico tinha assim efectivamente à sua disposição contactos e ligações globais, que eram - e isto não só para as próprias potências ibéricas - de enorme importância para actividades militares e políticas, mas também religiosas, culturais e comerciais”. Tradução Ester Prieto Ustio.

¹⁴ RUIZ, Ana -A través del Galeón de Manila: intercambio artístico entre Japón y Nueva España. **Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Estudios Extranjeros de Kyoto**, p.57. “Graças a este comércio, os interiores das casas da Nova Espanha foram rapidamente preenchidos com este tipo de objectos, principalmente chineses, filipinos e japoneses, para além dos europeus que chegavam através da Carrera de Indias. São precisamente a estes que se juntariam os produzidos na Nova Espanha, resultantes em última análise da convergência de influências díspares, mas que reflectiam todo o processo de síntese cultural que estava a decorrer, e que, longe de mostrarem direccionalidades lineares na sua assimilação, eram o resultado de uma troca mais complexa. São portanto estas diferentes origens, materiais, formas, técnicas e iconografias que constituem a riqueza artística única que foi gerada e caracteriza actualmente a cultura visual Novo-Hispânica a partir do século XVI.” Tradução Ester Prieto Ustio.

¹⁵ GONZALBO, Pilar -De la penuria y el lujo en la Nueva España. Siglos XVI-XVIII. **Revista De Indias**, p.51. “Na sociedade barroca, parecer nobre, honrado, rico e poderoso era quase tão importante como realmente o ser. Era lógico, então, que homens e mulheres dedicassem os seus melhores esforços a decorar as suas casas e pessoas de modo a poderem exibir a maior identificação possível como pertencentes ao grupo privilegiado; sinais externos de distinção adornavam as suas casas, os seus veículos e as suas pessoas” Tradução Ester Prieto Ustio.

Se nos deslocarmos para o ambiente americano

el siglo XVII novohispano significó un cambio paradigmático en la forma de ser y de hacer de la sociedad. El advenimiento de la cultura barroca en los espacios domésticos originó el cambio del ajuar que no se limitó en aceptarlo sólo por la practicidad de los objetos que lo conformaba, sino que se descargó en sillas, escritorios, cubiertos, camas y vestidos un simbolismo que valía para asumirse como individuo capaz de llevar una vida cómoda; en este sentido, el objeto exclusivo era sinónimo de presunción en la esfera pública y, por ende, manifestación tangible del lujo¹⁶.

A consideração de um bem como “luxuoso” baseou-se na qualidade do seu trabalho, no material do qual foi feito, na sua autoria e no seu local de origem. Essas características estão presentes nas peças que serão discutidas a seguir. No maço do Archivo General de Indias México 260, constituído por um total de 219 inventários de bens pertencentes a indivíduos da audiência novohispana, foram encontrados onze documentos que listam objetos de origem asiática. [Figura 2]



Figura 2. *Insulae Indiae Orientalis Praecipuae*, In quibus Moluccae celeberrimae sunt, 1619, Gerardus Mercator, John Carter Brown Library.

¹⁶ PERALTA, Marco Antonio - La cultura barroca del lujo y comodidad en la casa-habitación en la Villa de Toluca durante el siglo XVII. **Contribuciones desde Coatepec**, p.48. “O século XVII na Nova Espanha signified uma mudança paradigmática no modo de ser e de fazer na sociedade. O advento da cultura barroca nos espaços domésticos levou a uma mudança no enxoval, que não se limitou a aceitá-la apenas pela praticidade dos objectos que continha, mas também pelo simbolismo das cadeiras, secretárias, talheres, camas e vestidos, que eram utilizados para se assumir como um indivíduo capaz de levar uma vida confortável; neste sentido, o objecto exclusivo era sinónimo de presunção na esfera pública e, portanto, uma manifestação tangível de luxo.” Tradução Ester Prieto Ustio.

2. Inventários dos bens dos funcionários estabelecidos na Cidade do México

A maioria dessas peças está incluída nos inventários de pessoas com diferentes profissões que trabalhavam na Cidade do México ou que, na época do pedido da Península, residiam na capital do Vice-reino.

Isso aconteceu com um alto funcionário, Jerónimo de Benavides, que ocupou vários cargos na área de Guanajuato, como a distribuição de índios, matança, talhos e mesta nas minas, o judiciário de orejano em León, Pénjamo, Iraputo, San Miguel de Allende, San Felipe e Valle de San Sebastián. Ele também passou para a zona portuária da Carrera de Indias, desempenhando o papel de corregidor de Veracruz e San Juan de Ulúa, e sendo responsável pelas obras das casas da Câmara Municipal de Veracruz. Além disso, trabalhou na zona central do vice-reino, sendo juiz das obras na cidade de Puebla de los Ángeles e juiz do estanco de corambres na capital. Ele também foi responsável pelas contas das cidades de Coyoacán e San Agustín - hoje Tlalpan - que na época pertenciam ao Marquês do Vale de Oaxaca¹⁷.

No seu inventário, compilado na Cidade do México, encontramos várias peças de bens domésticos pertencentes a espaços como o quarto de dormir e o estrado: “Doce coxines de china de dos colores que vino por mi quenta de las Yslas philipinas [islas Filipinas] y costo ciento y cincuenta p[e]s[s]”, “mas una cama de raso de china bordada de seda que se estima en ciento y veynte pesos”, “Yten tres sobrecamas las dos bordadas de china y la otra de la Yndia con otros dos sobre camas traídas de un pabellon de lencecuelo [lencesuelo] de china¹⁸”.

Os dados, que incluem artigos como almofadas e colchas, mostram sem dúvida que os têxteis foram um dos pilares do comércio trans-Pacífico. As fibras naturais asiáticas, como o algodão e a seda, em suas diferentes variantes, eram muito solicitadas em todo o continente americano, apesar da proibição estabelecida em 1587 do comércio direto de têxteis entre as Filipinas e a América do Sul. Isso se deve à sua qualidade, seja enviado como matéria-prima, peças de tecido ou como roupa confeccionada¹⁹, como registrado na famosa publicação *Sucesos de Filipinas*, compilada em 1609 pelo funcionário da vice-reino Antonio de Morga Sánchez Garay²⁰, uma das poucas crônicas do arquipélago escritas por um civil:

...y las que comúnmente traen y se venden a los españoles son: seda cruda, en mazo, fina de dos cabezas y otra de menos ley, sedas flojas finas, blancas y de todas colores en madejuelas. Muchos terciopelos llanos y labrados de todas labores, colores y hechuras [...] Telas y brocadetes de oro y plata sobre seda de diversas

¹⁷ A carreira profissional de Benavides pode ser consultada em *Informaciones: Jerónimo de Benavides, 1620-1621*, Archivo General de Indias (a partir de agora AGI), México, 235, N.14, s.f

¹⁸ *Inventario de bienes de Jerónimo de Benavides, México, 18-VII-1622*, AGI, México, 260, N.24, f.62v

¹⁹ RAMÍREZ, Amalia - Los textiles de urdimbres reservadas: transferencia de un saber técnico a partir del galeón de Manila. In *Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas*, p.212.

²⁰ Foi também almirante do galeão San Diego, que naufragou nas proximidades do porto de Cavite em 1600, na sequência de um ataque holandês comandado por Olivier van Noort. Os seus restos foram descobertos em 1991 e uma grande parte deles, incluindo porcelana, jóias, moedas, armas e canhões, estão depositados no Museu Naval em Madrid.

colores y labores, mucho oro y plata hilada en madejas, sobre hilo y sobre seda [...] Damascos, rasos, tafetanes y gorvaranes, picotes y otras telas de todas colores, unas más finas y mejores que otras. Cantidad de lencería de yerba, que llaman lenzesuelo, y de mantería blanca de algodón, de diferentes géneros y suertes para todo servicio²¹.

É muito interessante considerar o gosto de Benavides pelas peças asiáticas, que não eram apenas para uso doméstico. Em 1618, ele enviou duas caixas de porcelana chinesa, juntamente com cinco candeieiros de prata, para o convento das Carmelitas na cidade de Guadalcázar²², Córdoba, que atualmente se encontra em ruínas. [Figura 3]



Figura 3. *Prato com figuras chinesas numa paisagem*, anônimo, estilo da dinastia Ming, período Tiangi, ca. 1621-1627, Rijksmuseum.

Um produto têxtil muito apreciado pela sociedade da Nova Espanha eram os tapetes chineses. Feitos com nós e urdidura, com cores vivas e decorados principalmente com motivos florais, vegetais e animais, eles foram encontrados no inventário do proto-médico geral da Nova Espanha, Jerónimo Herrera. Ele também acrescentou que possuía almofadas da China e peças artísticas, como nove pinturas e três imagens, todas avaliadas em cem pesos²³. Herrera foi um excelente doutor da época, formado na Universidade Real e Pontifícia do México. Antes de se tornar o Protomédico do Vice-Reino, ele foi professor de retórica e médico no Tribunal da Santa Inquisição²⁴.

²¹ DE MORGA, Antonio -Sucesos de las Islas Filipinas pp. 286-287, em RAMÍREZ -Los textiles de urdimbres reservadas: transferencia de un saber técnico a partir del galeón de Manila, pp.211-212.

²² GASCH-TOMÁS, José Luis -*The Atlantic World and the Manila Galleons: Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565–1650*, p.38.

²³ Inventario de bienes de Jerónimo Herrera, 16-VII-1622, AGI, México, 260, N.99, f.261v.

²⁴ MARTÍNEZ, Gerardo - ¿Protomédico o Protomedicato? Jerónimo de Herrera y la controversia en torno a la instauración del Tribunal del Protomedicato en la Nueva España. 1620-1622. *Historia Mexicana*, pp. 1811-1872.

No inventário de Francisco Alfonso de Sosa²⁵, nascido na Cidade do México e descendente de conquistadores e primeiros colonos da Nova Espanha e do Peru, não há registro de têxteis asiáticos, mas há um exemplo de eboraria. Sosa ocupou vários cargos importantes, incluindo estante nas minas de Taxco, co-regidor em San Mateo Mexicaltzingo, Ixcateopan de Cuauhtémoc e Tancitaro, prefeito do distrito de Meztlán e Nexapa, e em 1616²⁶, foi nomeado presidente da câmara ordinária do concelho metropolitano:

Las tres Y[i]magenes que tengo dicho una de un Christo de bulto de marfil y la otra de otro Christo de pincel en tabla y la tercera de n[uest]ra s[eñ]ora con un niño Jesús en los bras[z]os escribiendo así mismo en tabla que como tengo dicho valdrán un mil y treientos p[e]s[s]o[s]²⁷.

No século XVI, artesãos asiáticos, principalmente os estabelecidos na região de Zhangzhou e os Sangleyes de Manila, começaram a desenvolver esculturas em marfim com temática cristã para os religiosos que vieram para o continente com fins evangelísticos²⁸. Essas obras misturavam modelos artísticos do Velho Continente com características orientais e rapidamente se tornaram muito populares. Além de serem utilizadas como mobiliário litúrgico para pregação, as esculturas também foram comercializadas através do Nao de la China, sendo muito apreciadas tanto na América quanto na Europa. Hoje, existem muitos exemplos dessas obras preservados, tanto fisicamente como documentados²⁹.

As principais representações desta tipologia foram imagens da Virgem Maria, do Menino Jesus e de Cristo crucificado, como podemos deduzir da peça registada no inventário de Francisco Alfonso Sosa. De acordo com Ruiz Gutiérrez:

el crucificado es una de las principales representaciones hispano-filipinas, ya que es el eje de la fe católica. La calidad en los crucificados estriba en la evolución cronológica, y así consideramos excepcionales los que se fechan en el siglo XVII, en cuanto a la calidad del marfil y el tamaño, aunque la ejecución es todavía un poco estática, únicamente atenuada por la curvatura del colmillo utilizado para su realización. Son esculturas con marcadas características orientales, como los ojos abultados y oblicuos, los lóbulos de la oreja demasiado alargados, los pómulos salientes, dando

²⁵ Inventario de bienes de Francisco Alfonso de Sosa, 30-VII-1622, AGI, México, 260, N.191, ff.488r-498r.

²⁶ O'GORMAN, Edmundo e NOVO, Salvador - *Guía de las Actas de Cabildo de la Ciudad de México, siglo XVI*, p.482.

²⁷ Inventario de bienes de Francisco Alfonso de Sosa, 30-VII-1622, AGI, México, 260, N.191, f.495v.

²⁸ RUIZ, Ana - Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China. In *La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, pp.190-197.

²⁹ Consultar ESTELLA, Margarita - Algunos relieves en marfil hispano-filipinos y sus posibles fuentes de inspiración. *Archivo español de arte*, pp. 151-180; ESTELLA, Margarita - Tráfico artístico entre Filipinas y España, vía Acapulco. In *Extremo Oriente Ibérico: investigaciones históricas, metodología y estado de la cuestión*, pp. 593-606; ESTELLA, Margarita - Virgenes de marfil hispanofilipinas. *Archivo español de arte*, pp. 333-358; ESTELLA, Margarita -, *La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y las coloniales*; RUIZ, Ana Ana - Transculturación del arte filipino. In *La multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura: XVI Congreso Nacional de Historia del Arte, Las Palmas de Gran Canaria*, pp. 457-464; ; RUIZ, Ana - Los marfiles hispanofilipinos. *Cuadernos de arte de la Universidad de Granada*, pp. 291-304 e RUIZ, Ana - Legados artísticos registrados en la ruta del Galeón de Manila. In *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, pp. 587-604.

la sensación de caras planas, y la nariz de aletas carnosas. Presentan además un bigote lacio con puntas enérgicas y la barba rala y bífida, dejando libre la parte superior de la barbilla. También muestran un cuello cilíndrico con tres arrugas típicas en las representaciones budistas³⁰.

Além das pinturas a óleo em painel - uma representação de Jesus e outra da representação da Virgem com Menino Jesus escrita- que acompanham o Cristo de marfim na documentação de Sosa, ele também regista outras obras de arte, tais como “Doze cuadros medianos y seys pequeños que valdran cien p[e]s^o [s] todos” y “Dos y[i]magenes de oxula [hojuela] de plata y dos de pluma que valdran sesenta pesos”, um testemunho de grande valor, pois revelam a tradição pré-hispânica e o gosto por objectos feitos com técnicas indígenas como o bordado de folhas de prata e a arte das plumas, ambos muito admirados pelos espanhóis na sua chegada ao que mais tarde se tornou a Nova Espanha.

Depois da Conquista,

los frailes incorporaron a los artistas plumarios a las escuelas de indígenas fundadas en sus conventos de la Nueva España, con objeto de servirse de su reconocida y valorada habilidad para la creación de obras que favorecieran el proceso de evangelización. De hecho, al recurrir a la hora de crear objetos, vestiduras litúrgicas y representaciones religiosas a una técnica que era prestigiosa y muy considerada por los indios, que además estaba vinculada a la divinidad y a las clases dominantes, estaban propiciando el proceso de aculturación³¹.

Estes tipos de peças foram enviados para a Europa como bens exóticos e luxuosos, sendo altamente apreciados pelos monarcas e nobres e incluídos nas chamadas câmaras das maravilhas, mas eram também muito populares nos enxovais e colecções das elites Novo-Hispânicas da Idade Moderna, como se pode ver nos inventários de ambos os lados do Atlântico³². [Figura 4]

³⁰ RUIZ, Ana -Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China. In **La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales**, p.197. O crucifixo é uma das principais representações hispano-filipinas, uma vez que é o eixo da fé católica. A qualidade dos crucifixos reside na sua evolução cronológica, pelo que consideramos aqueles que datam do século XVII como excepcionais em termos da qualidade do marfim e do seu tamanho, embora a execução seja ainda algo estática, atenuada apenas pela curvatura da presa utilizada na sua execução. Estas esculturas têm características marcadamente orientais, tais como olhos abaulados, olhos inclinados, lóbulos das orelhas excessivamente alongados, maçãs do rosto salientes, dando a impressão de faces planas, e um nariz com barbatanas carnudas. Têm também um bigode recto com pontas enérgicas e uma barba bifurcada e esparsa, deixando a parte superior do queixo livre. Têm também um pescoço cilíndrico com três rugas típicas das representações budistas.” Tradução Ester Prieto Ustio.

³¹ MORALES, Alfredo J. -Un San Jerónimo de arte plumaria en el convento de San José de Sevilla. **Laboratorio de Arte**, pp.215-216. “os freis incorporaram artistas plumários nas escolas indígenas fundadas nos seus conventos na Nova Espanha, a fim de fazer uso da sua reconhecida e valiosa habilidade na criação de obras que promovessem o processo de evangelização. De facto, ao recorrer a uma técnica de prestígio e de grande prestígio por parte dos índios, que também estava ligada à divindade e às classes dirigentes, a criar objectos, vestes litúrgicas e representações religiosas, facilitavam o processo de aculturação.” Tradução Ester Prieto Ustio.

³² Consultar as publicações de CASTELLÓ, Teresa -**The Art of Featherwork in Mexico**; QUILES, Fernando -**Sevilla y América en el Barroco**; RAMÍREZ, Juliana -Conversion and Conservation: Mexica Featherwork, the Miraculous and Early Modern European Practices of Collecting. **Estudios de Cultura Náhuatl**, pp. 205-239; RUSSO, Alessandra -El encuentro de dos mundos artísticos en el arte plumario mexicano del Siglo XVI. **Prohistoria: historia, políticas de la historia**. pp. 63-91; RUSSO, Alessandra, WOLF, Gerhard e FANE, Diana. **El vuelo de las imágenes. Arte plumario en México y Europa** e SANZ, M^a Jesús e DABRIO, M^a Teresa -Inventarios artísticos sevillanos del siglo XVIII. Relación de obras artísticas. **Archivo Hispalense**, pp. 89-150.

O inventário de Francisco Alfonso de Sosa é um notável vestígio do multiculturalismo que caracterizou a sociedade da Nova Espanha no século XVII. Isso se deve à inclusão de peças e materiais asiáticos, técnicas e processos do legado pré-colombiano, bem como modelos, temas e suportes europeus, como telas ou painéis com personagens e imagens da religião católica.

Os escribas da Audiência do México incluíram também bens de proveniência transpaci-
fica, como é o caso de Alonso de Aguilera - escriba real das Índias³³, que também atuou



Figura 4. *Piedade*, anônimo, Século XVII, Museo Franz Mayer. Fotografia: Ester Prieto Ustio.

como amanuense em várias comissões de contas de índios da Coroa Real e de encomenderos - nos quais encontramos mais exemplos de roupa de cama e estrados, como “cinco doceles viejos y manchados de China alozados y amarillos, valen 12 p[e]s°[s]”, “seis cojines de terciopelo de China de colores llenos de lana”, o “una sobrecama de damasco de China de dos colores aforrada en mitón con su fleco falso, vale 10 p[e]s°[s]”.

Aguilera afirma que entre suas posses havia uma imagem de Santa Gertrudis, cuja devoção foi uma das mais proeminentes no ambiente Novo-Hispânico nos séculos XVII e XVIII³⁴. A imagem tinha uma moldura dourada, juntamente com duas outras imagens e três quadros da Flandres. As pinturas foram produzidas no ambiente de Antuérpia e geralmente representavam temas profanos. Elas eram muito apreciadas pela sociedade peninsular nos séculos XVI e XVII e viajaram para as Américas através da Carrera de

Índias³⁵. Além disso, Aguilera possuía um espelho, todo conjunto avaliado em 25 pesos³⁶.

Podemos deduzir um gosto pelas artes ao examinar o inventário do escriba de Valladolid e familiar do Santo Ofício, Pedro Fernández de Orduña³⁷. Além de declarar duas obras claramente relacionadas com a Ásia, como um grupo escultórico composto por “o Menino Jesus

³³ Confirmación de oficio: Alonso de Aguilera, México, 16-XII-1596, AGI, México, 175, N.40, s.f.

³⁴ RUBIAL, Antonio e BIEÑKO DE PERALTA, Doris -La más amada de Cristo. Iconografía y culto de santa Gertrudis la Magna en la Nueva España. *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, pp. 5-54.

³⁵ BLANCO, Mercedes -Lienzo de Flandes. Las soledades y el paisaje pictórico. In *Actas del IV Congreso Internacional de la Asociación Internacional Siglo de Oro (AISO)*, pp. 263-274 e PRIETO, Ester -Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620. *Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas*, s/f.

³⁶ Todas as referências documentais aparecem em *Inventario de bienes de Alonso de Aguilera*, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N.3, ff.5r-7v.

³⁷ Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Pedro Fernández de Orduña, 25-V-1605, AGI, Contratación, 5283, N.89, ff.1r-7v.

dormindo São João e outras figuras de marfim”, e uma Virgem com o Menino nos braços também feita em eboraria³⁸, encontramos várias outras peças artísticas com iconografia religiosa, mas produzidas em uma variedade de técnicas e suportes.

Dentre os objetos destinados a potencializar a devoção privada, encontravam-se duas representações do Ecce Homo, uma em tela e outra em escultura, um painel e uma tela do Rosto Divino, uma pintura sem moldura sobre tela da Sagrada Família, duas imagens de Nossa Senhora do Rosário em tela, quatro folhas representando as Lágrimas de São Pedro, Cristo amarrado à coluna, Santa Catarina de Siena e Nossa Senhora do Pópulo, duas telas de Santa Gertrudes, uma delas com moldura dourada, uma tela de São Nicolau de Tolentino, duas figuras do Cristo Crucificado - uma em escultura e a outra pintada com moldura dourada -, uma tela de Cristo carregando a cruz, bem como uma cruz de madeira colorida e outra decorada para ser usada como relicário³⁹.

Essas peças destacam as mudanças ocorridas na concepção religiosa e na sensibilidade após o Concílio de Trento. Essas mudanças são refletidas em escritos que promovem a prática da meditação, a moralidade individual, as práticas religiosas na família e as orações domésticas. As imagens também são usadas para alcançar essas novas diretrizes⁴⁰, como os santos e a Virgem Maria como intercessores entre o ser humano e a divindade redentora. Foram escolhidos episódios da Paixão para mostrar o sofrimento que Cristo suportou pela humanidade, bem como cenas para espelhar a importância da família e das crianças, como a Sagrada Família ou o Menino Jesus. Também foram representadas plasticamente as devoções que tiveram grande impacto no Vice-Reino da Nova Espanha, como o culto a Nossa Senhora do Rosário, o Rosto Divino, São Nicolau de Tolentino ou a já mencionada Santa Gertrudes⁴¹.

Embora não possam ser comparadas em número com as obras religiosas, o inventário de Pedro Fernández de Orduña também registra duas pinturas com temas seculares: uma representando a Primavera e outra representando o tempo. As composições das estações e figuras mitológicas eram muito populares na época, tanto no Velho Continente como nas Américas, sendo utilizadas como elementos decorativos domésticos.

³⁸ Inventario de bienes de Pedro Fernández de Orduña, 19-VII-1622, AGI, México, 260, N.72, ff.188v-189r.

³⁹ Todos estes dados são recolhidos em Inventario de bienes de Pedro Fernández de Orduña, 19-VII-1622, AGI, México, 260, N.72, ff.188v-189r.

⁴⁰ Estas questões são abordadas extensivamente em BELDA, Juan -Reforma católica y Reforma protestante. Su incidencia cultural. **Hipogrifo: Revista de Literatura y Cultura del Siglo de Oro**, pp.333-347; EDUARDO, José, RUIZ, José Ignacio, LEITE DE ABREU, José Paulo e CIESZYNSKA, Béata -**Concilio de Trento: innovar en la tradición, historia, teología y proyección**; JONES, Martin D. W. -**La Contrarreforma: religión y sociedad en la Europa moderna** e MARTÍNEZ, Francisco Juan -Trento: encrucijada de reformas. **Studia philologica valentina**. Valencia, pp. 201-239.

⁴¹ Sobre esta questão, ver ALCALÁ, Luisa Elena - “¿Pues para qué son los papeles...?” Imágenes y devociones novohispanas en los siglos XVII y XVIII, **Tiempos de América: Revista de historia, cultura y territorio**, pp.43-56; BRAVO, M^a Concepción -La religiosidad popular en las sociedades virreinales de las Indias Españolas. **Memoria y Civilización**, pp.7-37; JARQUÍN, María Teresa y GONZÁLEZ, Gerardo -**Santos, devociones e identidades en el centro de México, siglos XVI-XX**; RAGON, Pierre -Los santos patronos de las ciudades del México central (siglos XVI y XVII). **Historia Mexicana**, pp. 361-389; RUBIAL, Antonio -La formación de una nueva sensibilidad religiosa en el paso a la modernidad. Nueva España entre los siglos XVII y XVIII. **Romance Notes**, pp. 433-442 e RUIZ, Rogelio -Los santos y su devoción en la Nueva España. **Revista de la Universidad de México**, pp.4-9.

Bartolomé Galindo de Villanueva⁴², um escrivão real e público também baseado na capital da Nova Espanha, inclui entre os seus bens, como o fizeram algumas das figuras anteriores, dez almofadas da China, bem como um “crucifixo grande con su docel frontal y sielo de tafetán de china labrado⁴³”. A estas peças asiáticas, acrescentou treze quadros: seis grandes, dois médios e cinco pequenos quadros com molduras douradas e dois baús de Michoacán⁴⁴.

As mobílias produzidas na região de Michoacán desfrutaram de grande popularidade nos séculos XVII e XVIII, tanto no Vice-Reino como na Península Ibérica, devido ao uso de um verniz de patrimônio pré-hispânico, obtido a partir de gordura de insetos, que permitiu a criação de uma laca ou maque muito espessa e brilhante, usada para revestir todos os tipos de objetos trabalhados em madeira, incluindo representações pictóricas. Embora os modelos estilísticos para esses bens tenham vindo da Europa durante o século XVI, no século seguinte, com a importação e inclusão de peças asiáticas na vida cotidiana por meio do Galeão do Manila, como telas, essas influenciaram muito o design e a decoração do mobiliário produzido em Michoacán, que no século XVIII eram conhecidos como “achinados⁴⁵”.

O desenvolvimento dos artefactos Michoacán pode ser perfeitamente enquadrado no âmbito dos chamados TransArea Studies, uma vez que eles

se enfocan precisamente en aquellos procesos de intercambio y transformación que, a escala global se desenvuelven directamente entre diversas áreas culturales sin la mediación central y centralizadora de Europa. (...). El estudio de las vectorizaciones transareales de ninguna forma puede prescindir del espacio de movimientos y mociones del arte, de la literatura y, en general, de la cultura sin el cual es imposible entender las diferentes fases de globalización acelerada en su complejidad. (...) En este campo se distingue una complejidad de relaciones inter y transculturales, las que pueden ser iluminadas tanto paradigmática como programáticamente por investigaciones dirigidas hacia una historia de los movimientos⁴⁶.

Também declarados no inventário de Francisco de Cárdenas - que ocupava os cargos de notário real e provincial e de funcionário superior da Sala del Crimen de la Audiencia,

⁴² Confirmación de oficio: Bartolomé Galindo de Villanueva, México, 27-IV-1615, AGI, México, 180, N.54, s.f.

⁴³ Inventario de bienes de Bartolomé Galindo de Villanueva, 14-VII-1622, AGI, México, 260, N.77, f. 200r.

⁴⁴ Inventario de bienes de Bartolomé Galindo de Villanueva, 14-VII-1622, AGI, México, 260, N.77, f. 200r.

⁴⁵ AGUILÓ, María Paz - Aproximaciones al estudio del mueble novohispano en España. In **El mueble del siglo XVIII: Nuevas aportaciones a su estudio**, p.27 e BAENA -Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España, pp.180-184.

⁴⁶ ETTE, Ottmar -Muebles movibles y pintura en movimiento: los biombos y las fronteras ajustables de lo transareal. **Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas**, p.90. “concentrar-se precisamente nos processos de intercâmbio e transformação que, a uma escala global, se desenrolam directamente entre diferentes áreas culturais sem a mediação central e centralizadora da Europa (...). O estudo das vectorizações transareal não pode de forma alguma prescindir do espaço dos movimentos e movimentos de arte, literatura e cultura em geral, sem os quais é impossível compreender as diferentes fases da globalização acelerada na sua complexidade (...) Neste campo, é possível distinguir uma complexidade de relações inter e transculturais, que pode ser iluminada tanto paradigmaticamente como programaticamente por uma investigação orientada para uma história de movimentos (...)” Tradução Ester Prieto Ustio.

entre outros⁴⁷ - são objectos dos bens domésticos asiáticos, tais como “colgaduras de seda de china con algunos quadros que valdra todo ciento cinq[uen]trª p[e]sº[s]”⁴⁸, ou o de Matías de Salcedo⁴⁹ - escrivão, administrador do hospital do Amor de Dios na Cidade do México e secretário de estado do Marquês de Valle-, “almohadas de la China y veinte quadros y cinco laminas que valdran cinqu[en]trª p[e]sº[s]”⁵⁰.

3. Inventários dos bens dos funcionários estabelecidos em outras partes da Vice-Reino

Fora da Cidade do México, encontramos três personagens relacionadas com a audiência no Novo México que também registam objectos do outro lado do Pacífico, como o governador do Novo México, Bernardino de Ceballos, que foi também almirante de Acapulco, a porta de entrada do comércio entre a América e a Ásia, declarando “sobrecama blanca de la India y un pavellon de la India⁵¹”.

Por seu lado, Diego de Alarcón Maldonado Maldonado, presidente da Câmara de Cuatro Villas do Marquês de Oaxaca, refere-se a “una colgadura de tafetanes de china de dos colores que son diez y ocho piecas que valdra ducientos p[e]sº[s]” y “doce coxines de terciopelo carmesí doce de la china⁵²”.

O terceiro dos funcionários é Manuel Francisco de Gauna, presidente da câmara de Xalatzingo, em cujo inventário declara “tres escritorios del Japón y dos baúles de lo mismo y uno de concha de tortuga guarnecida de plata⁵³”, que, juntamente com onze quadros, custaram todos trezentos e cinquenta pesos.

Peças de mobiliário destinadas ao armazenamento e suporte de escrita, como armários, baús, caixas, secretárias ou escrivaninhas, feitas na terra do sol nascente, foram muito famosas desde o início das relações comerciais em todo o Pacífico, tanto na América como na Europa. Isso se deve à qualidade da sua madeira, aos finos acabamentos feitos pelos artesãos japoneses

⁴⁷ Os detalhes das suas nomeações podem ser encontrados em Real cédula a la Audiencia de México para que examinen de escribano y notario público de Indias a Francisco de Cárdenas, Valladolid, 30-XII-1602, AGI, México, 1093, L.15, f.277v (2) y Real provisión concediendo el título de notario de Indias a favor de Francisco de Cárdenas Arellano, residente en la ciudad de México, Madrid, 13-II-1608, AGI, México, 1093, L.17, ff.55v-56r.

⁴⁸ Inventario de bienes de Francisco de Cárdenas, 6-VII-1622, AGI, México, 260, N.41, f. 102v.

⁴⁹ Real provisión concediendo el título de notario de Indias a favor de Matías de Salcedo, 16-I-1613, AGI, México, 1094, L.18, f.133v (2) y Expediente de Confirmación del oficio de escribano real de Indias a Matías de Salcedo, 12-XII-1612, AGI, México, 179, N.51, s.f.

⁵⁰ Inventario de bienes de Matías de Salcedo, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N.177, f. 456r.

⁵¹ Inventario de bienes de Bernardino de Ceballos, 16-VII-1622, AGI, México, 260, N. 54, f. 139v, mencionado em PRIETO -Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620. **Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas**, s.f.

⁵² Inventario de bienes de Diego de Alarcón Maldonado, Antequera (Oaxaca), 7-VIII-1622, AGI, México, 260, N.6, f. 15r, mencionado em PRIETO -Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620. **Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas**, s.f.

⁵³ Inventario de bienes de Manuel Francisco de Gauna, 18-VII-1622, AGI, México, 260, N.83, f. 219v.

e ao luxo conferido pela incrustação de elementos como o marfim, a madrepérola ou a prata, tanto funcionalmente, com fechaduras e dobradiças, como puramente decorativos. A existência desse tipo de mobiliário era muito comum nas casas das elites europeias e americanas, incluindo monarcas, nobres e religiosos, como atestam os inventários de bens dos séculos XVI ao XVIII⁵⁴. [Figura 5]



Figura 5. *Secretaría*, anônimo, período Momoyama, ca. 1573-1615.
Fotografia: Mercado da arte.

4. Conclusões

Para concluir esta abordagem à coleção de objetos asiáticos na Nova Espanha nos anos 1620, foram analisados um total de onze documentos pertencentes a um governador, um corregedor, um protomédico, três presidentes de câmara e cinco notários, a maioria com sede na Cidade do México. Utilizamos os testemunhos dos inventários de bens pertencentes a vários funcionários ligados à Audiencia do México.

Como frequentemente ocorre nesse tipo de documentação, há casos em que os dados sobre obras de arte não estão completos, ou seja, não há informações sobre o número total de peças, técnica de execução, tema de representação, dimensões, autoria ou proveniência, o que pode dificultar a obtenção de uma visão completa. Até o momento, conseguimos contabilizar cinquenta e seis obras asiáticas.

Os objetos mais populares eram almofadas e almofadões da China (trinta e um exemplares), peças têxteis para mobiliário de dormitório (oito exemplos, como colchas de Damasco,

⁵⁴ CURIEL, Gustavo -De primores, curiosidades y maravillas del Oriente. In **Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur**, pp. 275-293; ETTE -Muebles movibles y pintura en movimiento: los biombos y las fronteras ajustables de lo transareal, pp. 85-95; MACHUCA, Paulina -De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos XVI-XVII. **Relaciones: Estudios de historia y sociedad**, pp. 77-134 e PRIETO, Ester -Coleccionismo transatlántico. Los bienes artísticos del virrey Luis de Velasco y Castilla. In **Arte, ciudad y culturas nobiliarias en España (siglos XV-XIX)**, pp. 176-187.

colchas ou pavilhões bordados da China e da Índia), pendurais e dosséis feitos de seda ou tafetá, com oito exemplos mencionados, um dos quais consistia em dezoito peças. Além disso, há esculturas em marfim com iconografia religiosa, incluindo três figuras, e mobiliário do Japão, como três escrivaninhas e três baús.

As referências citadas, juntamente com as informações encontradas em diversas publicações mencionadas neste texto, nos permitem entender a vida cotidiana das elites da Nova Espanha nas primeiras décadas do século XVII. Elas nos fornecem conhecimento sobre a composição do mobiliário doméstico, a apreciação de certos objetos e suas origens, o que moldou a cultura material da época.



Figura 6. *Detalhe de Natureza Morta com frutos, ostras e recipiente de porcelana*, Abraham Mignon, ca.1660-1679, Rijksmuseum.

Queremos destacar o importante papel desempenhado pelas rotas comerciais oceânicas - a Carrera de Indias e o Galeão de Manila - não só no aspecto econômico, mas também na disseminação de modelos, iconografias, técnicas e suportes dentro do campo artístico. Isso gerou um gosto estético globalizado. Por exemplo, as telas pintadas na Flandres eram comuns em residências em Madrid, Cuzco ou Manila. Os marfins filipinos faziam parte das casas e espaços religiosos na Cidade do México ou em Valladolid. Além disso, a iconografia de Guadalupe, concebida no México, era frequentemente vista em cidades como Sevilha, Lisboa ou Goa. [Figura 6]

Referências bibliográficas

AGUILÓ, María Paz - Aproximaciones al estudio del mueble novohispano en España. In **El mueble del siglo XVIII: Nuevas aportaciones a su estudio**. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 2008, ISBN B-131169-2009, pp. 19-32

ALCALÁ, Luisa Elena – “¿Pues para qué son los papeles...?” Imágenes y devociones novohispanas en los siglos XVII y XVIII, **Tiempos de América: Revista de historia, cultura y territorio**. Castellón. ISSN 2340-4922. No. 1 (1997), pp.43-56.

ANDÚJAR, Francisco, FEROS, Antonio y PONCE, Pilar -Corrupción y mecanismos de control en la Monarquía Hispánica. Una revisión crítica. **Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna**. Madrid. ISSN 1699-7778. Vol. 8. No. 35, (2017) pp. 284-311.

ARENAS, Isabel y PAZOS, María Luisa J. -Una estirpe lepera en México: Baltasar Rodríguez de los Ríos y sus primeros descendientes. **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**, [Online], [Online], Debates, posto online no dia 23 maio 2009, consultado o 27 fevereiro 2023. URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/56077>; DOI: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.56077>

BAENA, Alberto -Apuntes sobre la elaboración de biombos en la Nueva España. **Archivo Español de Arte**. Madrid. ISSN 0004-0428. Volumen 88. No. 350. (Abril-junio 2015), pp. 173-188.

BELDA, Juan -Reforma católica y Reforma protestante. Su incidencia cultural. **Hipogrifo: Revista de Literatura y Cultura del Siglo de Oro**. Pamplona. ISSN 2328-1308 Volumen 7, No. 2, (2019), pp.333-347.

BLANCO, Mercedes -Lienzo de Flandes. Las soledades y el paisaje pictórico. In **Actas del IV Congreso Internacional de la Asociación Internacional Siglo de Oro (AISO)**, Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 1998, ISBN 978-84-8138-265-5, pp. 263-274.

BRAVO, M^a Concepción -La religiosidad popular en las sociedades virreinales de las Indias Españolas. **Memoria y Civilización**. Pamplona. ISSN 1139-0107. No.10, (2007), pp.7-37.

BÜSCHGES, Christian -¿Absolutismo virreinal? La administración del marqués de Gelves revisada (Nueva España, 1621-1624). In **Las monarquías española y francesa (siglos XVI-XVIII): ¿dos modelos políticos?**, Madrid: Casa de Velázquez, 2010, ISBN 9788496820555, pp. 31-44.

CASTELLÓ, Teresa -**The Art of Featherwork in Mexico**, México: Fomento Cultural Banamex, A. C., 1993. ISBN, 9687009373.

CURIEL, Gustavo -De primores, curiosidades y maravillas del Oriente. In **Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur**. Sevilla: Archivo General de Indias, 2013, ISBN 978-8481815504, pp. 275-293.

DE MORGÁ, Antonio -**Sucesos de las Islas Filipinas**. México: Fondo de Cultura Económica, 2007, ISBN 9789681684150 pp. 286-287.

EDUARDO, José, RUIZ, José Ignacio, LEITE DE ABREU, José Paulo e CIESZYNSKA, Béata -**Concilio de Trento: innovar en la tradición, historia, teología y proyección**. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, Servicio de Publicaciones, 2016. ISBN 978-84-16978-03-8.

EGIDO, María Cristina -Léxico de la esclavitud en documentación americana: relaciones de bienes (siglos XVII-XVIII). **Revista Internacional de Lingüística Iberoamericana (RILI)**, Madrid. ISSN 1579-94252012. No. 20. (2012), pp.27-47.

_____, María Cristina -Léxico cotidiano en la América colonial: vestimenta femenina y joyas que la adornan. In **Actas del X Congreso Internacional de Historia de la Lengua Española**. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2018, ISBN 978-84-9911-498-9, pp.1929-1948.

ESTELLA, Margarita -Algunos relieves en marfil hispano-filipinos y sus posibles fuentes de inspiración. **Archivo español de arte**. Madrid. ISSN 0004-0428. Volumen 43. No.170. (1970), pp. 151-180.

_____, Margarita -Tráfico artístico entre Filipinas y España, vía Acapulco. In **Extremo Oriente Ibérico: investigaciones históricas, metodología y estado de la cuestión**, Madrid: AECID y CSIC, 1989, ISBN: 84-7232-527-X, pp. 593-606

_____, Margarita -Vírgenes de marfil hispanofilipinas. **Archivo español de arte**. Madrid. ISSN 0004-0428. Volumen 40. No. 160, (1967), pp. 333-358.

_____, Margarita, **La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y las coloniales**. Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1984. ISBN 84-00-05870-4.

ETTE, Ottmar -Muebles móviles y pintura en movimiento: los biombos y las fronteras ajustables de lo transareal. **Iberoamericana. América Latina, España, Portugal: Ensayos sobre letras, historia y sociedad. Notas. Reseñas iberoamericanas**, Berlín. ISSN 1577-3388. Volumen 14. No 54 (2014), pp. 85-95.

GASCH-TOMÁS, José Luis -**The Atlantic World and the Manila Galleons: Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire, 1565–1650**. Leiden: Brill, 2018. ISBN 978-90-04-36928-3.

GIL, Juan -El primer tornaviaje. In **La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales**. Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2013, ISBN: 978-84-472-1537-9, pp.25-64.

GONZALBO, Pilar -De la penuria y el lujo en la Nueva España. Siglos XVI-XVIII. **Revista De Indias**. Madrid. ISSN 0034-8341. Volumen 56. No. 206, (1996), pp. 49-75.

GONZÁLEZ, Manuel Amador e NEGREDO, Fernando -Mecanismos de control de la corrupción bajo Felipe IV: los inventarios de ministros (1622-1655). Una primera aproximación. **Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna**. Madrid. ISSN 1699-7778. Volumen 8. No. 35, (2017), pp. 432-460.

HIDALGO, Patricio -Quitas, vacaciones y salarios sin asistencia como soluciones al problema de los beneméritos novohispanos. **Estudios de Historia Novohispana**. ISSN: 0185-2523. México. Volumen 54. (Enero-junio 2016), pp. 74-91.

JARQUÍN, María Teresa y GONZÁLEZ, Gerardo -**Santos, devociones e identidades en el centro de México, siglos XVI-XX**. México: El Colegio Mexiquense, 2018. ISBN 978-607- 8836-14-7.

JONES, Martin D. W.-**La Contrarreforma: religión y sociedad en la Europa moderna**. Madrid: Akal, 2003. ISBN: 84-460-1606-0-

MACHUCA, Paulina -De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos XVI-XVII. **Relaciones: Estudios de historia y sociedad**. Zamora. ISSN 0185-3929. Volumen 33. No 131, (2012), pp. 77-134.

MANRIQUE, César -Bibliotecas de funcionarios reales novohispanos de la primera mitad del siglo XVII. **Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas**. México. ISSN 0006-1719. Volumen 19. Nos. 1-2. (2016), pp.57-93.

MARTÍNEZ, Gerardo - ¿Protomédico o Protomedicato? Jerónimo de Herrera y la controversia en torno a la instauración del Tribunal del Protomedicato en la Nueva España. 1620-1622. **Historia Mexicana**. México. ISSN 0185-0172. Volumen 67. No. 4 (268). (Abril-junio 2018), pp. 1811-1872.

MARTÍNEZ, Francisco Juan -Trento: encrucijada de reformas. **Studia philologica valentina**. Valencia. ISSN 1135-9560. No.10, (2007), pp. 201-239.

MORALES, Alfredo J. -Un San Jerónimo de arte plumaria en el convento de San José de Sevilla. **Laboratorio de Arte**. Sevilla. ISSN 1130-5762. No. 24, (2012), pp.215-224.

O'GORMAN, Edmundo e NOVO, Salvador -**Guía de las Actas de Cabildo de la Ciudad de México, siglo XVI**. México: Fondo De Cultura Económica, 1970. ISBN 9789688161005.

PAZOS, María Luisa J. e SARABIA, María Justina -Orden y delincuencia. Los alguaciles de las ciudades novohispanas, siglos XVI-XVII. In **200 años de Iberoamérica (1810-2010): Congreso Internacional: Actas del XIV Encuentro de Latioamericanistas Españoles**. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago, 2010, ISBN 978-84-9887-290-3, pp. 684-697.

PEÑA, José Felipe de la -**Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624**. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.

PERALTA, Marco Antonio -La cultura barroca del lujo y comodidad en la casa-habitación en la Villa de Toluca durante el siglo XVII. **Contribuciones desde Coatepec**. México. ISSN 1870-0365. No.22. (Enero-junio 2012), pp. 43-67.

PRIETO, Ester -Coleccionismo transatlántico. Los bienes artísticos del virrey Luis de Velasco y Castilla. In **Arte, ciudad y culturas nobiliarias en España (siglos XV-XIX)**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2019, ISBN 978-84-00-10548-8, pp. 176-187.

_____, Ester -Los vínculos entre la sociedad novohispana y el arte. Coleccionismo en la década de 1620. **Naveg@mérica. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas**. Murcia. ISSN: 1989-211X. No. 24 (2020). [En línea] <https://revistas.um.es/navegamerica/article/view/420391>

QUILES, Fernando -**Sevilla y América en el Barroco**. Sevilla: Bosque de Palabras, 2009 ISBN 978-84-936794-5-3.

RAGON, Pierre -Los santos patronos de las ciudades del México central (siglos XVI y XVII). **Historia Mexicana**. México. ISSN 0185-0172. Volumen LII. No. 2. (Octubre-diciembre 2002), pp. 361-389.

RAMÍREZ, Amalia -Los textiles de urdimbres reservadas: transferencia de un saber técnico a partir del galeón de Manila. In **Relaciones intercoloniales. Nueva España y Filipinas**. Zapopán: El Colegio de Jalisco, 2017, ISBN 978-607-8350-67-4, pp.207-220.

RAMÍREZ, Juliana -Conversion and Conservation: Mexica Featherwork, the Miraculous and Early Modern European Practices of Collecting. **Estudios de Cultura Náhuatl**. México. ISSN 0071-1675 No 53. (Enero-junio de 2017), pp. 205-239.

REYES, Juan Carlos -**Por mandato de su Majestad: inventarios de bienes de autoridades de Colima, 1622**. Colima: Gobierno del Estado de Colima y Secretaría de Cultura, 2000. ISBN 9789687389677.

ROMERO, Guadalupe -El jiennense Lorenzo de Terrones, oidor de la Real Audiencia de Nueva Granada y de la Audiencia de México. **Boletín del Instituto de Estudios Giennenses**. Jaén. ISSN 0561-3590. No 208. (Julio-diciembre, 2013), pp.253-272.

RUBIAL, Antonio e BIEŃKO DE PERALTA, Doris -La más amada de Cristo. Iconografía y culto de santa Gertrudis la Magna en la Nueva España. **Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas**. México. ISSN 0185-1276. Volumen XXV. No 83. (2003), pp. 5-54.

_____, Antonio -La formación de una nueva sensibilidad religiosa en el paso a la modernidad. Nueva España entre los siglos XVII y XVIII. **Romance Notes**. Raleigh. ISSN 0035-7995. Volumen 56. No 3. (2016), pp. 433-442.

RUIZ, Rogelio -Los santos y su devoción en la Nueva España. **Revista de la Universidad de México**. México. ISSN 0185-1330. No 514. (Noviembre 1993), pp.4-9.

RUIZ, Ana -A través del Galeón de Manila: intercambio artístico entre Japón y Nueva España. **Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Estudios Extranjeros de Kyoto**. Kioto. No 16. (2016), pp.47-74.

_____, Ana -Legados artísticos registrados en la ruta del Galeón de Manila. In **Andrés de Urdaneta: un hombre moderno**. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009, ISBN 978-84-606-4877-2 pp. 587-604.

_____, Ana Los marfiles hispanofilipinos. **Cuadernos de arte de la Universidad de Granada**. Granada. ISSN: 0210-962X. No 38. (2007), pp. 291-304.

_____, Ana -Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China. In **La nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales**. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 2013, ISBN 978-84-472-1537-9, pp. 183-212.

_____, Ana -Transculturación del arte filipino. In **La multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura: XVI Congreso Nacional de Historia del Arte, Las Palmas de Gran Canaria**. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart Ediciones, 2006, ISBN 84-96577-74-0 pp. 457-464.

RUSSO, Alessandra -El encuentro de dos mundos artísticos en el arte plumario mexicano del Siglo XVI. **Prohistoria: historia, políticas de la historia**. Rosario. ISSN 1514-0032 No 2. (1998), pp. 63-91

_____, Alessandra, WOLF, Gerhard e FANE, Diana. **El vuelo de las imágenes. Arte plumario en México y Europa**. México: Museo Nacional de Arte, 2011. ISBN 9786076050446

SÁNCHEZ-CID, Francisco Javier - **La familia del dramaturgo Felipe Godínez: Un clan judío-converso en la época de la Contrarreforma**. Huelva: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, 2016. ISBN 978-84-16621-90-3.

SANZ, M^a Jesús e DABRIO, M^a Teresa -Inventarios artísticos sevillanos del siglo XVIII. Relación de obras artísticas. **Archivo Hispalense**. Sevilla. ISSN 0210-4067 No 176. (1974), pp. 89-150.

SHELL, Louisa -**Mexico's Merchant Elite, 1590-1660: Silver, State, and Society**, Durham: Duke University Press, 1991. ISBN 978-0-8223-1134-8.

EX-VOTOS MARÍTIMOS: EXPRESSÕES VISUAIS DE MEMÓRIA CULTURAL

Sónia Aires Lima¹

Resumo

As dificuldades experimentadas ao longo da viagem de Magalhães e Elcano, descritas por António Pigafetta oferecem ao leitor um panorama contextual singular. Desta narrativa de viagem, aparentemente simples, contudo, tão tangível, é possível partir para um estudo cultural, no qual identificamos, a par da complexidade das relações humanas, a intrincada relação do Homem com o Divino. Na *Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo* de Pigafetta, a descrição do conforto espiritual providenciado pelo Corpo Santo parece representativa de inúmeros outros momentos nos quais, a questão da transitoriedade da vida adquire uma nova dimensão. Através deste relato somos, inconscientemente, remetidos para a memória direta ou indireta de aflição vivida no mar e, como afirma Aleida Assman, ao recordarem, os humanos produzem significado materializando a memória. O *ex-voto* (do latim *ex voto suscepto* - do voto feito), em particular, o *ex-voto* marítimo é uma repercussão dessa mesma materialização da memória. Ao representar visualmente o milagre, a gratidão daqueles que o testemunharam imortaliza-se num ciclo constante de devoção – gratidão - memória que apenas cederá ao esquecimento quando o objeto visual deixar de existir.

Palavras-chave: *Estudos de Memória; Cultura popular; ex-voto; Magalhães; Pigafetta.*

Abstract

The complications experienced during Magalhães and Elcano's circumnavigation journey, which Antonio Pigafetta later described offer the reader a singular perspective. From this apparently modest narrative, we are able to embark on a cultural study, in which it is possible to identify the intricacy of human exchange and the complex relationship between Man and the Divine. In Pigafetta's *Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo*, descriptions of the spiritual comfort provided by the Holy Spirit epitomise countless other moments where the human condition and the transience of life acquire new dimensions. Through this account, we are transported to direct or indirect memories of distress at sea and, as Aleida Assman

¹ Mestre e investigadora na área de Cultura, no Centro de Estudos Anglísticos da Universidade de Lisboa (CEAUL). Doutoranda em Literatura e Cultura Inglesa na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. sonialima@campus.ul.pt.

argues, in remembering, humans produce meaning materialising memory. The *ex-voto* (from the Latin *ex voto suscepto* - of the vow made) namely, the maritime *ex-voto* is an echo of this materialization. By visually representing the miracle, the gratitude of those who experienced it becomes immortalized in an unbroken cycle of devotion - gratitude - memory that will only give way to oblivion when the visual object ceases to exist.

Keywords: *Memory Studies; Popular culture; ex-voto; Magalhães; Pigafetta.*

“Se algo me desaparece da vista, mas nunca da memória, como no caso de um qualquer corpo visível, guardamos dentro a sua imagem e procuramo-lo até que ele seja restituído ao nosso olhar. E em sendo achado, é pela sua imagem, que levamos dentro, que somos capazes de o reconhecer. E não poderíamos sequer dizer que achámos o que perdêramos se o não houvéssemos reconhecido. Na realidade, só para os olhos estava perdido. A memória guardava-o.”²

Santo Agostinho

Introdução

No seu prefácio à obra *O Mar: Uma História Cultural* (2018) de John Mack, o Professor Álvaro Garrido descreve ao leitor o mar como uma entidade fugidia e difícil de biografar, independentemente da abordagem que escolhamos - seja ela mais historicista, antropológica ou literária. Possivelmente, apenas aqueles que o navegam ou navegaram no passado conseguem traçar-lhe um perfil consistente, um pouco mais próximo da realidade. Porém, algo parece quase certo: as experiências vividas no mar intensificam-se. No mar, as ligações humanas tornam-se mais fortes, as memórias mais brilhantes e autênticas, a devoção - para os que crêem no Divino - e a propensão ao mito acentuam-se. Em certa medida, torna-se particularmente árduo para quem nunca experimentou o sentimento de fragilidade face aos perigos, mas também para quem nunca viu a beleza do mar, discuti-lo. Apesar disso, somos praticamente todos conhecedores de narrativas, mais ou menos venturosas, dos que “andam no mar” e, é através da memória, mesmo longe da imensidão dos oceanos, que provamos ser hábeis na tentativa de reconstituir o seu reverberar nas vidas humanas.

Na cultura portuguesa, uma cultura intrínseca, tradicional e emocionalmente tão próxima do mar, encontramos inúmeras formas de o revisitar, quer seja através da música, da literatura ou da imagética da arte. A arte, de uma forma abrangente nos seus distintos géneros, tem constituído uma ferramenta profundamente favorável à preservação da memória sendo, por isso, uma força contrária aos espectros e riscos do esquecimento.

No que concerne às questões de memória, em particular, observemos que, enquanto seres sencientes estamos, pelo menos parcialmente, conscientes de que nos compomos e de que somos consistentemente invadidos por memórias. Já Santo Agostinho (354 d.C. – 430 d.C.) o frisava nas suas *Confissões*. Vejamos também que o percurso da Humanidade através do tempo e da História, a construção da identidade individual, da identidade coletiva e cultural - em última análise, quem somos como indivíduos, mas, igualmente, o que somos enquanto um todo coletivo - é potencialmente manifestado através da memória. Aparentemente, sós ou em grupo, somos não só o resultado das nossas próprias recordações, mas igualmente, o resultado

² Santo Agostinho – *Confissões*, Livro X, Capítulo 8.

do desejo de identidade e das memórias daqueles que viveram antes de nós, transmitidas pelas mais diversas formas e meios, continuamente, através dos tempos e de geração em geração.

Lembrar é, pois, uma responsabilidade fundamental, apesar de toda a subjetividade a que a memória se encontra sujeita. Materializamos os nossos antepassados ao recordá-los e seremos tangíveis, muito depois da nossa própria partida, nas memórias de outros. Todavia, é necessário não descurar a função vital que as imagens, os objetos e os rituais desempenham nos processos de memória e esquecimento, na medida em que constituem a prova visual do papel essencial desempenhado pela memória cultural.

Memória Individual, Memória Coletiva, Esquecimento

António Damásio (2019) afirma que, em finais do século XIX, Charles Darwin, William James, Sigmund Freud e Émile Durkheim haviam já reconhecido o papel da componente individual biológica na formação da cultura³. Freud (1856-1939) entendia a cultura tal como entendia os sonhos: como uma expressão de desejos, em permanente conflito tanto entre si como com a sociedade. Considerava a religião, a arte e a ciência como algo recompensador, mas salientava, porém, que a cultura representava o produto de impulsos aos quais é negada uma satisfação direta. No entanto, serão Durkheim (1858-1917 e, mais tarde, o seu discípulo Maurice Halbwachs (1877-1945), a atribuir à memória coletiva – social - um renovado significado sociológico.

A abordagem de Émile Durkheim centrava-se principalmente na religião e nos atos de fé: ritos, rituais e objetos de culto e em como, através dos mesmos, a memória do grupo pode perpetuar-se, deixando de ser apenas uma experiência religiosa isolada para se tornar também uma experiência social, como lemos nas suas palavras:

As representações religiosas são representações coletivas que expressam realidades coletivas; os ritos são formas de atuação que nascem somente no seio de grupos reunidos e cujo propósito é evocar, manter ou recriar certos estados mentais desses grupos. Contudo, se as categorias são de origem religiosa, então devem participar no que é comum a todas as religiões: também eles devem ser coisas sociais, produtos do pensamento coletivo.”⁴

Maurice Halbwachs publica *Les Cadres Sociaux de la Mémoire* em 1924, traçando, nesta obra, os contornos daquilo que, sob o seu ponto de vista, eram as dimensões individual e coletiva da memória social. Posteriormente, Halbwachs introduz a expressão “memória coletiva” no discurso sociológico, imbuindo-a de significado teórico e utilizando-a para se referir, não só às representações coletivas que, anteriormente, chamaram a atenção de Durkheim, mas também para

³ Ver DAMÁSIO, António – “A mente cultural humana”, pp.229-263.

⁴ Durkheim, Émile - **The Elementary Forms of Religious Life**, p. 9.

captar os enquadramentos sociais que moldam todas as memórias, incluindo as mais privadas. No que concerne a relação entre memória individual e memória coletiva, Maurice Halbwachs observa que, enquanto a memória individual pode ser compreendida como um ponto de convergência de influências sociais distintas, a memória coletiva é a articulação de memórias em quadros sociais comuns desenvolvida por um dado grupo social. Halbwachs declara:

Recorremos aos testemunhos para reforçar ou negar, mas também para completar o que sabemos de um acontecimento do qual já estamos de alguma forma informados, sendo que, no entanto, muitas das suas circunstâncias permanecem para nós obscuras. (...) E não adquirem os factos passados mais relevo, não julgamos revivê-los com mais força, porque já não estamos sozinhos a representarmos-los, e porque os vemos (...) ao mesmo tempo que com os nossos olhos, com os de um outro?”⁵

Observamos, assim, que, Halbwachs descrevia a memória de um grupo (coletiva) como o conjunto de recordações que não dizem respeito à esfera mais íntima e pessoal de um indivíduo, mas que são partilhadas por todos os membros do grupo. Isto, naturalmente, desbloqueia as questões relacionadas com os meios destas memórias partilhadas (lugares, monumentos, rituais) e com a relação entre memória individual e coletiva que, inevitavelmente, se influenciam mutuamente.

Na obra *A Companion to Cultural Memory Studies* (2010), Astrid Erll refere a importância de compreender que as noções de memória cultural ou coletiva derivam de uma metáfora operativa. Isto é, para Erll, “o conceito de lembrar/recordar – um processo cognitivo que ocorre nos nossos cérebros – é transferido, metaforicamente, para o nível de cultura. A este sentido metafórico, os académicos dão o nome de memória nacional, memória de uma comunidade religiosa ou ainda, memória literária.”⁶

Em termos de memória cultural, Aleida Assman (2021) apresenta a seguinte definição:

A memória cultural é um sistema de valores, objetos, instituições e práticas que retêm o passado para o presente e o futuro. Transfere conhecimentos e apoia a formação e elaboração de identidades distintas, uma vez que os seres humanos se definem a si próprios e são definidos pela sua associação a um ou vários grupos culturais e tradições.⁷

Assman reforça, precisamente, a noção de que a cultura se encontra intimamente associada à memória afirmando que, a cultura permite à humanidade criar uma estrutura de memória que ultrapassa a esperança de vida individual estabelecendo uma relação entre passado, presente e futuro ao criar, simultaneamente, um contrato imaginário entre os

⁵ Halbwachs, Maurice – “Memória Individual e Memória Coletiva”, p.17.

⁶ Erll, Astrid; Nünning, Ansgar (Eds.) – *A Companion to Cultural Memory Studies*, p. 6-7.

⁷ Assman, Aleida – “Cultural memory”. p.26.

vivos, os mortos e aqueles que estão ainda por nascer. De acordo com a autora, a memória proporciona-nos independência quanto ao tempo, uma vez que, os acontecimentos que, sob a forma de memórias, se tornam disponíveis para o sistema permitem a construção contínua de novas e diferentes conexões intemporais. Ao eliminar o fator tempo, a memória permite a sincronização entre recordação, antecipação, realização de projeções e reconstruções. Assman ressalva, no entanto, de igual forma, que a cultura se encontra manifestamente sujeita à influência do esquecimento, já que a memória humana pressupõe uma interação contínua, um quase “jogo de forças” entre o recordar e o esquecer. Isto é, para lembrar o essencial é fundamental que esqueçamos as inúmeras e residuais insignificâncias que permanentemente o rodeiam.

Pigafetta e a narrativa de memória

Em *Cânone e Arquivo* (2008), Aleida Assman reafirma, a propósito da dinâmica da memória cultural entre o recordar e o esquecer que:

ao recordarem, comentarem, criticarem, discutirem, lerem o que aconteceu no passado, remoto ou recente, os humanos participam em horizontes expandidos de produção de significado. Não precisam de começar de novo em cada geração porque se erguem sobre os ombros de gigantes, cujo conhecimento podem voltar a usar e a reinterpretar.⁸

A referida produção de significado, a par da curiosidade da Humanidade sobre si mesma expressa-se também, mas não só, sob a forma de literatura. As narrativas literárias têm, sobretudo num passado mais recente, adquirido uma nova dimensão, não só enquanto instrumento *mnemónico*⁹, mas também enquanto instrumento interpretativo. Durante séculos, a *mnemónica*, ou a arte da memória, provou-se essencial para a transmissão de informação uma vez que, até à invenção da imprensa, a escrita e a leitura eram ferramentas pouco difundidas, acessíveis apenas a alguns, e que o instrumento privilegiado para a partilha de conhecimento era aquele que Paul Zumthor (1985) apelidou de *the living voice*¹⁰ (a voz viva), ou seja, a transmissão de conhecimento através da oralidade. Nesta mesma nota, será talvez possível afirmar que todas as formas de recordação derivam de um simples primeiro ato de narrativa da recordação.

No âmbito da literatura, Ann Rigney reforça que, dada a importância histórica da escrita como *medium* da memória cultural, não surpreende que os estudos de memória

⁸ ASSMAN, Aleida – “Cânone e Arquivo”, pp. 75-86.

⁹ RIGNEY, Ann – “A dinâmica da recordação: os textos entre monumentalidade e *morphing*”, pp.161-170.

¹⁰ Ver ZUMTHOR, Paul – “*The living voice*”, pp. 4-8.

tenham suscitado grande interesse entre os estudiosos da literatura.¹¹ Há obras literárias que, pela sua grandiosidade de conteúdo, se assemelham a monumentos, fornecendo, de certo modo, pontos fixos de referência de onde nos é permitido partir.

Neste exercício de reinterpretção, optámos por analisar, enquanto *exemplum*, apenas um dos inúmeros contextos que o autor, António Pigafetta, nos apresenta: as aflições vividas no mar. O sentimento e o pensamento permanecem gravados no memorial documental criado por Pigafetta, nobre, cronista e narrador da primeira Circumnavegação do globo realizada por Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano. Esta é a narrativa de uma viagem épica e inédita iniciada em 1519 e finalizada, em condições extremas, por apenas 18 tripulantes e já sem o Capitão-general Magalhães, em 1522. As dificuldades experimentadas ao longo da viagem de Magalhães e Elcano, descritas por António Pigafetta, oferecem ao leitor um panorama contextual singular. Desta narrativa de viagem, aparentemente simples, contudo, por vezes tão tangível e tão próxima de nós, indivíduos da contemporaneidade, é possível partir para um estudo cultural, no qual identificamos, a par da complexidade das relações humanas, a intrincada relação do Homem com o Divino.

Na sua *Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo*, uma obra documental editada pela primeira vez em 1524 e na qual habitam tantas novas maravilhas, cores, sabores e cheiros, Pigafetta é factual no roteiro que apresenta ao leitor. David Boruchoff (2009) atenta que se trata de uma escrita descritiva, “consistindo em ações históricas, atores, nomes de lugares, objetos (especialmente, bens comerciais), listas de palavras, folclore, ilustrações que descrevem a forma e a posição das ilhas, a flora e a fauna e não de impressões, paisagens, ou episódios dramáticos”¹². Boruchoff nota ainda que, os comentários pessoais são mínimos, servindo a narrativa descritiva, principalmente, para “explicar alianças políticas, a elaboração de alimentos, vestuário, mercadorias e a realização de atos cerimoniais.”¹³ Todavia, como que adivinhando a curiosidade natural do leitor, Pigafetta pronuncia-se igualmente sobre momentos de coragem e de temor, de esperança na proteção de uma entidade maior enquanto elabora a descrição do conforto espiritual providenciado pelo Corpo Santo:

Nestas tempestades, muitas vezes nos apareceu o Corpo Santo, isto é, Santelmo em lume¹⁴. E entre outras, numa escuríssima noite fez tal esplendor como um facho ardente no cimo da maior gávea; e conosco ficou mais de duas horas, consolando-nos a nós que chorávamos. Quando esta bendita luz quis partir de perto

¹¹ Rigney, Ann – “A dinâmica da recordação: os textos entre monumentalidade e *morphing*”, pp.161 – 170.

¹² Boruchoff, David A., and Theodore J. Cachey. *Renaissance Quarterly*, vol. 62, pp. 172–74.

¹³ Boruchoff, David A., and Cachey, Theodore J. *Renaissance Quarterly*, vol. 62, pp. 172–74.

¹⁴ De acordo com Lima, Joana (trad. ed. e notas) - *Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo*, p. 35: “Sendo Santelmo a forma espanhola do nome de Erasmo de Formia, patrono dos marinheiros do Mar Mediterrâneo num contexto náutico significa um fenómeno em que a eletricidade atmosférica se reúne em forma de estrela no cimo dos mastros das naves. Este fenómeno é igualmente conhecido como “Corpo Santo”, “Santa Clara” e “São Nicolau”.

de nós, tão grandíssimo esplendor deu aos nossos olhos que ficámos mais de meio quarto de hora todos cegos, clamando misericórdia e verdadeiramente crendo estarmos mortos. O mar subitamente se aquietou.¹⁵

Antonio Pigafetta prossegue na sua descrição da aflição e das aparições:

Aqui sofreram as naves uma grandíssima tempestade, na qual nos apareceram muitas vezes os três corpos santos, isto é, Santelmo, São Nicolau e Santa Clara, numa tempestade que cessou subitamente.¹⁶

Nas palavras de Joana Lima¹⁷, Theodore Cachey Jr. sugere que a menção deste fenómeno na descrição de Pigafetta poderia ter como propósito agradar aos mecenas da obra, já que os cavaleiros de Rodes haviam erigido fortes, precisamente, em nome de Santelmo. Contudo, e embora fenómenos semelhantes aos que Pigafetta descreve pudessem ser hoje facilmente explicados pela ciência, torna-se necessário contextualizar, não esquecendo que estes eram homens do seu tempo, homens de fé em entidades desconhecidas, maiores e divinas, e de cuja história ilustrativa retiramos um modelo explanatório para tantas outras narrativas semelhantes.

***Ex-votos* marítimos: representações votivas de salvamento no mar**

Em *The Poetics of Space* (2014), Gaston Bachelard observa que, “é precisamente através do brilho de uma imagem que o passado distante ressoa com eco”¹⁸. Esta afirmação de Bachelard vem reforçar a noção da pertinência da componente visual nos processos de memória, uma vez que é notoriamente mais difícil esquecer o que vemos do que aquilo de que apenas ouvimos falar ou que somente imaginamos.

O *ex-voto* (nomenclatura que deriva do Latim *ex voto suscepto* - do voto feito), em particular, o *ex-voto* marítimo é uma repercussão dessa mesma substancialização da memória. Ao representar visualmente o milagre, também a gratidão daqueles que o viveram se imortaliza num ciclo constante de devoção - gratidão - memória que apenas cederá ao esquecimento quando o objeto visual deixar de existir. Assim, a representação, ainda de acordo com o que afirma Bachelard¹⁹ consiste, pois, num corpo de expressão através do qual comunicamos as nossas próprias imagens aos outros.

¹⁵ PIGAFETTA, Antonio - Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo. Lima, Joana. (trad. ed. e notas) - **Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo**, p. 35.

¹⁶ PIGAFETTA, Antonio - Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo. Lima, Joana. (trad. ed. e notas) - **Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo**, pp. 39-40.

¹⁷ PIGAFETTA, Antonio - Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo. Lima, Joana. (trad. ed. e notas) - **Relazione Del Primo Viaggio Intorno Al Mondo**, p. 35 (ver notas).

¹⁸ Bachelard, Gaston – **The Poetics of Space**, p. 1

¹⁹ Bachelard, Gaston – **The Poetics of Space**, p. 169.

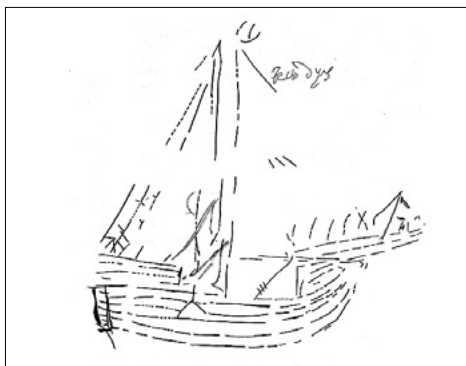


Fig. 1: Navio de alto bordo no Mosteiro de Santa Maria da Vitória. Revista Portuguesa de Arqueologia, vol.19, 2016, p. 305.

Dimensões: L 78 cm x A 76 cm. Cronologia aproximada: séculos XV–XVI.

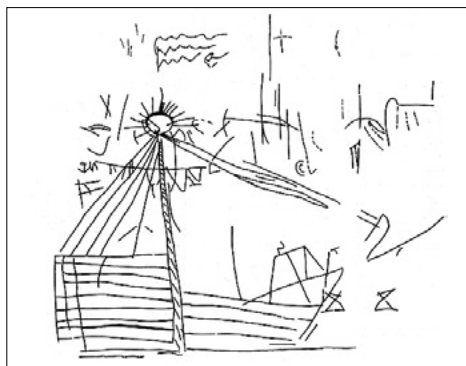


Fig. 2: Navio de alto bordo no Mosteiro de Santa Maria da Vitória. Revista Portuguesa de Arqueologia, vol.19, 2016, p. 305.

Dimensões: L 136 cm x A 112 cm. Cronologia aproximada: séculos XV–XVI.

Debruçando-nos concretamente sobre o *ex-voto* enquanto objeto de representação visual, atentemos na definição que João Soalheiro apresenta, no Dicionário de História Religiosa de Portugal:

EX-VOTO. 1. Gesto e memória: Na fronteira da existência, marcada pelo aparente sem-sentido da perda, seja da vida, seja dos bens, seja pela impossibilidade de realização de anseios ditados pelo amor, homens e mulheres alongam em esperança o limiar que os aperta, erguendo a prece para Deus, a quem, libertos do perigo, devolvem a gratidão de uma vida renascida. O *ex-voto* assume a vocação memorativa dessa esperança, testemunhando, antes de mais, uma atitude profundamente crente, na entrega com confiança ao Deus da vida, que se faz presença amorosa também na proteção intercessora dos santos. Estes, que pelo exercício da vida se impõem como modelos, são-lhe próximos e irradiam em renovado testemunho a sua bondade. O *ex-voto* baliza sempre, independentemente da expressão, tipologia ou riqueza informativa, dois vetores que assinalamos como nucleares: traduz um gesto e cria memória.²⁰

No seguimento da definição dada por Soalheiro podemos considerar os *ex-votos* marítimos como artigos que consistem, na sua essência, em objetos de gratidão, oferecidos por graças divinas concedidas em contexto marítimo ou fluvial. Destes, os mais antigos de que há, para já, registo em Portugal encontram-se na Sala do Capítulo, do Mosteiro de Santa Maria da Vitória - o Mosteiro da Batalha. Este mosteiro, localizado no centro de Portugal, é um dos edifícios mais relevantes, senão o mais relevante de entre outros, de acordo com a Revista Portuguesa de Arqueologia (2016), construído nos finais da Idade Média.

²⁰ Soalheiro, João - **Dicionário de História Religiosa de Portugal**, pp. 236-238.

É igualmente importante salientar que, este Mosteiro de Santa Maria da Vitória é também ele um *ex-voto* a Nossa Senhora que D. João I mandou erigir, logo após a Batalha de Aljubarrota de 1385, como símbolo da vitória das suas tropas e cumprindo a promessa que fizera à mãe de Cristo, Aquela que considerava a sua divina protetora²¹.

As imagens acima, os referidos *ex-votos*, traduzem-se em *graffiti*, de certo modo rudimentares que, pelas suas características, aparentam tratar-se de representações de um conjunto de embarcações dos séculos XV–XVI, acreditando-se, portanto, contemporâneas de Magalhães e Elcano. Quanto à finalidade destes *graffiti* e, de acordo com Adolfo Silveira Martins e Maria de Magalhães Ramalho (2016), correspondem, provavelmente, a *ex-votos* executados ou comissionados por marinheiros que, partindo ou regressando do mar, pediam ou agradeciam a proteção divina:

(...) apesar da forma rudimentar como são executados os desenhos, eles apresentam um certo rigor naquilo que é mais importante representar de modo a poder ser identificado o tipo de embarcação, justificando assim a afirmação que, muito provavelmente, se trataria de oferendas de marinheiros.²²

Este tipo de representações não é exclusivo em Portugal. A sua existência verifica-se igualmente, por exemplo, em algumas igrejas inglesas, sobretudo as que se encontram mais próximas do litoral erigidas durante o período medieval. Estes impressionantes *graffiti* detêm ainda hoje uma ideia de permanência no tempo que, provavelmente, contribui

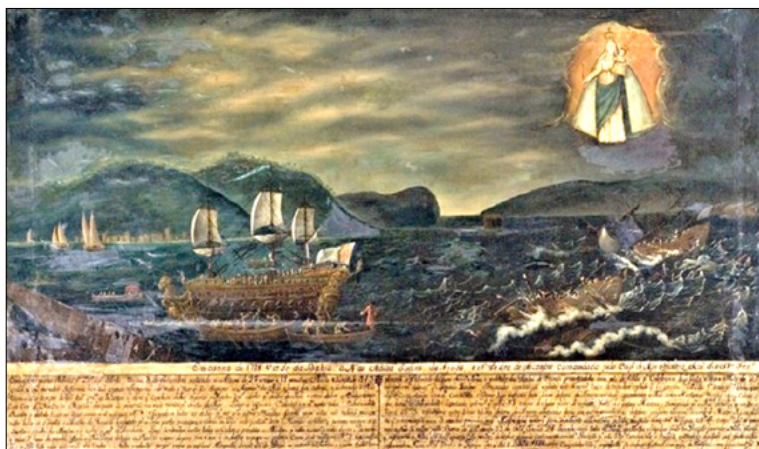


Fig. 3: *Nau Nossa Senhora da Ajuda e São Pedro de Alcântara* (MM.05248, ano 1718 (século XVIII). Autor desconhecido.

Técnica: Óleo sobre tela. Dimensões: 2,105cm x 1,135cm. Fonte: Museu de Marinha

²¹ Martins, Adolfo Silveira; Ramalho, Maria de Magalhães – “Navios no Mosteiro da Batalha: contributo para o estudo dos *graffiti* históricos”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, pp. 301–311.

²² Martins, Adolfo Silveira; Ramalho, Maria de Magalhães – “Navios no Mosteiro da Batalha: contributo para o estudo dos *graffiti* históricos”. *Revista Portuguesa de Arqueologia*, pp. 301–311.

para potenciar a ideia do milagre e da gratidão pelo mesmo. Em *Medieval Graffiti: The lost voices of England's Churches* (2015), Matthew Champion lembra-nos que, depois do apagar das velas, de todos os vestígios de cera serem removidos do altar e do dissipar do fumo através da brisa, os *graffiti* ainda permanecem visíveis, robustos como as paredes em que estão inscritos.²³

O *ex-voto* e a Memória Cultural

O *ex-voto*, algo comum na cultura portuguesa - embora, na contemporaneidade, dotado de algumas características distintas - permite-nos, ao estabelecer uma relação tão próxima com a memória, tomá-lo como um documento²⁴, mais uma vez, independente do espaço temporal, que continua a fazer prova de um acontecimento: a salvação divina.

Atentemos, assim, na beleza intemporal da narrativa visual da imagem abaixo, simples, contudo em tudo, muito semelhante às descrições de Pigafetta.

O tempo parece não ter exercido qualquer influência na forma como as cenas são visualmente narradas e retratadas através dos séculos: existe o incidente e nele participam os intervenientes, o milagre e o agradecimento. Ao observar um *ex-voto* marítimo, observamos as forças da natureza em plena ação, a ténue fronteira entre a vida e a morte, o milagre e as vidas salvas. Apesar da despretensão da obra, o impacto da sua expressão visual prevalece, a par da dramatização do acontecimento, ressoando pelo tempo enquanto o momento se transfigura numa memória cristalizada.

O comissionamento, execução e oferta de obras visuais deste género popularizou-se, sobretudo, na cultura popular cristã do Sul da Europa e América, podendo ser encontrada no norte da Europa, embora com menos frequência e com características iconográficas muito distintas. Habitualmente, o *ex-voto* era comissionado a terceiros, profissionais ou leigos, mediante um determinado pagamento e posteriormente oferecido a uma paróquia ou santo de devoção.

Há inúmeras formas de representações votivas deste tipo, cujos métodos e técnicas de execução, naturalmente, evoluíram e se modificaram, mas continuando ainda a prevalecer. No seu cerne, e resumidamente, os *ex-votos* marítimos constituem meios abrangentes de expressão cultural popular, de inspiração religiosa, que podem tomar a forma de graffiti, pintura, bordados, partituras musicais, modelos de embarcações à escala, alimentos, entre inúmeros outros.

²³ Champion, Matthew – *Medieval Graffiti: The lost voices of England's Churches*.

²⁴ O historiador francês Jacques Le Goff afirma que “a memória coletiva e a sua forma científica, a História usam dois tipos de material: documentos e monumentos”. Goff, Jacques Le – “Documento/Monumento”, pp. 5-38.

Conclusão

Frequentemente, os *ex-votos* não são considerados obras-primas, peças da alta cultura Arnoldiana²⁵ (embora existam, claro, exceções na alusões que encontramos por exemplo, em João Pedrozo²⁶), uma vez que, na sua grande maioria, pertencem à vertente da cultura popular. No entanto, através da sua ingenuidade visual, possuem a capacidade de desempenhar o papel essencial da memória cultural, na medida em que são artefactos que transportam conhecimento, contribuindo, simultaneamente, para a construção e definição da identidade individual e coletiva.

Através da sua imagética particular, contam histórias sobre milagres, sobre vidas que eram, por vezes, particularmente difíceis, espaços singulares e tempos idos. Estes objetos são portadores de um precioso interesse sociológico e antropológico, vital para compreender a humanidade e as tradições: tanto as práticas religiosas ou pagãs, como as práticas culturais.

A sua pertinente narrativa visual, frequentemente dramática, contribui, numa época em que os processos de recordar e esquecer são fortemente influenciados pelo que é melhor recordar e mais fácil de esquecer, para manter viva a memória e para nos recordar, enquanto humanos frágeis que somos, da natureza transitória da vida.

A indubitável importância destes testemunhos visuais para a cultura marítima e o seu profundo significado permite-nos uma aproximação ao passado, através da memória coletiva e cultural para que possamos confirmar que os receios, o temor e a gratidão ao Divino dos homens de Magalhães são os mesmos que, quinhentos anos volvidos, ainda se repercutem em nós, mulheres e homens do século XXI.

Assim, recordamos, interpretamos e o passado materializa-se.

Agradecimentos

O meu agradecimento vai para os investigadores do projeto *Memórias Viajantes: Representações da Cidade e do Mar*. Este texto traduz uma construção conjunta de investigação e procura de saber. O projeto *Memórias Viajantes* desenvolve-se a partir da porosidade entre a cidade, o rio e o mar. Viajando no tempo e no espaço, visa o estudo de várias materializações adormecidas, visuais e narrativas.

Mais informações sobre o projeto em <https://www.memoriasviajantes.lettras.ulisboa.pt/>.

NOTA: as traduções constantes neste capítulo são da responsabilidade da sua autora.

²⁵ Referência a Matthew Arnold, poeta e pensador inglês que no seu ensaio **Culture and Anarchy: An Essay in Political and Social Criticism** (1867) define cultura como: "Culture is then properly described not as having its origin in curiosity, but as having its origin in the love of perfection; it is a study of perfection."

²⁶ Pintor, gravador e desenhista português. Movimento artístico romântico. (1825-1890). As suas obras representavam, sobretudo, navios.

Bibliografia

ASSMAN, Aleida – “Cânone e Arquivo”. Alves, Fernanda Mota [et al] (org.). **Estudos de Memória. Teoria e Análise Cultural**. Edições Húmus, 2016. ISBN 978-989-755-175-8

ASSMAN, Aleida – “Cultural memory”. Hamburger, Andreas; Hancheva, Camellia; Volkan, Vamik D. (Eds.) **Social Trauma – An Interdisciplinary Textbook**. Springer, 2021, pp.25-36. ISBN 978-3-030-47816-2

BACHELARD, Gaston – **The Poetics of Space**. Jolas, Maria (trans.) Penguin Books, 2014.

ISBN 978-0-14-310752-1

BORUCHOFF, David A.; CACHEY, Theodore J. **Renaissance Quarterly**, vol. 62, no. 1, 2009, pp. 172–74. JSTOR, <https://doi.org/10.1086/598376>. Accessed 21 Nov. 2022.

CHAMPION, Matthew – **Medieval Graffiti: The lost voices of England's Churches**. Penguin Random House UK. Kindle Edition, 2015. ISBN 9781473503632

DAMÁSIO, António – **A Estranha Ordem das Coisas**. Circulo de Leitores, 2019. ISBN 9789896443344.

DURKHEIM, Émile - **The Elementary Forms of Religious Life**. The Free Press, 1995.

ERLL, Astrid; NÜNNING, Ansgar (Eds.) – **A Companion to Cultural Memory Studies**. De Gruyter, 2010. ISBN 978-3-11-022998-1

HALBWACHS, Maurice – “Memória Individual e Memória Coletiva”. Alves, Fernanda Mota [et al] (org.). **Estudos de Memória. Teoria e Análise Cultural**. Edições Húmus, 2016. ISBN 978-989-755-175-8

LE GOFF, Jacques - “Documento/Monumento”. **Enciclopedia Einaudi**, Romano, Ruggiero [et al] (eds.). Torino, 1978, pp.5- 38.

Library of Congress Exhibitions. **Sigmund Freud: Conflict & Culture**. <https://www.loc.gov/exhibits/freud/>. [Acesso 18.12.2022]

MARTINS, Adolfo Silveira; RAMALHO, Maria de Magalhães – “Navios no Mosteiro da Batalha: contributo para o estudo dos *graffiti* históricos”. **Revista Portuguesa de Arqueologia**, vol.19, 2016, pp. 301–311.

NORA, Pierre - “Entre a Memória e a História: a problemática dos lugares”. Alves, Fernanda Mota [et al] (org.). **Estudos de Memória. Teoria e Análise Cultural**. Edições Húmus, 2016. ISBN 978-989-755-175-8

PIGAFETTA, Antonio - **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo**. Lima, Joana. (trad. ed. e notas). Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2021. ISBN 978-972-27-2984-0

RIGNEY, Ann – “A dinâmica da recordação: os textos entre monumentalidade e morphing”. Alves, Fernanda Mota [et al] (org.). **Estudos de Memória. Teoria e Análise Cultural**. Edições Húmus, 2016. ISBN 978-989-755-175-8

SOALHEIRO, João - **Dicionário de História Religiosa de Portugal**. JORGE, Ana Maria [et al] (coord.) Círculo de Leitores, 2000. ISBN 972-42-2383-3

WALLWORK, Ernest - "Durkheim's Early Sociology of Religion." **Sociological Analysis**, vol. 46, no. 3, 1985, pp. 201-17. JSTOR, <https://doi.org/10.2307/3710690>. [Accessed 19 Nov. 2022].

ZUMTHOR, Paul - "The living voice". The Spoken and the written word. The UNESCO Courier. Disponível em <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000066321>. [Consulta em 01 NOV 2022]

A EXPEDIÇÃO DE MAGALHÃES E ELCANO E A SOCIEDADE DE CONSUMO NO SÉCULO XVI

Marília dos Santos Lopes¹

Resumo

Na presente comunicação procurar-se-á abordar como a primeira circunavegação do orbe terráqueo incrementou a génese de um mundo global, criando novas rotas, novos empreendimentos e também novos consumidores. Se já se tinha iniciado uma complexa e intrincada rede de trocas comerciais com as primeiras viagens marítimas, o certo é que, nos inícios do século XVI, o chamado comércio de longa distância assume uma decisiva primazia na economia coeva. De modo rápido e regular, irão chegar à Europa, e aos outros continentes, produtos e objetos de diferentes origens e materiais. Originárias de todas as partes do mundo, mercadorias, como o cravo e a noz-moscada trazidas pela expedição de Magalhães-Elcano, contribuíram para uma mais alargada e robustecida paleta de produtos e objetos em circulação. Como se pretende demonstrar, a oferta e a procura destes produtos e bens proporcionaram uma transformação cultural, levando a novas práticas de consumo e sociabilidade num mundo cada vez mais global.

Palavras-chave: Rotas; consumidores; globalização mundial; comércio a longa distância.

Abstract

In this article, we will try to explore the way in which the first circumnavigation of the globe accelerated the genesis of a global world, creating new routes, new enterprises and also new consumers. If a complex and intricate network of commercial exchanges had already begun with the first sea voyages, the truth is that, at the beginning of the 16th century, the so-called long-distance trade came to play a decisive role in contemporary economy. Products and objects of different origins and materials began to reach Europe and the other continents rapidly and regularly. Goods from all parts of the world, such as clove and nutmeg brought by the Magellan-Elcano expedition, contributed to a wider and more robust range of products and objects in circulation. As we will demonstrate, the supply and demand for these products and commodities led to a cultural transformation, resulting in new practices of consumption and sociability in an increasingly globalised world.

Keywords: Routes; consumers; world globalisation; long-distance trade.

¹ Universidade Católica Portuguesa. Doutorada em História pela Universidade de Bamberg, Alemanha. marilialopes@ucp.pt.

I. A partir da década dos anos oitenta, e mais decididamente nos anos noventa do século XX, a concepção de uma história global tem vindo a ser reconhecida como uma resposta científica necessária ao processo de globalização.² Na esteira de “une sorte d’essai d’histoire globale”, como escreveu Fernand Braudel,³ a atenção dada à dimensão global da história deu azo a uma consciencialização em relação não só ao período inicial caracterizado pela variedade e diversidade de contactos interculturais no mundo (dos séculos XV e XVI), mas também a novos temas e reflexões nas dinâmicas transnacionais. Assim, mesmo uma história da Europa ou uma história do Atlântico⁴ instalam limites que não correspondem à complexidade da realidade histórica abordada: tal como o continente europeu não se entende sem ter em conta os intercâmbios extra-europeus e a história do Atlântico não pode ser vista sem a relação com os Oceanos Pacífico e Índico, também as diferentes reflexões e análises históricas não poderão ser compreensíveis sem entrecruzar e “conectar”⁵ elementos e agentes globais. História comparada, história intercultural e história transnacional foram e são algumas das noções e concepções estruturais de uma mudança que aspira a uma história global.

A sociedade contemporânea vive rodeada de objectos, artefactos ou mercadorias raras, que usa e consome em diferentes ocasiões e situações sem, muitas vezes, reconhecer as origens, as funções, os valores ou as utilidades. Isoladamente ou em grupos, a sociedade tira partido destes ‘discretos parceiros’, dedicando pouca atenção e comedido interesse à sua presença e poder.

Nos últimos anos, eles tornaram-se, concludentemente, tema e objecto de reflexão de muitas e diversas áreas do saber, como se pode constatar pelo grande número de trabalhos e estudos que, com grande empenho e dinamismo, colocaram este tópico nas áreas mais atuais da investigação. Deste modo, surgiram trabalhos não só, significativa e compreensivelmente, nas áreas tradicionalmente mais relacionadas com esta temática, como a economia, ou a sociologia, mas também na antropologia, nos estudos de cultura e na história, fazendo nascer sólidas e promissoras investigações. Sem deixar de analisar a produção, a circulação e o consumo de objectos, estas novas linhas de investigação e os seus autores souberam alertar para a relevante componente cultural que tal análise representa. Consequentemente, o olhar sobre determinados objectos, o seu perfil e respectivo percurso revelam novas formas de narrar e diferentes modos de representação. A partir destas análises, poder-se-á testemunhar que o lugar e o papel que lhes eram atribuídos terão de ser redimensionados, sendo necessário reequacionar, como o revelam recentes estudos, a decisiva mediação cultural levada a cabo pelos próprios objectos.

² Veja-se, entre outros, OSTERHAMMEL, Jürgen e PETERSSON, Niels P. - **Geschichte der Globalisierung: Dimensionen, Prozesse, Epochen** e CANNY, Nicholas - *Atlantic History and Global History*, pp. 317-336.

³ BRAUDEL, Fernand - *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l’époque de Philippe II*, 2 vols. e BRAUDEL - *Gramática das Civilizações*.

⁴ Como, por exemplo, FONSECA, Luís Adão da - *Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico* e BAILYN, Bernard - *Atlantic history: concept and contours* ou GREENE, Jack P. e MORGAN, Philip D., ed. - *Atlantic history: a critical appraisal*.

⁵ SUBRAHMANYAM, Sanjay - *Impérios em Concorrência. Histórias conectadas nos séculos XVI e XVII*.

Nas últimas décadas o estudo da cultura material tem, por isso, ganho uma maior relevância e acuidade. Para um historiador da Época Moderna este é também um repto indispensável e insubstituível, período em que se estabelece e se consolida uma conexão interplanetária. O estudo do modo como objetos, entendidos como mercadorias, presentes, raridades, artefactos entre outros, circularam e se cruzaram pelas mais diversas partes do globo terrestre, bem como os impactos que esta introdução provocou nas dinâmicas sociais e culturais da Europa coeva, serão fundamentais para compreender a génese de uma sociedade de consumo, em que se anotam profundas e consistentes mudanças e alterações a nível global.

A chegada das mercadorias e artefactos de regiões não-europeias, em particular orientais, rapidamente se farão notar no dia-a-dia da Europa renascentista, como assinalou já, em 1996, Lisa Jardine.⁶ Com base em diversas e representativas peças de arte, a autora interpreta como a sociedade renascentista se tornou cada vez mais numa sociedade de consumo, onde a apropriação de objectos e mercadorias de luxo, objectos estes vindos de outros continentes,

em especial do Oriente, se tornariam um elemento assíduo e constante.

Nos quadros de grandes pintores renascentistas como Giovanni Bellini, Lisa Jardine reencontra não só novas formas e perspectivas, novas técnicas, como expressão da sua modernidade, mas também o uso de produtos vindos de outras paragens, que, concludentemente, permitem inaugurar inovações nas posturas e atitudes dos seus personagens, como o revela o retrato do doge veneziano Leonardo Loredan. Tratando-se do primeiro retrato oficial de um doge, esta pintura renova a tradição veneziana numa clara simbologia de uma presença oriental, introduzindo tecidos orientais, entre outros aspectos, como reflexo claro e directo da excecionalidade e singularidade do retratado.



Fig. 1: Hans Holbein, O mercador
Georg Gisze, 1532

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hans_Holbein_der_J%C3%BCngere_-_Der_Kaufmann_Georg_Gisze_-_Google_Art_Project.jpg

Mas não são só os regentes que transpõem este privilégio de se expor com novas representações, também a sociedade em geral, e os mercadores, em particular, como se pode testemunhar em inúmeros exemplos, rodeiam-se de mercadorias e objetos raros e de incalculável valor (Fig. 1). Um exemplo bem conhecido das relações entre Portugal e as empresas alemãs, é o agente e mercador dos Fugger: Matthaus Schwarz.⁷ No âmbito das navegações marítimas portuguesas, é bem conhecida a imagem do escritório dos Fuggers, onde junto de Jacob Fugger, se pode ler numa das gavetas o nome

⁶ JARDINE, Lisa - *Worldly Goods. A New History of the Renaissance*.

⁷ LOPES, Marília dos Santos - *Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas. Para uma iconografia dos descobrimentos*.

de Lisboa (Fig. 2).⁸ Esta imagem que se encontra num Álbum de Matthäus Schwarz, recheado de muitas outras imagens e auto-representações, traduz a decidida vontade e desejo de construir de modo singular e único a sua biografia - também esta uma determinante característica dos homens novos do Renascimento.⁹ Desde o uso de tecidos e modelos exclusivos, a plumas e outros acessórios, entre outros adornos, visa-se destacar a individualidade e raridade de um vestuário e, simultaneamente, de uma posição social, símbolo de uma época em transformação.

Neste contexto, os objectos, as mercadorias ganhavam decidida importância e principalmente aqueles que, na sua aquisição e uso, espelhavam todo um trajecto de difícil acesso e raridade como seja o caso da porcelana reproduzida num quadro de Andrea Mantegna (Fig. 3). Considerada a primeira representação de uma porcelana chinesa, a beleza e a fineza destas peças irão suscitar, como sabemos, o deslumbramento e a admiração dos europeus. Mas as porcelanas não serão casos únicos. Muitas serão as mercadorias, os objectos de arte, ansiados pela sociedade do Renascimento, sejam eles porcelanas, pedras preciosas, ou pedras de bezoar que, com os seus benefícios contra doenças ou mau olhados seriam muito requisitadas ou ainda as cadeiras chinesas também elas muito apreciadas, por exemplo, pela rainha Catarina de Áustria¹⁰ ou por Filipe I de Portugal. Também são ainda de referir os leques



Fig. 2: Álbum de Matthäus Schwarz, 1517, Herzog-Anton-Ulrich-Museum Braunschweig <https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Fuggerkontor.jpg>



Fig. 3: Andrea Mantegna, A Adoração dos Reis Magos, (1495 e 1505) https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Andrea_Mantegna_-_Adoration_of_the_Magi_-_WGA13985.jpg

⁸ Sobre as empresas alemãs em Portugal, veja-se POHLE, Jürgen - **O imperador maximiliano e a alta finança alemã e os descobrimentos portugueses** e POHLE, - **Deutschland und die überseeische expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**, bem como LOPES, Marília dos Santos - **Tópicos, histórias e vivências do Portugal mercantil e marítimo na Alemanha do século XVI**, pp. 127-150.

⁹ GREENBLAT, Stephen - **Renaissance Self-Fashioning. From More to Shakespeare** e LOPES, Marília dos Santos - **Para uma Suma do Saber: a Cultura do Humanismo no Renascimento**, pp. 79-87.

¹⁰ Veja-se, entre outros, JORDAN-GSCHWEND, Annemarie - **Catarina de Áustria: Coleção e Kunstkammer de uma princesa renascentista**, pp. 62- 70 e JORDAN-GSCHWEND - **As Maravilhas do Oriente: Coleções de Curiosidades Renascentistas em Portugal**, pp. 128-153.

que D. Catarina de Áustria (Fig. 4) importou em grandes quantidades usando-os, geralmente, como presente para familiares ou representantes das cortes europeias.¹¹ Assim, e se na China e no Japão, eram também os homens os utilizadores dos leques, como se pode ver no retrato de Toyotomo Hidesyoschi (1536-1598), entre outros,¹² na Europa, eles irão ser um requisito muito apreciado pelas mulheres. Mas se nas cortes europeias, se tornariam um adorno muito requisitado, também as mulheres portuguesas o adoptaram em Goa, como o salientam as ilustrações da obra de Jan Huygen van Linschoten.

Eis, pois, um exemplo bem emblemático e significativo de como um objecto se tornou geográfica e socialmente usado em todo o globo. Tanto presente no casamento de escravos no Brasil (Fig. 5), como o vimos em Jean Debret na sua célebre *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil* (1834-1839), um documento da sociedade brasileira do início do século XIX, como no Peru, em Lima, entre as representantes da elite crioula, como o vimos no retrato Mariana Belsunse y Salazar de Lima, ricamente vestida e onde não falta o leque, manifesta expressão de um mundo global. Encontrando nas redes económicas, alicerces para a construção de um contexto global, os homens do Renascimento irão modelar novos espaços físicos e humanos num acelerado e complexo “mundo em movimento” de gentes, coisas e ideias, como bem traçou Russell-Wood.¹³

Nos navios circulam mercadorias, plantas, animais, materiais da mais diversa natureza sejam mercadorias e objectos de grande valor, pedras preciosas, especiarias, porcelanas, mas



Fig. 4: António Moura: Catarina de Áustria, (ca 1552 a 1553)

https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Catarina_de_%C3%81ustria_1507-1578_hd.jpg

¹¹ Cf. PINTO, Paulo de Campos - **O Leque de Folha Dobrada em Portugal do século XVI ao século XX. Leques Comemorativos Portugueses.**

¹² Mas os leques também se podem encontrar nas mãos de mercadores, como o prova o exemplo registado no manuscrito do soldado Caspar Schmalkalden que esteve entre 1642 e 1652, ao serviço da VOC. É num desenho da sua *Die wunderbaren Reisen des Caspar Schmalkalden nach West und Ostindien* que podemos admirar um mercador chinês com o seu leque. Cf. LOPES, Marília dos Santos - Towards a Global Culture of Things. Chinese Objects at German Courts (17th-18th centuries). Nos biombos namban podemos encontrar entre mercadores e padres jesuítas, guerreiros japoneses com leques. O missionário Luís Frois refere que os sacerdotes japoneses, os bonzos eram obrigados a pregar dos seus púlpitos com vestes de seda e segurando leques dourados, costume este que, como o autor acrescenta, nunca os sacerdotes portugueses poderiam adoptar, dado que seriam tomados por loucos. Assim, se na sociedade oriental, tanto homens como mulheres podem ter como adereços de uso diário os leques, na Europa vai tornar-se essencialmente um adorno das mulheres. Em meados do século XVI, leques sortidos e de diferentes materiais, seda, penas, papel, laca, tornam-se acessórios do quotidiano da corte lisboeta. A infanta D. Maria, filha de D. Manuel I, será a primeira princesa portuguesa a ser retratada com um leque de abrir e fechar na mão, mas a partir daí várias serão as damas da corte a deixarem-se representar com este objecto pessoal.

¹³ RUSSELL-WOOD, Anthony John Russell - **Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808).**

também poderão ser produtos mais singelos e alcançáveis, embora diferentes nos seus materiais e produção. Como destaca Luís Filipe Barreto: As primeiras viagens dos séculos XV e XVI „realizam uma universal contaminação dos gostos e produtos construindo um sistemático regime de trocas entre a sensibilidade e os hábitos europeus-cristãos e os hábitos e sensibilidades dos mundos africano, asiático e americano. Da comida à bebida, do cheirar ao ver, do vestuário à música produz-se uma imensa e intensa troca que possibilita a criação de outras formas de ser e de estar na vida bem diferentes das tradicionais.”¹⁴

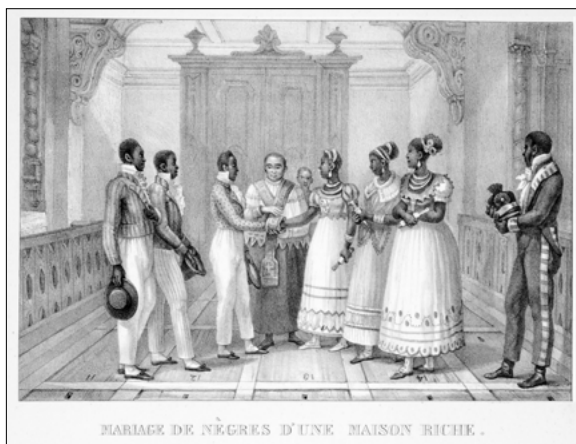


Fig. 5: Jean Baptiste Debret, *Voyage pittoresque et historique au Brésil* [...] (Volume 2), Paris: Firmin Didot Frères, 1835:

https://digital.bbm.usp.br/bitstream/bbm/3541/1/006245-3_IMAGEM_107.jpg

Já nos finais do século XV, Hieronymus Münzer se surpreende com a diversidade de mercadorias que encontra em Lisboa. Entre animais, plantas e frutos descritos no seu relato, o prestigiado viajante alemão refere objetos feitos por africanos, artefactos que o levam a expressar a sua admiração pelas “novas novidades” de um continente de há muito referenciado, mas tão desconhecido.¹⁵

Neste sentido, e paralelamente ao comércio regular, ir-se-á desenvolver um comércio de produtos raros, exóticos ou de luxo que irá também alimentar a curiosidade de muitos estudiosos e colecionadores.¹⁶ Muito em breve intelectuais e príncipes colecionavam instrumentos musicais, adornos, armas, cerâmica, em suma, objetos e testemunhos de outras sociedades, que passam a fazer parte integrante dos circuitos sociais, culturais e artísticos da Europa da época moderna. É neste ambiente de intercâmbio global onde a curiosidade é uma importante atitude dos homens renascentistas,¹⁷ que vão surgir as célebres *Kunst- und Wunderkammern*.¹⁸

Nas *Kunst-und-Wunderkammern* ansiava-se, como refere o imperador Rodolfo do Sacro Império Romano-Germânico (1552-1612), também um grande colecionador “[...]”

¹⁴ BARRETO, Luís Filipe - A Herança dos Descobrimentos, pp. 1-13, aqui p. 3.

¹⁵ MÜNZER, Jerónimo - *Itinerário*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931 e LOPES, Marília dos - “Fomos muito bem tratados”: Portugal e os portugueses nos escritos alemães dos séculos XV e XVI, pp. 211-227.

¹⁶ LOPES, Marília dos Santos - Portugal e a visibilidade do mundo, séc. XV e XVI, pp. 101-116.

¹⁷ LOPES, Marília dos Santos - *Writing new worlds: the cultural dynamics of curiosity in Early Modern Europe*.

¹⁸ Veja-se ZYTARUK, Maria - Cabinets of Curiosities and the Organization of Knowledge, in: University of Toronto Quarterly 80 (1) (January 1): 1-23.

criar uma ciência do Todo, que [...] tudo resumisse”.¹⁹ Nestas coleções dever-se-iam guardar os mais nobres, os mais estranhos e exóticos produtos da natureza, mas também os mais raros e de maior valor artístico num anseio da tão pretendida universalidade. Além disso, “[...] these collections aided in the “administering of the state”, the business of governance, and did it in very pragmatic ways. Certainly they were means of projecting images of princely wealth, power, erudition, and identity, but they were also practical repositories of practical knowledge.”²⁰

Neste sentido, quando se tratava de comprar objetos exóticos para enriquecer coleções seria, como expressa o Imperador Maximiliano I (1459-1519): “Quanta rariora tanta meliora”. Através de presentes, de vias diplomáticas, mas também de agentes comerciais que enviava a Portugal e à Espanha, agentes estes que, por sua vez, se tornaram igualmente importantes divulgadores e amantes das novidades, o Imperador poderia aceder a objectos singulares. Entre os comerciantes e colecionadores dos Habsburgo, encontra-se o célebre Philipp Hainhofer (1578 – 1647), também um grande admirador das novidades, chegando a afirmar que: “Quando alguém me oferece para a minha Kunstkammer algum objecto exótico, seja de origem natural ou artificial, dá-me uma alegria muito maior do que se me oferecessem dinheiro.”²¹ De valor incalculável, estes objectos adquirem outros estatutos e categorias.

Os objetos raros e singulares de um colecionador não terão, por isso, apenas uma função admirativa. Basta recordar os trabalhos em marfim, cujas peças tiveram um grande êxito na Europa do Renascimento. Não havia príncipe ou grande senhor que não as quisesse ter. E não eram apenas as famílias reais que possuíam estes objetos exóticos. Numa fatura datada de 25 de maio de 1497 e pertencente à viúva e herdeiros de Estevão Pestaro, antigo guarda-roupa-mor de Dom João II, enumeram-se três colheres de marfim. Também no espólio do bispo da Guarda, datado de 1517, se referem seis colheres e três saleiros de marfim.²²

Muitos destes produtos deixam, por isso, de ser apenas objeto de troca, comercial ou presente para se tornarem um instrumento político-social, bem como uma fração manifesta do quotidiano europeu, como a taça de porcelana, que surpreendentemente podemos visualizar na *Adoração dos Reis Magos* (1495-1505) de Andrea Mategna. Também a pintura manuelina, e a dos inícios do reinado de D. João III está, como o advertiu Pedro Dias,²³ cheia de representações de obras importadas. São esteiras africanas, como as que encontramos no quadro de Jorge Afonso de 1515, as colheres do Benim ou os famosos contadores

¹⁹ Cit. in: SILVA, Nuno Vassallo e TRNEK Helmut (Ed.) - *Exotica: Os Descobrimentos Portugueses e as Câmaras de Maravilhas do Renascimento*, p. 21.

²⁰ SMITH, Pamela H. e FINDLEN, Paula - *Merchants & marvels. Commerce, science and art in early modern Europe*, p. 195.

²¹ SILVA, Nuno Vassallo e TRNEK Helmut (Ed.) - *Exotica*, p. 22

²² SILVA, Nuno Vassallo e TRNEK Helmut (Ed.) - *Exotica*, p. 88.

²³ DIAS, Pedro (Ed.) - *Feitorias. L' Art au Portugal au temps des grandes découvertes (fin XIVe siècle jusqu'à 1548)*, pp. 62-64.

indo-portugueses, entre muitos outros significativos exemplos de um processo de apropriação e integração resultante das trocas de um mundo global.

II. Os produtos e objectos provocam e impelem, em grande medida, para uma sociedade de consumo. Se autores contemporâneos, como Mary Douglas²⁴ ou Gilles Lipovetsky,²⁵ destacam o fenómeno do consumo e o seu papel transformador da cultura e da sociedade hipermoderna, o certo é que as premissas para o seu surgimento e o aparecimento da figura de consumidor têm as suas origens há bem mais tempo.

Mary Douglas defende que o consumo produz o tipo de sociedade na qual o consumidor vive, pois este é o processo de transformar mercadorias em bem-estar. A sociedade é o produto das escolhas de consumo, determinado pelas relações sociais dos consumidores.

Na esteira do sociólogo Marcel Mauss, Fernand Braudel comenta que não é na produção que a sociedade encontra o seu élan, mas no luxo que, em contrapartida, é o seu grande promotor.²⁶ A conquista do supérfluo dá maior exaltação espiritual do que a conquista da necessidade. Neste jogo social abundam os caprichos, os desejos de encontrar actores originais e fascinantes para produzir um novo e atraente espectáculo invejado e desejado pelos espectadores. E é assim que o uso das especiarias não vai conhecer fronteiras. Assim, se inicialmente eram um mero meio de troca e comércio, as mercadorias transformaram não só a própria essência das relações sociais e culturais, mas as atitudes e os comportamentos do consumidor. Um olhar atento e histórico para a presença de produtos e objectos nestas relações interculturais identifica costumes e práticas impossíveis sem a presença alheia. Poder-se-á, segundo alguns investigadores, falar de um “poder das coisas”, como o formula Karl-Heinz Kohl.²⁷ Entre a estranheza da sua origem e a familiaridade da sua presença, os objectos determinam e caracterizam uma sociedade que os consagra não como um meio, mas como um fim. O nascimento de uma sociedade de consumo, fruto de um processo histórico-cultural, é a expressão e o sinal de uma trajectória global. Os produtos e objetos determinam uma mudança fundamental no crescimento e desenvolvimento societais.

Nesta sociedade de consumo, as especiarias vinham, desde há muito, a gozar de grande prestígio, ocupando um lugar de destaque na lista de mercadorias. Desde a Idade Média, consideradas como uma mercadoria ímpar, seriam um dos produtos mais transacionados e procurados pelos mercadores e consumidores europeus.

O uso intensivo de especiarias, tanto na antiguidade como na culinária medieval, há muito que é reconhecido. Na Idade Média, as especiarias ainda estão presentes no repertório

²⁴ DOUGLAS, Mary e ISHERWOOD, Baron C. - *The world of goods. Towards an anthropology of consumption. With a new introduction.*

²⁵ LIPOVETSKY, Gilles e SERROY, Jean - *A Cultura Mundo. Resposta a uma Sociedade Desorientada.*

²⁶ BRAUDEL, Fernand - *Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV - XVIII.*

²⁷ KOHL, Karl-Heinz - *Die Macht der Dinge. Geschichte und Theorie sakraler Objekte.*



Fig. 6: Calicute, *Civitates orbis terrarum* de Georg Braun e Franz Hogenberg, 1572.
https://pt.wikipedia.org/wiki/Calicute#/media/Ficheiro:Caed licut_1572.jpg

alimentar, mas as espécies escolhidas não são as mesmas. Enquanto a pimenta era a principal escolha dos romanos, a sociedade medieval favoreceu especiarias como a canela, o cravo-da-índia e o gengibre, que eram as mais frequentemente mencionadas nos tratados medievais.²⁸

Para além do seu valor medicinal, as especiarias também assumiram um papel como sinal de poder. A sua utilização era, acima de tudo, uma questão de hierarquia social: quanto mais alta a ordem social, mais diversas, e em maior quantidade, as especiarias utilizadas. O homem rico não era, portanto, tanto aquele que consumia especiarias, mas aquele que se podia permitir uma diversidade de sabores, que eram mais raros e concomitantemente mais caros. Os aromas das especiarias estimulavam o apetite, os seus sabores excitavam o paladar e, mais importante ainda, a sua extravagância impressionava os seus contemporâneos. Considerados como bens exóticos e caros, consumi-los era uma forma de demonstrar riqueza e poder, usados como presentes, legados em testamentos ou mesmo usados como moeda - no casamento de D. Isabel, a filha de D. Manuel I, com Carlos V parte do dote de casamento seria em pimenta.

A possibilidade de polvilhar canela por cima do seu prato, de temperar um molho com pimenta, de provar múltiplas e diversas especiarias correspondia a comportamentos muito além dos simples gestos necessários para o poder fazer. Estes gestos, odores e sabores expressavam a revelação de uma realidade social e cultural capaz de mover rotas em torno das especiarias. Associadas ao bem-estar, ao prazer e ao luxo, as especiarias seriam um dos bens mais procurados, como sabemos, e a chegada dos Portugueses à Índia, especificamente a Calicute (Fig. 6), no Malabar, iria trazer transformações profundas no comércio asiático. Este é o chamado tempo das especiarias.²⁹

²⁸ LOPES, Marília dos Santos, *Canela: o sabor de um mito*, pp. 425-442.

²⁹ Sobre as especiarias, veja-se, GUERREIRO, Inácio, coord. - **A epopeia das especiarias**, THOMAZ, Luís Filipe - **A rota das especiarias** e FERRÃO, José Eduardo Mendes - **A aventura das plantas e os descobrimentos portugueses**.

Há muito conhecidas e apreciadas, tornar-se-iam uma das mercadorias mais comercializadas na Europa moderna após o regresso dos navegadores portugueses da Índia, em 1499. A sua raridade, variedade e utilidade atraíram mercadores e consumidores. Certificador deste prestígio era também o mistério das suas origens, tornando-as não só exóticas, mas também de proveniência inimaginavelmente distante e desconhecida.

Entre os primeiros viajantes a descrevê-las, encontramos Ludovico di Varthema, de Bolonha, cujo relato de viagem desempenharia um papel fundamental na divulgação e apreciação da botânica oriental.³⁰ As suas descrições detalhadas e precisas enriqueceram grandemente os conhecimentos sobre estas espécies orientais. Ludovico di Vathema, que regressou à Europa com a frota de Tristão da Cunha, compôs um inventário da flora asiática, descrevendo as especiarias asiáticas, entre elas o cravo-da-índia e a noz-moscada.

Graças à ampla divulgação deste escrito, os europeus puderam conhecer a localização das ilhas de onde provêm o cravo-da-índia.³¹ A primeira edição do seu relato, que viria a ser um sucesso editorial, foi publicada, em Roma, em 1510.

O *Itinerário* de Ludovico di Varthema conheceria trinta edições e até reproduções em colecções de viagens até meados do século XVII. Já em 1515, ou seja, cinco anos após a primeira publicação, a edição alemã do *Itinerário* de Varthema é enriquecida com quarenta e seis ilustrações de gravadores de renome como Jörg Breu, o Velho (1475/80-1537).³² Neste contexto, uma das gravuras retrata a apanha do cravo (Fig. 7), onde as árvores seriam varejadas da mesma forma conhecida para a apanha da azeitona, uma imagem rara e muito significativa deste interesse pelas Ilhas das Especiarias.

Neste contexto, a expedição de Magalhães teria grande ressonância, dando início a uma nova era. Fernão de Magalhães, possuidor de uma riqueza de experiência e conhecimentos



Fig. 7: Ludovico di Varthema, *Die Ritterlich und lobwirdig rayß [...]*, Augsburg, 1515:

<https://daten.digital-sammlungen.de/0001/>

bsb00011589/images/index.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:5:1-63868-p0101-9>

³⁰ VARTHEMA, Ludovico di - *Itinerario di Lodovico Barthema in Arabia, in India e nell'Asia sudorientale*. Sobre Varthema, Ludovico de, veja-se LOPES, Marília dos Santos, *Revelação das Plantas*, pp. 15-17.

³¹ LOBATO, Manuel, *O Cravo, as Molucas e os Portugueses*, pp. 104-131.

³² VARTHEMA, Ludovico de: *Die Ritterlich und lobwirdig rayß des gestrengen und über all ander weyt erfarnen ritters und Lanfarsers herren Ludowico vartomans von Bolonia Sagent von den landen Egypto Syria von bayden Arabia Persia Jndia Und Ethiopia von den gestalten syten und dero menschen leben und gelauben*, Augsburg, 1515.

reunidos durante a sua passagem pelo Oriente, procurou encontrar uma rota para as Ilhas das Especiarias através do Ocidente.³³

Com o acordo de Carlos I de Espanha e o apoio do mercador Cristóbal de Haro na procura de uma rota para as Ilhas das Especiarias via oeste, fora da zona de influência atribuída a Portugal pelo Tratado de Tordesilhas, os cinco navios ao serviço do Rei de Castela, coroado Imperador do Sacro Império Romano-Germânico, três meses antes, partiram em Setembro de 1519. Com 237 homens de oito nacionalidades, as embarcações zarparam em busca do arquipélago de Maluco, origem das ricas especiarias, cravinho e noz-moscada.³⁴

No círculo de literatos próximos do imperador, com um papel reconhecido nas negociações diplomáticas, mas também conhecido, e mesmo associado, ao mundo dos negócios Maximilian Transylvanus (1490-1538), secretário do imperador Carlos V, casado com uma sobrinha de Haro e antigo ministro do imperador Maximiliano, esteve presente em Valladolid quando Juan Sebastian Elcano e os restantes dezassete sobreviventes da expedição de Magalhães foram recebidos em Setembro de 1522.

Maximilian Transylvanus, familiarizado com humanistas como Pierre Giles e Cornelius Agrippa, mas também com cronistas da expansão como Petrus Martyr d'Anghiera, recolherá testemunhos sobre a expedição nas semanas que se seguiram à chegada de *Victoria*. Com base nestes relatos, redigiu, em latim, um escrito com o título *Moluccis insulis*, onde a procura de especiarias é mencionada como uma das principais razões para a expedição,³⁵ sublinhando a instância do soberano espanhol às Molucas.

Moluccis insulis, escrito em forma de carta, foi assim o primeiro relato de testemunhas oculares das Ilhas das Especiarias para o público europeu, descrevendo as cobiçadas especiarias e a forma como seriam cultivadas, especialmente o cravo-da-índia nas Molucas. Ao serviço da glória imperial, o divulgador da nova informação preparou um livro de memórias para a posteridade sem deixar de sublinhar o tributo empírico da expedição.

Numa retórica humanista, a descrição traduz o inquérito aos marinheiros como um momento relevante na história europeia. Ao escrever em latim, Maximilian Transylvanus atesta que se dirigiu a um grupo particular, um leitor instruído, posicionando-se entre círculos de humanistas. Talvez, por esta razão, o relato de outro membro da armada, o italiano Antonio Pigafetta (1492-1524), tenha sido mais bem-sucedido e com mais impacto.³⁶ No seu relato, o cravo seria a espécie mais citada, exactamente cinquenta e quatro vezes, também esta a grande carga a bordo do navio *Victoria* ao chegar a Sevilha.

³³ LOUREIRO, Rui - As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães, pp. 35-67 e LOUREIRO - Fernão Magalhães em Portugal, pp. 19-30.

³⁴ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses* e GARCIA - *Fernão de Magalhães: herói, traidor ou mito. A história do primeiro homem a abraçar o mundo*.

³⁵ MAXIMILIAN, Transylvanus - *De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanos nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit*. Coloniae: Eucharij Ceruicorni, 1523.

³⁶ PIGAFETTA, Antonio - *A Viagem de Fernão de Magalhães. A relação de Antonio Pigafetta 1519-1522*.

Com estes testemunhos, a expansão territorial da expedição de Magalhães contribuirá para um maior conhecimento e divulgação destas áreas e do seu valor comercial. Este ganho e prática traduziu-se num uso excessivo de especiarias, consequência de uma maior divulgação e preço mais acessível, tornando-se uma moda de consumo, que em Portugal se manteria até ao século XVIII.

A chamada “folie d’ épices” pode ser encontrada em muitos países europeus, como por exemplo, na Itália, onde no século XVI mais de 82% das receitas utilizavam especiarias, incluindo canela, que se tornaria uma das especiarias mais apreciadas no repertório alimentar.

A cozinha portuguesa também amostra uma maior utilização e abuso das especiarias, sendo a canela surpreendentemente empregue com grande frequência, como se pode ver no mais antigo livro de cozinha portuguesa *O Livro de Cozinha da Infanta Maria de Portugal*. Quase não há receita que não tenha canela, como podemos ver em muitas receitas de carne, como a Albardada de Frango, que contém canela moída e açúcar em cima,³⁷ as morcelas, os pratos à base de leite, tais como o famoso manjar-branco, que era feito no tempo da Infanta com peito de galinha, mas a carne é tão friável que se parece ao arroz doce, ou finalmente, as fatias douradas, chamadas “ovos mexidos”, um alimento doce, ao gosto da época, em que o açúcar e a canela estão incluídos na maioria dos pratos. Assim, é surpreendente que tanto o cravinho como a canela constituam 45,8% das especiarias mais referenciadas neste livro de receitas - muito à frente da pimenta, que só é mencionada em 3º e/ou 4º lugar, com 33% como assinala Maria José Santos Azevedo.³⁸

Garcia da Orta irá anotar nos seus *Colóquios* que: “Nenhuma especiaria se pôde comer com gosto, senam canela”³⁹ O distinto botânico também dá conta de um gesto repetido e de um destacado gosto associados a esta especiaria que, em breve, se alastraria por Portugal: o de lançar pó de canela por cima dos comeres. Anota que “[...] nas casas onde se come pó de canela lançado por cima dos comeres não guardam esse pó de hum dia a outro porque se corrompe que na India.”⁴⁰ A referência ao seu aroma certifica mais uma vez o seu reconhecido valor mítico e simbólico, como o irá relembrar Sá de Miranda na célebre expressão: “ao cheiro da canela, o Reino se despovoa.”⁴¹

Mais de um século depois encontrar-se-ão ainda no livro de Domingos Rodrigues, *Arte de Cozinha*, receitas como a de Perdiz doce, que depois de assada a perdiz terá como recheio amêndoas, ovos e “um arrátel de açúcar”. Frita com manteiga ou toucinho; depois de fria, a passarão por açúcar em ponto fervente. Metendo-a no espeto, a enxugarão com canela e açúcar em pó.⁴²

³⁷ MANUPELLA, Giacinto e ARNAUT, Salvador Dias, *O “Livro de Cozinha” de Infanta Maria de Portugal*, p. 17.

³⁸ SANTOS, Maria José Azevedo, *O mais antigo livro de cozinha português: receitas e sabores*, p. 74.

³⁹ ORTA, Garcia da, *Colóquios dos simples e drogas de India*. ed. Ficalho, Conde de, p. 201.

⁴⁰ ORTA, Garcia da, *Colóquios dos simples e drogas de India*, p. 211.

⁴¹ MIRANDA, Francisco de Sá de, ed. Manuel Rodrigues Lapa, *Obras completas*, pp. 80-87.

⁴² RODRIGUES, Domingos, *Arte de cozinha dividida em tres partes: a primeira trata de modo de cosinhar varios pratos de todo o genero de carnes e conserva, tortas e empadas, a segunda de peixes, marisco, frutas, hervas, óvos, laticínios, doces, e conserva, tocantes ao mesmo genero, a terceira da forma de banquete para cualquier tempo do anno*, p. 321.

Durante grande parte da Época Moderna, a cozinha portuguesa continua a dar apreço aos sabores marcados pelas especiarias. Ainda na edição de 1794 de *Arte de Cozinha* podemos encontrar sopas cobertas de açúcar e canela ou esta espécie nos pratos de carneiro ou outras carnes, podendo confirmar-se a assídua e recorrente presença das especiarias nas receitas portuguesas. No século XVII, e também no XVIII, os sabores agridoces ainda estavam em voga em Portugal, o que permite que estas receitas continuassem a figurar com grande frequência nos repertórios culinários: desde a sopa, a todas as outras receitas levariam açúcar e especiarias entre seus ingredientes.

As especiarias conquistariam, no entanto, outro espaço na arte da cozinha portuguesa, criando com o seu sabor e, por vezes, cheiro, um verdadeiro momento de deleite e prazer à mesa: a sobremesa. Nasceria uma nova arte: a confeitaria. O surgimento e fabrico da confeitaria foi, portanto, uma conquista dos tempos modernos. A famosa doçaria à base de açúcar - também uma droga oriental - e muitos ovos, desenvolveu-se principalmente nos séculos XVII e XVIII nas cozinhas dos conventos portugueses.⁴³ Nesta nova arte, os cozinheiros e pasteleiros seriam chamados a usar o seu engenho. No final de refeições adocicadas por caldas doces e apuradas com canela, como se pode ver já no *Livro da Infanta*, mas também em muitos receituários conventuais o leite-creme, o arroz-doce e toda a variedade de confeitos completam as iguarias apreciadas por uma aristocracia com posses para gostos refinados. O odor a canela espalha-se, pois, pelos claustros. Muitos destes doces seriam apresentados em caixas, feitas de madeira fina, como as observadas nas pinturas de Josefa de Óbidos.⁴⁴

A introdução de novas iguarias culinárias definirão igualmente novas ambiências, novos gostos e novos hábitos. Na verdade, o desejo de introduzir novidades no quotidiano é sinónimo de uma nova arte de viver: comer e beber em público, em grupo de preferência, a fim de conviver e mais conversar. Daí que as refeições adquiram o carácter de um momento especial no decorrer do dia, onde se pode e deve apreciar, com prazer, o sabor de iguarias gostosas na companhia de bons convivas. Assim, dedica-se grande cuidado a todo ritual comensal: o mobiliário, sejam as mesas, as cadeiras, os móveis ao redor, onde se pode colocar as bebidas; os utensílios, desde as louças, os faqueiros, os especieiros, taças e gomis; tudo é pensado para criar um ambiente útil mas também de harmonia estética. Com efeito, as refeições de algumas casas nobres passam a usufruir de um rico uso de mesa e protocolo que nos indicam novas regras sociais. O comer e o beber associam-se cada vez mais a festividades, mas também a um ambiente em sociabilidade.

Como já explicara Giovanni della Casa, em meados do século XVI, a mesa deve ser um local de alegria e não de escândalo. O respeito pela sensibilidade alheia, muito profundo nas cinquenta cortesias do mestre milanês, autor de *Galateo* tão inspirado no *Cortesão* de

⁴³ Veja-se, por exemplo, A. H. de Oliveira Marques e João Pedro Ferro, *L'Alimentation au Portugal du Moyen Age au XVIIIe Siècle*, pp. 283-291.

⁴⁴ LOPES, Marília dos Santos - *Ao Cheiro da Canela. Notas para a história de uma especiaria rara*, p. 106

Castiglione, exprime-se em dois planos diferentes, mas complementares: por um lado, a repugnância causada por gestos e atitudes que ofendem o sentimento estético; por outro lado, a extraordinária atenção que se deve desenvolver para compreender e satisfazer os convivas.

O consumo de novos sabores pressupõe um processo de aprendizagem permanente, cuja marca mais forte e indelével se manifesta na apreciação e degustação dos alimentos, que não é apenas uma realidade subjectiva e inexprimível, mas, sobretudo, uma experiência colectiva, partilhada em comunidade. É por isso que as refeições adquirem o carácter de um momento especial, onde se pode e deve avaliar, com prazer, o sabor de iguarias agradáveis e deliciosas, na companhia de bons companheiros. Como a alimentação é uma necessidade vital, comum a todos os homens, não é de surpreender que tenha sido tantas vezes interpretada como algo natural. Em consequência desta mais acessível e incessante procura surgem as chamadas lojas de produtos coloniais (Fig. 8); aqui os clientes podem adquirir as almeçadas mercadorias exóticas, onde naturalmente não falta a canela, o cravinho e a noz-moscada para satisfazer os mais recônditos desejos de experimentar outros paladares.

A alegria em grupo é também partilhada com novas iguarias e bebidas. Neste sentido, são feitas outras experiências, como, por exemplo, com uma bebida que começa a ser conhecida no Ocidente: o ponche, feito de chá, rum, açúcar-limão e canela. Momentos especiais de convívio são preenchidos e decorados com novos sabores servidos em peças de porcelanas criadas para o efeito, - neste caso, as poncheiras - permitindo novas vivências e novas sensibilidades.⁴⁵

Os tempos modernos são igualmente a grande época das bebidas coloniais, como o chocolate, onde também se mistura canela. Vinda do México, esta bebida espalhou-se rapidamente por toda a Europa, tornando-se um gosto indispensável nas reuniões familiares ou encontros entre convidados e amigos, como nos relata William Beckford na sua visita a Portugal em 1787, particularmente durante a sua estada na casa do Marquês de Penalva. O monarca D. João V era também um apreciador desta bebida, como se pode ver numa pintura da colecção do Museu Nacional de Arte Antiga.⁴⁶



Fig. 8: Paolo Antonio Barbieri: A Loja de Especiarias, 1637
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Barbieri,_Paolo_Antonio_-_The_Spice_Shop_-_1637.jpg

⁴⁵ FLANDRIN, Jean-Louis e MONTARANI, Massimo (dir) - **História da Alimentação**.

⁴⁶ LOPES, **Ao Cheiro da Canela. Notas para a história de uma especiaria rara**, p. 113.

Se as especiarias acabaram por, gradualmente, serem substituídas por outros gostos exóticos, o certo é que elas representam um exemplo irrefutável de longa duração na fidelidade dos gostos, na fixidez dos hábitos e nas trocas exóticas. Um exemplo indiscutível de como a história da vida material, o seu fluxo e refluxo, é característica de toda a vida social e cultural. Cruzando os oceanos, as especiarias tornaram-se parte integrante da dieta alimentar europeia, como expressão clara de um mundo em movimento. Poucas áreas da vida social e cultural demonstram de uma forma tão precisa e esclarecedora o hibridismo das trocas culturais, como foi o caso da introdução das especiarias na Europa, dando origem a uma autêntica revolução cultural.

Em suma, o considerável aumento do consumo das especiarias com as viagens marítimas, mormente a de Fernão de Magalhães e Sebastian El Cano, com um largo e amplo impacto em termos socioeconómicos e culturais, constitui um emblemático e preponderante exemplo da génese de um mundo global.

Bibliografia

BAILYN, Bernard - **Atlantic history: concept and contours**, Cambridge, Mass: Harvard University Press, 2005. ISBN-13. 978-0674016880.

BARRETO, Luís Filipe - A Herança dos Descobrimentos, in: *Revista ICALP*: 1-13.

BRAUDEL, Fernand - **La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l' époque de Philippe II**, 2 vols., Paris: Armand Colin, 1976.

BRAUDEL, Fernand - **Gramática das Civilizações**, Lisboa: Teorema 1989.

BRAUDEL, Fernand - **Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV - XVIII**. Lisboa: Ed. Teorema, 1993.

CANNY, Nicholas - Atlantic History and Global History, in: Philip d. Morgan and Jack P. Greene (ed), **Atlantic History, A Critical Appraisal**, Oxford: University Press, 2009, pp. 317-336. ISBN-13 978-0195320343.

DOUGLAS, Mary e ISHERWOOD, Baron C. - **The world of goods. Towards an anthropology of consumption. With a new introduction**. London: Routledge, 1996. ISBN-13 978-0415130479.

EXOTICA. Os descobrimentos portugueses e as câmaras de maravilhas do Renascimento. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

FERRÃO, José Eduardo Mendes - **A aventura das plantas e os descobrimentos portugueses**, Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1992. ISBN: 9789728987008.

FLANDRIN, Jean-Louis e MONTARANI, Massimo (dir) - **História da Alimentação**. II vol. Lisboa: Terramar, 1996. ISBN: 9789727102891.

FONSECA, Luís Adão da - **Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico**, Lisboa: CNCDP, 1999. ISBN: 9728325908.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses**. Lisboa: Editorial Presença, 2007. ISBN 978-972-23-3751-9.

GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães: herói, traidor ou mito. A história do primeiro homem a abraçar o mundo**, Barcarena: Manuscrito, 2019. ISBN 978-989-8975-25-6.

GREENBLATT, Stephen - **Renaissance Self-Fashioning. From More to Shakespeare**. Chicago: University of Chicago Press 2005. ISBN: 9780226306599.

GREENE, Jack P. e MORGAN, Philip D. (ed). - **Atlantic history: a critical appraisal**, Oxford: University Press, 2009. ISBN 9780195320336.

GUERREIRO, Inácio, coor. - **Aepopeia das especiarias**, Lisboa: Ed. Inapa, 1999. ISBN 972-8387-52-0.

KOHL, Karl-Heinz - **Die Macht der Dinge. Geschichte und Theorie sakraler Objekte**, München: Beck. ISBN 978-3-406-50967-4.

JARDINE, Lisa - **Worldly Goods. A New History of the Renaissance**. New York: W.W. Norton, 1996. ISBN-13. 978-0393318661.

JORDAN-GSCHWEND, Annemarie - Catarina de Áustria: Coleção e Kunstkammer de uma princesa renascentista in: **Oceanos** 16 (1993): 62-70.

JORDAN-GSCHWEND, Annemarie -As Maravilhas do Oriente: Coleções de Curiosidades Renascentistas em Portugal, in: SILVA, Nuno Vassallo e - **A Herança de Rauluchantim**, Lisboa: Museu de São Roque, 1996. ISBN 13: 9789728325060, pp. 128-153.

LIPOVETSKY, Gilles e SERROY, Jean - **A Cultura Mundo. Resposta a uma Sociedade Desorientada**, Lisboa, Ed. 70. ISBN: 9789724415864.

LOBATO, Manuel, O Cravo, as Molucas e os Portugueses. In: GUERREIRO, Inácio, coor - **A epopeia das especiarias**. Lisboa: Ed. Inapa, 1999. ISBN 972-8387-52-0, pp.104-131.

LOPES, Marília dos Santos - **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas. Para uma iconografia dos descobrimentos**. Lisboa: Livros Quetzal, 1998. ISBN 972-564-360-7.

LOPES, Marília dos Santos - **Ao cheiro desta canela. Notas para a história de uma especiaria rara**. Lisboa: Montepio Geral/Público, 2002. ISBN: 9789728179465.

LOPES, Marília dos Santos - A Revelação das Plantas. Garcia da Orta, Carolus Clusius e as espécies asiáticas na Europa. In: **RC Revista de Cultura**, 20 (2006), pp. 11-27.

LOPES, Marília dos Santos, “Canela: o sabor de um mito”, in FARIA, Ana Leal de, e BRAGA, Isabel Drummond (coords.), **Problematicar a História. Estudos de História Moderna em Homenagem a Maria do Rosário Themudo Barata**, Lisboa, Caleidoscópio, 2007. ISBN 978-989-8129-16-1, pp. 425-442.

LOPES, Marília dos Santos - Para uma Suma do Saber: a Cultura do Humanismo no Renascimento. In: **Gaudium Sciendi** 1 (2012), pp. 79-87.

LOPES, Marília dos Santos - **Writing new worlds. The cultural dynamics of curiosity in early modern Europe**. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing, 2016. ISBN 978-1443890304.

LOPES, Marília dos Santos - “Portugal e a visibilidade do mundo (sec. XV e XVI)”. In: **Ao tempo de Vasco Fernandes. Habitar os/nos séculos XV e XVI**, Viseu, Portugal: DGPC - Museu Nacional Grão Vasco, 2016. ISBN 978-972-776-472-3, pp. 101-116.

LOPES, Marília dos Santos - **Tópicos, histórias e vivências do Portugal mercantil e marítimo na Alemanha do século XVI**. In P. C. Lopes (Ed.), **Portugal e a Europa nos séculos XV e XVI: olhares, relações, identidade(s)**. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2019. ISBN: 978-989-8492-42-5, pp. 127-150.

LOPES, Marília dos Santos - Towards a Global Culture of Things. Chinese Objects at German Courts (17th-18th centuries) in: **Historical Perspectives on China & Macau, and Contacts with Europe during the Ming & Qing Dynasties**, editado por Carmen Amado Mendes e Isabel Murta Pina, Lisboa: CCCM - Universidade de Macau, 2022. ISBN: 978-972-8586-59-1, pp. 150-172.

LOUREIRO, Rui - As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães. In: **Abriu. Estudos de Textualidade do Brasil, Galicia e Portugal**, 8, pp. 35-67.

LOUREIRO, Rui - Fernão Magalhães em Portugal. In: **Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo. Actas del II Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo**, Sevilha, 2017, pp. 19-30.

MANUPELLA, Giacinto e ARNAUT, Salvador Dias - **O “Livro de Cozinha” de Infanta Maria de Portugal**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1967.

MARQUES, A. H. de Oliveira e FERRO, João Pedro, L' Alimentation au Portugal du Moyen Age au XVIIIe Siècle, in **La Sociabilite a Table, Commensalite et convivialite a travers les Ages**, Rouen, 1990, 283-291.

MAXIMILIAN, Transsilvanus - **De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellatorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit**. Coloniae: Eucharij Ceruicorni, 1523.

MÜNZER, Jerónimo - **Itinerário**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931.

ORTA, Garcia da - **Colóquios dos simples e drogas de India**. ed. FICALHO, Conde de, 2 vols, Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1987.

OSTERHAMMEL, Jürgen e PETERSSON, Niels P. - **Geschichte der Globalisierung: Dimensionen, Prozesse, Epochen**, München: Beck, 2003. ISBN 978-3-406-73647-6.

PIGAFETTA, Antonio - **A Viagem de Fernão de Magalhães. A relação de Antonio Pigafetta 1519-1522**. ed. CHANDEIGNE, Michel. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2020. ISBN: 9789722727693.

POHLE, Jürgen - **Deutschland und die überseeische Expansion Portugals im 15. und 16. Jahrhundert**. Lisboa: Lit. 2000. ISBN: 9783825843762.

POHLE, Jürgen - **O Imperador Maximiliano e a alta finança alemã e os descobrimentos portugueses**. Lisboa: Peter Lang, 2019. ISBN: 978-3-631-79036-6

PINTO, Paulo de Campos - **O Leque de Folha Dobrada em Portugal do século XVI ao século XX, Leques Comemorativos Portugueses**, Diss. Mestrado 2 vols, Lisboa, Univ. Lusíada, 2002.

RODRIGUES, Domingos - **Arte de cozinha dividida em tres partes: a primeira trata de modo de cosinhar varios pratos de todo o genero de carnes e conserva, tortas e empadas, a segunda de peixes, marisco, frutas, hervas, óvos, laticínios, doces, e conserva, tocantes ao mesmo genero, a terceira da forma de banquete para qualquer tempo do anno**, Lisboa, Na offic. de Manoel Antonio e à sua custa impresso, 1758.

RUSSELL-WOOD, Anthony John - **Um mundo em movimento. Os portugueses na Africa, Asia e América (1415-1808)**, Lisboa: Difel, 1998. ISBN: 9789722904254.

SANTOS, Maria José Azevedo, **O mais antigo livro de cozinha português: receitas e sabores**, in: Revista Portuguesa de História, XXVII (1992), pp. 63-101.

SMITH, Pamela H. e FINDLEN, Paula - **Merchants & marvels. Commerce, science and art in early modern Europe**, New York, NY: Routledge, 2002. ISBN-13: 9780415928151.

SUBRAHMANYAM, Sanjay - **Impérios em Concorrência. Histórias conectadas nos séculos XVI e XVII**. Lisboa: ICS, 2012. ISBN: 978-972-671-300-5.

THOMAZ, Luís Filipe - **A rota das especiarias**. Lisboa: Edições Inapa, 1989. ISBN 9789729019098.

VARTHEMA, Ludovico di - Itinerario di Lodovico Barthema in Arabia, in India e nell' Asia sudorientale, in: RAMUSIO, Giovanni B. - **Navigazioni e viaggi [di] Gian Battista Ramusio**, ed. Marica Milanese, 1 vol., Torino: Giulio Einaudi Editore, 1978.

VARTHEMA, Lodovico de: **Die Ritterlich und lobwirdig rayß des gestrengen und über all ander weyt erfarnen ritters und Lantfarers herren Ludowico vartomans von Bolonia Sagent von den landen Egypto Syria von bayden Arabia Persia India Und Ethiopia von den gestalten syten und dero menschen leben und glauben**, Augsburg, 1515.

ZYTARUK, Maria - Cabinets of Curiosities and the Organization of Knowledge, in: **University of Toronto Quarterly** 80 (1) (January 1): 1–23.

NO SOLO FUERON MAGALLANES Y ELCANO

Susana García Ramírez¹

Resumen

Después de tres años de conmemoraciones en torno a la gran expedición de Magallanes y Elcano, los múltiples estudios que se han realizado desde diversos puntos de vista, relativos tanto a la inmensa gesta que protagonizaron, como a las consecuencias colosales de esa proeza, han reforzado el peso histórico de los dos protagonistas. Sin embargo, los hombres que les acompañaron, más de dos centenares, han recibido menos atención, a pesar de que fueron fundamentales para la conclusión de la misión. Resulta significativo que todavía no se conozca con exactitud su número total, aunque sí los nombres, procedencias y empleos de muchos de ellos, entre los que figuraron lombarderos, calafates, marineros, barberos, pilotos, capellanes, maestros, escribanos, pajes, cirujanos o despenseros. Combinando la documentación que se ha conservado en los archivos, con los escritos autógrafos de algunos de estos otros protagonistas, y también con estudios posteriores que han aportado nuevas visiones e interpretaciones, es posible no sólo rescatar del olvido a esos personajes «desconocidos», sino perfilar nuestros conocimientos en lo relativo a los aspectos sociales de la historia de los inicios del siglo XVI. A la inversa, lo que sabemos a nivel de macrohistoria de lo concerniente a esos años, nos permite encajar las vidas de todos ellos en el contexto a que pertenecieron.

Palabras clave : Primera vuelta al mundo, tripulaciones en el siglo XVI, participantes en la primera circunnavegación.

Abstract

After three years of commemorations of the great expedition of Magalhães and Elcano, the many studies that have been carried out from different angles, both on the immense feat they accomplished and on the colossal consequences of this exploit, have reinforced the historical weight of the two protagonists. Nevertheless, the men who accompanied them, more than two hundred in number, have received less attention, even though they proved crucial to the completion of the mission. It is significant that their total number is still unknown, although the names, origins and jobs of many of them are known, among them gunners, caulkers, sailors, barbers, pilots, chaplains, masters, scribes, pages, surgeons and pantrymen.

¹ Jefa del Área de Investigación del Museo Naval. Madrid. sgarram1@et.mde.es

By combining the documentation kept in the archives with the autograph writings of some of these other protagonists, and also with later studies that have provided new insights and interpretations, it is possible not only to rescue these “unknown” characters from oblivion, but also to refine our knowledge of the social aspects of early sixteenth-century history. By contrast, what we know at the macro-historical level about those years allows us to fit their lives into the context to which they belonged.

Keywords : First circumnavigation of the world, 16th century crews, participants of the first circumnavigation.

Introducción

Al finalizar este tercer año de innumerables conmemoraciones internacionales dedicadas a la primera vuelta al mundo, quisiera dedicar este artículo a los *hombres de mar* que protagonizaron esa increíble hazaña².

Cuando la recordamos, inmediatamente nos vienen a la boca los nombres de Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano, aunque, obviamente, no sólo fueron ellos quienes se embarcaron en aquel viaje que resultaría trascendental para el futuro de la humanidad. De hecho, es sobradamente sabido que consiguieron regresar a Sevilla 18 supervivientes, cuyos nombres y empleos son ampliamente conocidos: Juan Sebastián de Elcano, el capitán; Francisco Albo, Miguel de Rodas y Juan de Acurio, contraмаestres; Antonio Lombardo, sobresaliente; Hernando de Bustamante, barbero; Hans de Aquisgrán, lombardero; Juan de Arratia, Juan de Santander y Vasco Gómez, grumetes; Juan de Zubileta, paje; Diego Gallego, Martín de Iudicibus, Nicolás de Nauplio, Miguel Sánchez, Antonio Hernández Colmenero, Juan Rodríguez y Francisco Rodríguez, marineros.

Los 18 supervivientes: datos extrapolables

Si bien estos supervivientes sólo representan el 30% de los 60 hombres que en Tidore embarcaron en la *Victoria* rumbo a Castilla, y aproximadamente el 7% de los que habían partido de Sevilla tres años antes, aportan una serie de datos interesantes y extrapolables.

En primer lugar, indican que en la expedición participaron empleos muy diversos: contraмаestres, barberos, lombarderos, grumetes, pajes, marineros, dispenseros.

En segundo, señalan que procedían de naciones diversas³. De Grecia, Francisco Albo, que era de la isla de Quíos, Nicolás, de Nauplia, y Miguel Sánchez y Miguel de Rodas, de esa isla. De Italia, Martín de Iudicibus, genovés, y Antonio Lombardo, de Vicenza. De Portugal, Francisco Rodríguez y Vasco Gomes. De Alemania, Hans de Aquisgrán. De Castilla, los vascos Juan Sebastián de Elcano, de Guetaria, Juan de Acurio, de Bermeo, Juan de Arratia, de Bilbao y Juan de Zubileta, de Baracaldo. Eran de Huelva Juan Rodríguez y Antonio Fernández Colmenero. De Galicia, Diego. De Cantabria, Juan de Santander, que era de Cueto⁴. Y de Extremadura, Hernando de Bustamante, concretamente de Alcántara (Cáceres).

A su vez, estas procedencias tan diversas plantean nuevas interrogantes, como la relativa a la lengua que hablaron estos 18 hombres durante su regreso en la *Victoria*. Teniendo en cuenta sus orígenes, lo más probable es que el castellano fuera la lengua vehicular, si bien ese castellano incluiría una serie de elementos particulares. Por un lado, los correspondientes a las distintas regiones de Castilla de donde provenían sus hablantes, y, por otro, los que pudieran

² Los capitanes, considerados *gente de guerra*, quedan fuera de los márgenes de este trabajo

³ VARELA, Consuelo – “Los supervivientes del viaje de Magallanes-Elcano”, pp. 59-63.

⁴ Sobre su biografía, véase GÓMEZ PEDRAJA, Elisa - **Tras las huellas de un marino: Juan de Santander, de Cueto**

haber incluido los que no tenían el castellano como lengua materna, sino el gallego, *el vasco* (con diferencias regionales, puesto que esta lengua no se unificó hasta el siglo XX), el alemán, el italiano o el griego, también con sus propias variantes locales. A todo ello habría que sumar las expresiones marineras, con las que se llegaría a crear la llamada *lengua marina o malina*⁵.

Los documentos: datos primarios

Si estas cuestiones relativas a las lenguas son deducibles a partir de los datos históricos con que contamos, en cambio los nombres, empleos, lugares de nacimiento o de residencia, circunstancias de los fallecimientos, filiaciones, sueldos, o estados civiles de los expedicionarios en su conjunto, no sólo de los supervivientes, sí suele figurar de forma explícita en la documentación de archivo⁶.

Esta documentación se conserva en su mayor parte en el Archivo General de Indias, y concretamente, en la *Relación del sueldo que se debe a los que fueron a Maluco en el armada de que fue por capitán Hernando de Magallanes*⁷; la *Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas*⁸; la *Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grumetes e pajes que van en la nao, que Dios salve, que ha de nombre la Trinidad*⁹; y la *Relación de la gente que va en las naos que Su Alteza manda enviar para el descubrimiento de la Especiería, de que va por capitán mayor Fernando de Magallanes*¹⁰.

Los más jóvenes e inexpertos: los 12 pajes

Las fuentes citadas especifican los nombres de quienes partieron de Sevilla en calidad de pajes en cada una de las naves:

Trinidad:

Gutierre Asturiano (o Estuziano), de Villasevil (Cantabria); Juan Genovés, de Puerto Moris (Génova); Andrés de la Cruz (vecino de Sevilla); y Francisco de la Mezquita (de Estremoz).

San Antonio:

Dos con el mismo nombre: Diego, uno de ellos de Palos e hijo del marinero Cristóbal García, y el otro hijo del piloto Juan Rodríguez de Mafra.

⁵ RODRÍGUEZ-PONGA, Rafael – “Cómo entenderse en la primera vuelta al mundo: las lenguas a bordo y en Oriente”, pp. 12-21

⁶ Sobre todas estas cuestiones, véase GIL, Juan – “Los hombres y el rol del viaje de Magallanes”, pp. 30-57 e pp. 59-63. También GIL, Juan- el rol del viaje. En **La Primera Vuelta al Mundo. Edición conmemorativa del V centenario 1519-2019**

⁷ Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 34, R.4

⁸ AGI, Patronato, 34. R.11

⁹ AGI, Contratación, 5090, L. IV

¹⁰ AGI, Patronato, 34, R. 6

Concepción:

Juanillo, o Juan Yres, de Galway (Irlanda); y Pedro de Chindarza, de Bermeo (Vizcaya), que como hemos visto regresó como grumete.

Victoria:

Juan de Zubileta, de Baracaldo (Vizcaya); y Vasquito, hijo del piloto Vasco Gallego.

Santiago:

Juan Flamenco, de Amberes; y Francisco, hijastro del piloto Juan Rodríguez Serrano.

Para todos ellos, el viaje suponía una oportunidad para formarse, y por tanto, poder ascender en la escala. En efecto, la experiencia se consideraba un elemento imprescindible en el llamado *arte de navegar*, que se basaba en la observación astronómica y en el conocimiento del uso de la brújula y de las cartas de marear¹¹, para poder «endereçar el navío al propuesto puerto»; y para poder progresar profesionalmente, lo mejor era «deprender desde la niñez»¹², lo que explica que los pajes embarcaran entre los 12 y 16 años.

Como acabamos de ver, Pedro de Chindarza logró ascender, puesto que consiguió regresar como grumete. Y probablemente fuese ese deseo de prosperar lo que llevó a los pilotos Vasco Gallego, de la *Victoria*, Juan Rodríguez de Mafra, de la *San Antonio*, y Juan Rodríguez Serrano, de la *Santiago*, a embarcar con sus hijos, Vasquito, Diego y Francisco, como había hecho también Álvaro de Mezquita (primo y criado de Magallanes) con su hijo Francisco de Mezquita, paje de Magallanes. Estos niños, que pertenecían al grupo de pajes que Escalante calificó de «favorecidos», por pertenecer sus padres a los puestos superiores de la tripulación, y a los que «nadie les osa mandar», se diferenciaban claramente de «los pobres pajes de la nao»¹³, habitualmente huérfanos o indigentes, que «barren la nao, ponen la mesa, sirven la comida y bebida, hacen cordones y aprestan filacigas para cuando se las pidan, y dicen a la noche la doctrina y a las mañanas los buenos días, y acuden a otros servicios manuales»¹⁴.

Los grumetes de la expedición: a un peldaño de ser marineros

Entre el grupo formado por los pajes, y el siguiente, integrado por los marineros, se encontraban los grumetes, cuyas dos obligaciones principales, según Escalante, consistían en «saltara a su batel, sin nadie se lo mandar» y «subir en las gavias, y tomar y largar las velas de ellas, y a los entenales, a desembarazar las aferravelas»¹⁵. Para poder realizar estas tareas resultaba fundamental la experiencia, lo que se traducía en «haber bien navegado y continuado el

¹¹ Véase GARCÍA FRANCO, Salvador - *Historia del arte y ciencia de navegar. Desarrollo histórico de los “cuatro términos” de la navegación*

¹² ESCALANTE DE MENDOZA, Juan - *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, p.48

¹³ Idem., p. 49

¹⁴ GARCÍA DE PALACIO, Diego - *Instrucción náutica* p. 327

¹⁵ ESCALANTE - *Itinerario* ... p. 48

mar, por lo menos tres años»¹⁶. Porque si no era así, « los que no supieren tanto, con el uso y temor del rebenque aprenderán»¹⁷.

Los nombres de los que embarcaron en la armada de Magallanes, según la documentación, son los siguientes:

Trinidad:

Domingo, de Covilhã (Portugal); Antón de Goa, *loro*, criado de la marquesa de Montemayor; Antón de Noya, de Noya (Galicia); Francisco de Ayamonte, de Ayamonte; Juan de Santander, de Cueto; Blas de Toledo, de La Almunia de Doña Godina (Aragón); Antón, «de color negro»; Vasco Gómez Gallego (de Portugal) Juan Gallego, de Pontevedra; 41. Luis de Beas; y Juan de Grijol, de Grijol (Portugal)

San Antonio:

Luis de Vendaño, vecino de Deca (Galicia); Martín de Aguirre, de Arrigorriaga, (Vizcaya); Colín Bazo, de Bolonia; Lucas de Mesina, de Mesina; Miguel, de Pravia (Asturias); Juanes de Irún, de Irún (Guipúzcoa); Juan Genovés, de Savona (Italia); Juan de Orúe, de Mungía (Vizcaya); Alonso del Puerto, del Puerto de Santa María (Cádiz).

Concepción:

Juan Olivar, de Valencia; Guillermo, de Loulé (Portugal); Cristóbal d'Acosta, en realidad portugués aunque embarcó como «de Xerez»; Guilem, de Galway (Irlanda); Gonzalo de Vigo, de Vigo; Pedro de Muguertegui, de Bermeo (Vizcaya); Martín de Insaurraga, también de Bermeo; Rodrigo Macías, de Sevilla; Juan Navarro, de Pamplona; Y Juanes, que dijo ser de Tuy, aunque era portugués.

Victoria:

Rodrigo Gallego, de A Coruña; Antonio, de Varese, «qu'es en Génova»; Juan de Arratia, de Bilbao; Ochote, de Bilbao; Martín de Ayamonte, de Ayamonte (Huelva); Pedro de Tolosa, de Tolosa (Guipúzcoa); Sebastián Ortiz, de Elvas (Portugal); Antonio; Bernal Mahuri, de Narbona; Rodrigo, de Galicia; y Domingo, de Portugal.

Santiago:

Pedro Díaz, de Huelva; Alonso Hernández, de Palos (Huelva); Juan Negro, «esclavo de Juan Serrano»; Juan Blas Bretón, de Le Croisic (Bretaña); Pedro Bello, de Palos(Huelva); Jerónimo García, de Sevilla; Pedro Arnaut, de Auray (Bretaña); Pedro García de Trigueros, de Trigueros (Huelva); y Andrés Blanco, que embarcó en Tenerife¹⁸.

Además de proporcionar los nombres de estos grumetes, las fuentes recogen los de otros que, aunque intentaron embarcar, finalmente no lo hicieron. Los motivos fueron fundamentalmente dos: o bien porque en el último momento no se presentaron, o bien porque eran

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ GARCÍA DE PALACIO, Diego – *Instrucción náutica*, p. 326

¹⁸ <https://www.rutaelcano.com/tripulacion> [consult. 10-1- 2023]

portugueses, lo que contravenía la decisión de Carlos I relativa a que el número de grumetes portugueses no superase la cifra de 12¹⁹.

En el primer caso encontramos a Diego de Sevilla, que fue sustituido por Martín de Aguirre; Esteban de Jerez, en cuyo lugar entró Martín de Ayamonte; o Pedro Maldonado, a quien suplió Pedro de Tolosa.

Respecto a los grumetes que no fueron por ser portugueses, conocemos, entre otros, los nombres de Juan del Puerto, de Porto; Domingo, de Matosinhos; Juan Gallego, que dijo ser de Noya; Juan de Muros; Antón del Alcázar; Rodrigo Afonso, de Loulé; Antonio Portugués, de Lamego; Domingo, de Coimbra; Álvaro Hernández, de Caldas da Rainha; Diego de Távira; o Juan Gómez, que era hermano del piloto Esteban Gómez (Estêvão Gomes).

Sin embargo, en otras ocasiones no se descubrió el engaño y pudieron partir rumbo a la Especiería, como les ocurrió a Vasco Gómez Gallego, Juan Gallego y Luis de Beas, que, como hemos visto, embarcaron en la *Trinidad*. Como sabemos, el primero de ellos, Vasco Gómez Gallego, fue doblemente afortunado, porque además de lograrlo, consiguió regresar a bordo de la *Victoria*.

También hemos señalado que entre los supervivientes se encontraba otro grumete de la *Trinidad*, Juan de Santander. Este personaje ha sido objeto de un reciente estudio que ha desvelado que, antes de embarcar con Magallanes, ya había viajado al Caribe en 1517, y que tras regresar con Elcano, viajó en 1526 a la zona de Río de la Plata y Brasil como contraatast de Caboto en la nao *Santa María del Espinar*. Esta referencia a su empleo de contraatast es relevante, porque manifiesta la necesidad de contar con experiencia para ascender en la escala. Posteriormente, en 1530, con las ganancias adquiridas por su participación en la expedición de Magallanes, realizó viajes comerciales, incluyendo los de carácter esclavista, a Cabo Verde, Guinea y La Habana²⁰.

Otro dato interesante que recoge la documentación es la presencia en la tripulación de negros y de «loros», es decir, *morenos*²¹.

En el caso de los negros, se indica que lo eran dos grumetes: Antón, «de color negro»²², y «Juan Negro»²³. Antón sobrevivió al increíble intento de tornaviaje de la *Trinidad*, pero, de vuelta en las Molucas, fue apresado y enviado a Malaca. Para entonces, Juan, «ethiopiano» según Maximiliano Transilvano²⁴, y sustituto del portugués Diego de Távira, ya había muerto, como consecuencia del encallamiento de la *Santiago* en la Patagonia el 22 de mayo de 1520.

¹⁹ MEDINA, José Toribio- **El descubrimiento del Océano Pacífico**, doc. L, p. 99

²⁰ GÓMEZ PEDRAJA, Elisa - **Tras las huellas de un marino: Juan de Santander, de Cueto**

²¹ GIL, Juan - **Los hombres** ..., p. 42

²² AGI, Contratación, 5090, libro IV,f. 44r.

²³ AGI, Contratación, 5090, libro IV,f. 51v.

²⁴ *Carta escrita por Maximiliano Transilvano de cómo, por qué y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería las cuales caen en la conquista y marcación de la corona real de España*, en **La primera vuelta al mundo**, p. 34

Por otro lado, la indicación de «loro» es explícita en el caso de Antón de Goa: «Antón de Goa, loro, criado de la marquesa de Montemayor»²⁵, del que se anotó que murió el 1 de mayo de 1521 en la emboscada de Cebú, y de quien podemos presumir su procedencia india. Y es implícita en el de Martín de Ayamonte, que era «hijo de Diego loro y de Marina lora vezinos de Ayamonte»²⁶, y que huyó de la *Victoria*, frente a la isla de Timor, la noche del 5 de febrero de 1522 junto a Bartolomé Saldaña, aunque poco después ambos fueron capturados por los portugueses y trasladados a Malaca, donde Martín relató el viaje²⁷.

Estos dos últimos grumetes ilustran el asunto de las desertiones. En este aspecto, quizá el caso más peculiar sea el protagonizado por el grumete de la *Concepción* Gonzalo de Vigo, quien, durante el terrible regreso de la *Trinidad* a las Molucas, huyó en Maug (Marianas del Norte) junto con el marinero Martín Genovés y el dispensero portugués Alonso González. Aunque estos dos últimos murieron en la isla, Gonzalo de Vigo se integró con los indígenas. Cuatro años después, salió al encuentro de la nao *Santa María de la Victoria*, de la armada de Loaysa, donde navegaban cinco de sus antiguos compañeros: Hernando de Bustamante, Roldan de Argote, Maestre Hans, Gutierre de Tuñón y Juan de Menchaca. Tras concedérsele seguro real, por haber desertado, se incorporó a la tripulación y volvió a las Molucas, donde se casó y ejerció de intérprete²⁸.

Los marineros: los oficiales de una fábrica

La diferencia entre los grumetes y la categoría siguiente, la de los marineros, la explicó de un modo muy gráfico Escalante: «los marineros son como los oficiales de una fábrica que se va haciendo, y los grumetes mozos de servicio que sirven de materiales y de las demás cosas manuales que en ellas se ofrecen y son menester»²⁹. Por eso, la experiencia, otra vez, era insustituible: «se ha de procurar que hayan navegado y sean buenos timoneros (...), que sean diestros en hacer y guarnecer cualquier jarcia y velas, arrumar la estiba, mandar en el batel, fijar un cable a proa, y la anete de la áncora (...) tomar el altura con el Cuadrante, Astrolabio y Ballestilla, arrumbar las guardas del Norte, por cada cuarta, para las horas de la noche, y por ella saber dónde está El Sol y la Luna»³⁰.

Veamos quiénes fueron estos *oficiales*.

Trinidad:

Francisco de Espinosa, de Brizuela (Burgos); Ginés de Mafra, de Jerez de la Frontera (Cádiz); León Pancaldo, de Saona (Génova); Juan Pariente, o Juan Genovés, de San

²⁵ AGI, Contratación, 5090, libro IV, f. 43v.

²⁶ Id., f. 48r.

²⁷ *Auto das perguntas que se fizeram a dois espanhois que chegaram a fortaleza de Malaca vindos de Timor na companhia de Alvaro de Juzarte, capitão de um junco*. Torre do Tombo, Corpo Cronológico, Parte II, mc. 101, nº 87

²⁸ ²⁷ MAZÓN, Tomás - *Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo*, p. 112

²⁹ ESCALANTE - *Itinerario*... p. 48

³⁰ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 325

Remo; Francisco Piora, de Saona (Génova); Martín Genovés, de Sestre de Poniente (Génova); Antonio Hernández Colmenero, vecino de Huelva; Antón Rodríguez, también de Huelva; Bautista Genovés, de Génova; Bartolomé Sánchez, de Huelva; Tomás de Natín, de Sestre de Poniente (Génova); Diego Martín, de Huelva; Domingo de Barruti, de Lequeitio (Vizcaya); Francisco Martín, de Huelva; Juan Rodríguez, de Sevilla; y Domingo, de Huelva.

San Antonio:

Sebastián de Olarte, de Bilbao; Lope de Ugarte, marinero; Juanes de Segura, de Segura (Guipúzcoa); Juan de Francia, de Rouen; Jácome de Mesina; Cristóbal García, de Palos (Huelva); Pedro Hernández, de Ribadesella (Asturias); Hernando de Morales, de Sevilla; Antón Rodríguez Calderero, de Moguer (Huelva); Francisco Roldán, de Huelva; Francisco Rodríguez, de Huelva; y Pedro de Laredo, de Portugalete (Vizcaya).

Concepción:

Francisco Rodríguez, de Sevilla; Francisco Ruiz, de Moguer (Huelva); Mateo de Corfú, de Corfú; Juan Rodríguez, de Huelva; Sebastián García, de Huelva; Gómez Hernández, de Huelva; Lorenzo de Iruña, de Soravilla (Guipúzcoa); Juan Rodríguez Sordo, o el Sordo, de Sevilla; Juan de Aguirre, de Bermeo (Vizcaya); y Juan de Ortega, de Cifuentes (Guadalajara).

Victoria:

Miguel Veneciano, de Brescia (? Italia); Diego Gallego, de Bayona (Pontevedra); Lope Navarro, de Tudela (Navarra); Nicolás, de Génova; Nicolao, de Nauplio (Grecia); Miguel Sánchez, de Rodas (Grecia); Nicolao de Capua, de Capua (Italia); Benito Genovés, de Albenga (Génova); Felipe de Rodas, de Rodas (Grecia); Esteban Villon, de Le Croisic (Bretaña); y Juan Griego, de Nauplio (Grecia).

Santiago:

Antón Flamenco, de Amberes; Luis Martín, o Martínez, de Huelva; Bartolomé García, de Palos (Huelva); Juan García, de Palos (Huelva); Agustín, de Saona (Génova); Bocacio, u Ocasio, Alfonso, o Alonso, de Bollullos (Huelva); Pedro Gascón, de Burdeos (Francia); Domingo Bautista, hijo de Juan Bautista, maestre de la nao *Trinidad*; y Diego García de Trigueros, de Huelva.

Aunque lo que sabemos de la vida de estos marineros merece dedicarles a todos ellos nuestra atención, la extensión limitada de este artículo no lo permite. Como ejemplo de lo que aquellos hombres vivieron, voy a referirme brevemente a dos que sirvieron en la *Trinidad* hasta que la nao colapsó, Ginés de Mafra y León Pancaldo.

El jerezano Ginés de Mafra, autor de la célebre *Relación*³¹ del impresionante viaje, fue uno de los marineros que permaneció en la *Trinidad*, una vez reparada, para intentar volver por

³¹ *Relación de Ginés de Mafra*, en **La Primera Vuelta al Mundo**, pp. 140-183

el este. Pero ello no le impidió dar la vuelta al mundo. No solo logró sobrevivir a la espantosa travesía de vuelta a las Molucas, con la *Trinidad* literalmente destrozada como consecuencia de los temporales y con los hombres tan extenuados que, casi el 60%, murió (30 fallecidos de los 53 embarcados), sino que también soportó las durísimas condiciones a las que fue sometido como prisionero, primero en las Molucas y, después, en Banda, Malaca, y finalmente en la cárcel del Limoeiro, en Lisboa, donde llegó el 25 de julio de 1526 junto al capitán de la *Trinidad*, Gonzalo Gómez de Espinosa, con quien había compartido cautiverio todo ese tiempo³². Logró, de este modo, formar parte del grupo de hombres que habían completado la vuelta al mundo. Y no sólo eso. Quizá como consecuencia de la triste experiencia que debió provocarle saber que su esposa, Catalina Martínez del Mercado, le había dado por muerto y había iniciado otra relación, decidió enrolarse en la armada de Ruy López de Villalobos, que se organizó en 1542 desde Nueva España a Filipinas, como piloto del *San Juan de Letrán*. Esta expedición le permitió dar por segunda vez la vuelta al mundo, y que su nombre figurara entre los de los supervivientes que fueron trasladados por los portugueses a Lisboa tras las capitulaciones firmadas en 1545³³.

No menos sorprendente es lo que conocemos de León Pancaldo³⁴. Compañero de Mafra en el cautiverio en Cochín, logró escapar en enero de 1525 como polizón en la nao *Santa Catalina* con destino a Lisboa, con la ayuda de unos genoveses que estaban al servicio de una armada portuguesa, en la que resultó que también se había ocultado su compatriota, el maestro Juan Bautista de Punzorol. Pero ambos fueron descubiertos y desembarcados, como prisioneros, en Mozambique, desde donde escribieron al menos tres cartas narrando sus desventuras y pidiendo ayuda³⁵. El maestro murió en Mozambique, pero Pancaldo volvió a intentar la huida escondido en una nao que se dirigía a Lisboa. Consiguió llegar, pero fue recluido en El Limoeiro, la prisión en la que también estaban sus antiguos compañeros Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y el lombardero alemán Hans Vargue. Gracias a las gestiones de Carlos I, todos fueron puestos en libertad, menos Vargue, que ya había muerto.

Los condestables y lombarderos: los responsables de la artillería

Ninguno de los nueve lombarderos que emprendieron viaje con Magallanes eran castellanos. Y ninguno sobrevivió, excepto Hans de Aquisgrán, que consiguió regresar en la misma

³² Interrogatorio a los tripulantes supervivientes de la nao *Trinidad*, de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas. AGI, Patronato, 34, R.27

³³ En la Relación del viaje que García de Escalante Alvarado escribió en 1548, AGI, Patronato, 23, R.10, f.19 r.

³⁴ Interrogatorios a los tripulantes supervivientes de la nao *Trinidad*, de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas. AGI, Patronato, 34, R.27

³⁵ Carta de Batista de Punzorol e Leon Pancado dando conta dos trabalhos que tiveram numa viagem que fizeram a Maluco e como ficaram cativos dos portugueses. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mc. 10, nº 34. Carta do mestre e piloto da nau espanhola por nome Votória para o imperador rei de Castela [Carlos V], em que lhe dão conta como foram à ilha de Tidore, e das ilhas que descobriram, e como foram levados a Moçambique, e lhe pediam ajuda e favor para serem conduzidos a suas pátrias. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 17, mc. 6, nº 24. Carta dirigida ao rei de Castela com o relatório de uma viagem feita a Maluco por ocasião de qual se tinha descoberto várias ilhas duzentas léguas adiante de Maluco. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mc. 10, nº 43.

nave en la que había embarcado, la *Victoria*, y que después volvió a repetir aventura con Elcano en la expedición de Loaysa. Por el contrario, no pudieron completar la vuelta al mundo Juan Bautista, de Montpellier (Francia), que murió con la cara abrasada por la pólvora; Guillermo Tanegui, de l'Île de Groix (Bretaña); Rojel Dupret, de Mónaco, que se ahogó en san Julián; Juan Jorge, de Silvedrín (?); Simón de Quíos, que era además marinero; Filiberto, de Tours (?), que murió a consecuencia del combate de Mactán; Maestre Pedro, de Bruselas, que fue apresado durante el viaje de vuelta, en Cabo Verde; Roldán de Argote, de Brujas, que corrió la misma suerte; y Juan Maçia, de Troyes (Francia), apresado por los portugueses en las Molucas.

Sobre los lombarderos mandaban los condestables, a cargo de «la artillería y municiones, hacer ingenios de fuego y ordenar a los artilleros a lo que han de acudir»³⁶. Como sus subordinados, eran también extranjeros: Maestre Andrés, de Brístol (Inglaterra); Maestre Jacques, de Lorena; y Jorge Alemán y Hans Vargue, alemanes. Ya hemos indicado cómo este último, aunque consiguió dar la vuelta al mundo, no sobrevivió a la prisión del Limoeiro, donde dictó testamento dejando como heredero a Gonzalo Gómez de Espinosa³⁷.

Los barberos: con alguna práctica en las enfermedades

Cuando la armada magallánica zarpó hacia la Especiería, los barberos pertenecían a la categoría inferior de los cirujanos, y éstos, durante todo el siglo XVI, tuvieron una consideración social muy inferior a los médicos³⁸. Por eso, sólo se esperaba de ellos que tuvieran «alguna práctica de las enfermedades que en la mar se suelen ofrecer, como calenturas, mareamientos, heridas, algunas llagas u otros accidentes que del trabajo suelen dar pena, y recrecerse»³⁹.

De los *sanitarios* embarcados en 1519, uno era cirujano y tres barberos: Juan de Morales, cirujano de la armada, que murió durante el regreso de la *Trinidad* a las Molucas; Marcos de Vayas, barbero, apresado en la *Trinidad*; Pedro Olabarrieta, barbero, que retornó en la *San Antonio*; y el barbero más famoso del viaje, Hernando de Bustamante, que tras completar la vuelta al mundo a bordo de la *Victoria*, volvió a navegar con Elcano en la expedición de Loaysa como tesorero de la expedición.

Los escribanos: la memoria escrita

Los escribanos estaban encargados del registro de la carga, los testamentos, los inventarios, el libro de registro⁴⁰... En la armada de Magallanes embarcaron con este cometido

³⁶ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 322

³⁷ MAZÓN, Tomás - *Espinosa ...*, p. 142

³⁸ ALMAZÁN ALTUZARRA, Javier Ángel - *Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la tierra*, p. 50

³⁹ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*- p. 322

⁴⁰ ESCALANTE - *Itinerario de navegación*... p. 61

León de Ezpeleta, en la *Trinidad*, y Sancho de Heredia, en la *Concepción*, que murieron en el convite de Cebú; Jerónimo Guerra, vecino de Burgos, que partió y regresó en la *San Antonio*; Martín Méndez, en la *Victoria*, que registró los tratados de paz y amistad que la expedición firmó en las Molucas⁴¹, pero que en el viaje de vuelta fue apresado en Cabo Verde; y Antonio da Costa, en la *Santiago*, registrado como «muy probablemente, portugués»⁴².

Los capellanes: el consuelo espiritual

De los capellanes que partieron, conocemos los nombres de Pedro de Valderrama, que embarcó en la *Trinidad* y murió en el engaño de Cebú; Pero Sánchez de la Reina, en la *Santiago*, que fue abandonado por Magallanes en san Julián con Juan de Cartagena como consecuencia del motín; y, quizá, el francés Bernardo Calmeta, en la *San Antonio*, aunque es posible que finalmente no realizara el viaje⁴³.

Los calafates: experimentados y buenos marineros

Como los lombarderos o los escribanos, los calafates no eran «mandadores», ni tenían «oficio ni para qué mandar, sino hacer cada uno de ellos en el suyo lo que es y fuere a su cargo, sin que nadie tenga necesidad de se lo acordar ni mandar»⁴⁴. Y lo que estaba a cargo de los calafates era «entender en calafatear», para lo que debían «tener y llevar muy buenas herramientas»⁴⁵. Además, el calafate «ha de tener especial cuidado de la bomba», por lo que resultaba «muy conveniente que sea experimentado y buen marinero»⁴⁶.

Esta experiencia quedó claramente demostrada durante los cuatro meses de trabajos que llevó la reparación de la vía de agua de la *Trinidad* en Tidore, en los que participaron los calafates Juan García, o Juan González, vecino de Génova, que murió el 10 de agosto de 1522 durante el retorno de la *Trinidad*; y Antón de Basazábal, de Bermeo (Vizcaya), que antes del apresamiento de la *Trinidad* había sido su contramaestre.

Además de estos dos, también se habían enrolado en Sevilla los calafates Filippo, vecino de Génova; Simón de la Rochela, que murió en Cebú; Pedro de Bilbao, que era hijo de Mari Sánchez de Arinça; y Martín de Goitisoló, vecino de Baquio (Vizcaya).

⁴¹ *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envia al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martin Méndez, contador della*. AGI. Indiferente, 1528, N. 1

⁴² *Relaziõ del sueldo que se debe al capitán y ofiçiales de la nao Vitoria y Conzebiziõ, que se deshizo, y Santiago, que se perdió*. AGI, Contaduría, 425, n.º 1, R.4, f. 35 r.

⁴³ GIL, Juan - Los hombres ..., p. 47

⁴⁴ ESCALANTE - *Itinerario de navegación...* p. 61

⁴⁵ Idem

⁴⁶ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 321

Los carpinteros: remendar cualquier cosa de la nao en tiempo de necesidad

«Ser buen marinero, y experimentado», eran cualidades esenciales para el carpintero, porque aunque debía «saber el gálibo necesario para un batel, una chalupa y otras cosas que se ofrecen», también era cierto que «remendar cualquier cosa de la nao en tiempo de necesidad consiste más en experiencia, y ser marinero, que en el arte de carpintería»⁴⁷.

Como ocurrió con los calafates, los carpinteros participaron en las labores de reparación de la *Trinidad*. De hecho, tres de ellos asumieron la dirección de las obras: Pedro de Sautúa, de Bermeo; Maestre Antón, carpintero, natural de Varazze (Génova), que pudo regresar a las Molucas en la nave que él había contribuido a recomponer; y Domingo de Oyarzun, o de Yarza, de Deva (Guipúzcoa), que falleció preso en Malaca en noviembre de 1524.

Carpinteros fueron también el normando Richard, que fue hecho prisionero en Cabo Verde; y Martín de Gárate, o Martín Pérez, de Deva (Guipúzcoa), que «se ahogó el 31 de agosto de 1520 yendo adonde se perdió el navío Santiago»⁴⁸.

Los despenseros: lo demás que pertenece a la comida y bebida de la gente de su nao

Para que pudieran desempeñar adecuadamente sus funciones, era conveniente que los despenseros supieran «escribir para asentar y tener la razón y cuenta de lo que se le encargare. Y es a su cargo el bizcocho, brebajes, carne, pescado, legumbres, aceite, vinagre, con todo lo demás que pertenece a la comida y bebida de la gente de su nao»⁴⁹.

En la expedición figuran los nombres de Cristóbal Rodríguez, de Lepe (Huelva); Alonso González, de Guarda (Portugal); Gaspar Díaz, de la isla Graciosa (Azores); Juan Ortiz de Gopegui, vecino de Bilbao, que afirmó que en el motín de san Julián el capitán Gaspar de Quesada le ordenó abrir la despensa a la tripulación, sin duda para ganarla a su causa⁵⁰; y Juan de Campos, de Alcalá de Henares, que quedó en la factoría establecida en Tidore, en compañía de tres hombres de armas (Diego Arias, Luis del Molino y Alonso de Mora) y un lombardero (Maestre Pedro), a la espera de que llegasen otras naves castellanas, aunque finalmente fueron apresados por el capitán portugués Antonio de Brito, y, durante el traslado a Banda en febrero de 1523, el despensero murió como consecuencia de un naufragio.

⁴⁷ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 320

⁴⁸ *Relación de las personas que murieron en el armada de Magallanes y a qué tiempos*. AGI, Patronato, 34, R.11, f. 2r

⁴⁹ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 318

⁵⁰ PÉREZ-MALLAÍNA, PABLO E. - *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de indias, siglo XVI*, p. 229, n. 65

Los contraмаestres: el descanso para el capitán, el маestre y el piloto

Tras años de navegación, los marineros podían ascender al cargo de contraмаestre, un oficio que García de Palacio consideraba «muy útil» y «de mucho descanso para el capitán, маestre y piloto» y para el cual era necesario saber leer y escribir, «porque ha de ser a su cargo recibir las mercaderías y escribirlas en un libro que llaman de sobordo, para entregarlas por él a sus dueños hecho y acabado el viaje»⁵¹.

En la armada de Magallanes esta responsabilidad estuvo a cargo de Diego Fernández, vecino de Sevilla, que partió en la *San Antonio*; Miguel de Rodas, que volvió como маestre de la nave en la que había iniciado el viaje, la *Victoria*; Juan de Acurio, que también regresó en la *Victoria* con el mismo empleo con el que marchó en la *Concepción*; Bartolomé Prior, de Saint-Malo (Bretaña), contraмаestre de la *Santiago*, que murió en Malaca en noviembre de 1524; y Francisco Albo, griego de Quíos y vecino de Rodas, sin duda el más célebre por haber vuelto como piloto de la *Victoria*, aunque había partido de Sevilla como contraмаestre de la *Trinidad*, y por ser autor del famoso *Derrotero*, que comenzó a escribir el 29 de noviembre de 1519 en el cabo de san Agustín (Brasil) y finalizó el 4 de septiembre de 1522 frente al cabo de san Vicente⁵².

Los pilotos: los guías de las naos

Toda la experiencia que hubieran acumulado los marineros en sus años de oficio era indispensable «antes que comience a usar el oficio de piloto»⁵³. García de Palacio insistía en esta idea: «debe ser de buena edad y de mucha experiencia (...) y si se pudiere hallar que sepa astrología, matemáticas y cosmografía, hará muchas ventajas al que no lo supiere»⁵⁴.

Esta segunda condición que se deseaba para los pilotos, tener conocimientos científicos, era precisamente eso, algo *deseable*, pero no imprescindible, como en cambio sí lo era la experiencia, y refleja muy bien el cambio que, lentamente, iban imponiendo los avances científicos y tecnológicos al *arte de navegar*.

A pequeña escala, los seis pilotos que embarcaron en la armada de Magallanes reproducían esta situación: Esteban Gómez (Estêvão Gomes, *Trinidad*), Andrés de San Martín (*San Antonio*), Juan Rodríguez de Mafra (*San Antonio*), Vasco Gallego (*Victoria*), Juan López Carvallo (João Lopes Carvalho, *Concepción*) y Juan Rodríguez Serrano (*Santiago*).

Mientras Andrés de San Martín poseía una alta cualificación como *astrólogo*, que le permitió, entre otros logros, establecer en San Julián la longitud a 61° al oeste de Sevilla, Juan Rodríguez de Mafra era analfabeto. Sin embargo, ambos habían sido nombrados pilotos

⁵¹ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 314

⁵² En alguna ocasión se ha sugerido que su verdadero autor sea Elcano. Véase MARTÍNEZ RUIZ, Enrique – *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*, p. 738 s.

⁵³ ESCALANTE - *Itinerario...* p. 63

⁵⁴ GARCÍA DE PALACIO - *Instrucción náutica*, p. 312

reales, o pilotos de Su Alteza, en 1512, y ambos habían participado en 1514 en la armada de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro. Pero ni su cualificación ni su experiencia fueron suficientes para que completasen la vuelta al mundo. San Martín murió, o quedó, en Cebú el 1º de mayo de 1521⁵⁵, y Rodríguez de Mafra «falleció de enfermedad» el 28 de marzo de 1521⁵⁶.

Ese mismo año de 1514 había sido nombrado piloto real Juan Rodríguez Serrano, que era vecino de Sevilla, quizá de origen portugués y pariente de Magallanes según Ginés de Mafra⁵⁷. Después de los sucesos de San Julián, Rodríguez Serrano sustituyó a Juan de Cartagena como capitán de la *Concepción*, y tras la muerte de Magallanes fue elegido para compartir el mando supremo de la armada con Duarte Barbosa. Pero tan sólo cuatro días después fue apresado con su hijo Francisco en la emboscada de Cebú. Serrano, «hombre viejo», como correspondía a la media de edad de los pilotos que superaba los 40 años, fue visto por última vez por quienes no desembarcaron «con lágrimas» y rogándoles «que pues que no le rescataban que no hiciesen mal con los tiros en el pueblo»⁵⁸.

La armada, efectivamente, partió dejando en Cebú a Rodríguez Serrano, que fue sustituido por el piloto portugués Lopes Carvalho, o López Carvallo. Carvallo, que en 1511 había llegado a Brasil con la expedición de Juan de Lisboa, pudo ver ocho años después, como piloto de la *Concepción*, a su hijo, un niño de siete años mestizo, o quizá mulato, que vivía con su madre. Este niño, que en la documentación aparece mencionado como «hijito de Juan Carvallo», fue embarcado en la «bahía de Enero»⁵⁹ y seguramente aportó a la expedición otra lengua más a las muchas que ya se hablaban, puesto que Pigafetta incluyó en el vocabulario correspondiente a esa zona palabras de habla amerindia, tupí-guaraní. Aunque, teniendo en cuenta que Portugal ya se había establecido en este área, quizá hablase asimismo portugués, o bien un pidgin atlántico portugués que permitiese el comercio y la comunicación entre indígenas, africanos y europeos⁶⁰. Su padre también debió conocer otras lenguas además del portugués y del castellano, pues sabemos que durante las reparaciones de la *Trinidad* en Tidore actuó como intérprete ante el rey Almanzor⁶¹, ya que «entendía algo la lengua de la tierra»⁶².

⁵⁵ Aunque aparece en *Relación de las personas que murieron en el armada de Magallanes y a qué tiempos*, AGI, Patronato, 34, R.11, f. 26v., Elcano plasmó en su testamento la esperanza de que se hubiera mantenido con vida, Archivo General de Indias, Patronato 38, R.1, f. 6 r. Véase GARCÍA RAMÍREZ, Susana - **Gente de mar en la primera vuelta al mundo**, p. 25

⁵⁶ AGI, Patronato, 34, R.11, f. 3r: «Relación de las personas que murieron en el armada de Magallanes y a qué tiempos».

⁵⁷ Así lo consigna Ginés de Mafra en su *Relación*, p. 156

⁵⁸ *Ibid.*, p. 172 s.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 146

⁶⁰ RODRÍGUEZ-PONGA - **Cómo entenderse en la primera vuelta al mundo...** p. 15

⁶¹ A. Pigafetta - **La primera vuelta al mundo** -, p. 225. «Mançor», «Almanzor», «El Victorioso», reinó en Tidore entre 1512 y 1526.

⁶² Durante las conversaciones con Almanzor, se encargó a Carvallo «que contase al Rey de Tidore todo lo que havíamos pasado desde que llegamos a la isla de Cebu hasta que llegamos a esta su isla, sin le mentyr ny faltar ninguna cosa», *Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestro Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della*. AGI. Indiferente, 1528, N. 1. , f. 5 r. Sobre los tratados de paz establecidos en Tidore, véase GARCÍA RAMÍREZ, Susana - **Los inicios de la diplomacia de los Austrias en Oriente: los Tratados del Maluco**, pp. 353-385

Esta nao, la *Trinidad*, había salido de Sevilla pilotada por el portugués Estêvão Gomes, o Esteban Gómez, que había sido nombrado piloto real año y medio antes de la partida de la expedición. El miércoles 6 de mayo de 1521 Gómez regresó precipitadamente al puerto de las Muelas, en Sevilla, como piloto de la *San Antonio* con cerca de 60 personas a bordo⁶³ al mando de Jerónimo Guerra, quien ya hemos visto que había embarcado como escribano, y que ahora sustituía al capitán que Magallanes había designado como consecuencia del motín de san Julián, Álvaro de Mezquita, que llegaba preso. Años después de estos hechos, tras el regreso de la *Victoria*, Gómez buscó un paso a la Especiería por Norteamérica, a bordo de la carabela *Anunciada*, y, aunque no lo halló, proporcionó datos fundamentales para la elaboración de las cartas de la costa este por Diego Ribero⁶⁴.

Y es que el paso que permitía llegar al Maluco se encontraba en el extremo sur del continente, como pudo comprobar el piloto de la *Victoria*, Vasco Gallego, que, por su experiencia, había sido nombrado piloto real en 1514 a pesar de su analfabetismo. Pero su pericia no fue suficiente para poder soportar la navegación por el Pacífico, y murió seis días antes de llegar a la Isla de los Ladrones (Guam, en las Marianas), probablemente a causa del escorbuto, el 28 de febrero de 1521⁶⁵.

Los maestros: la buena administración de lo que toca al interés

El puesto inmediatamente superior al piloto era el que ocupaba el maestre. Era un puesto de gran responsabilidad, puesto que «en este va la buena administración de lo que toca al interés, y así debe ser hombre hábil, diligente y de negocios»⁶⁶. De este modo, junto con los pilotos y los capitanes, los maestros constituyeron las máximas autoridades de las naos, y por ello tuvieron derecho a privilegios como alojamiento individual a popa, paje y mesa aparte de la tripulación⁶⁷.

Sabemos que antes de iniciarse la expedición, Magallanes encargó a dos maestros que reclutasen voluntarios fuera de Sevilla, porque allí no se habían inscrito los necesarios. Por ello, los genoveses Baltasar Genovés (o Baltasar Pallán), de 36 años, y Juan Bautista de Punzorol, de 50, viajaron respectivamente a Málaga y Cádiz. El primero, que embarcaría en la *Santiago*, murió en Filipinas, y el segundo, en la *Trinidad*, ya hemos visto que falleció en Mozambique tras sufrir cautiverio en Malaca y Cochín⁶⁸.

⁶³ Carta del contador Juan López de Recalde al obispo de Burgos, dándole cuenta de la llegada al puerto de las Muelas de la nao «San Antonio», en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**, doc. XXI, t. II, pp. 201-208

⁶⁴ Murió en 1538 en la expedición de Pedro Mendoza al Río de la Plata, véase: MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.) - **Desvelando horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela**, p. 277

⁶⁵ Relación de las personas que murieron en el armada de Magallanes y a qué tiempos. AGL, Patronato, 34, r. 11, f. 27r.

⁶⁶ GARCÍA DE PALACIO - Instrucción náutica, p. 311

⁶⁷ PÉREZ MALLAÍNA, Pablo E. - **Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de indias, siglo XVI**, pp. 80-90

⁶⁸ Según declaró en Valladolid el 2 de agosto de 1527 el marinero León Pancaldo, véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Expediciones al Maluco**, t. IV, doc. XXI, p. 384

Mucho antes, el maestre de la *San Antonio*, Juan de Elorriaga, vecino de Sevilla, había muerto apuñalado por el capitán de la *Concepción*, Gaspar de Quesada, en san Julián.

Y antes aún había fallecido el maestre de la *Victoria*, el siciliano Antón Salamón, de 46 años, sentenciado a muerte por Magallanes el 20 de diciembre de 1519 «por somético» «en el puerto de Santa Luzía, qu'es en la costa del Brasil»⁶⁹.

Quien sí sobrevivió fue el maestre de la *Concepción*, Juan Sebastián de Elcano, de 32 años, vecino de Guetaria, hijo de Domingo Sebastián del Cano y de Catalina del Puerto. Pero, como hemos señalado al comienzo, su nombre sí es recordado cuando nos referimos a la primera vuelta al mundo, así que dejaremos a este fascinante personaje para otra ocasión.

⁶⁹ *Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas*. AGI, Patronato, 34, R.11, f. 1 r.

Bibliografía y fuentes citadas

ALMAZÁN ALTUZARRA, Javier Ángel - **Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la Tierra**. Madrid, 2015. Tesis leída en la Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Medicina, Departamento de Psiquiatría

Carta de Batista de Punzorol e Leon Pancado dando conta dos trabalhos que tiveram numa viagem que fizeram a Maluco e como ficaram cativos dos portugueses. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mc. 10, nº 34.

Carta do mestre e piloto da nau espanhola por nome Votória para o imperador rei de Castela [Carlos V], em que lhe dão conta como foram à ilha de Tidore, e das ilhas que descobriram, e como foram levados a Moçambique, e lhe pediam ajuda e favor para serem conduzidos a suas pátrias. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 17, mc. 6, nº 24.

Carta dirigida ao rei de Castela com o relatório de uma viagem feita a Maluco por ocasião de qual se tinha descoberto várias ilhas duzentas léguas adiante de Maluco. Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 15, mc. 10, nº 43.

CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE LA I VUELTA AL MUNDO, 2, Sanlúcar de Barrameda, 2017 - **In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo**: actas. Sevilla: Junta de Andalucía, 2017, 276 p. ISBN 978-84-9959-279-4

Elcano: testamento y otros instrumentos relativos a su familia. AGI, Patronato 38, R.1

ESCALANTE DE MENDOZA, Juan - **Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)**. Madrid: Museo Naval 1985, ISBN 10: 8450509351

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**, t. II, Madrid: Imprenta Nacional, 1859 y t. IV, Madrid: Imprenta Nacional, 1837

GARCÍA DE PALACIO, D. (1993) - **Instrucción náutica**. Transcripción y estudio de Mariano Cuesta Domingo. Editorial Naval, Museo Naval, 1993, ISBN 84-7441-082-3 (1ª ed. México: Pedro Ocharte, 1587)

GARCÍA FRANCO, Salvador - **Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los “cuatro términos” de la navegación**. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 1947

GARCÍA RAMÍREZ, Susana - **Gente de mar en la primera vuelta al mundo**. En: Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo. Madrid: Ministerio de Defensa, 2019, pp. 19-43. ISBN 978-84-9091-433-5

- **Los inicios de la diplomacia de los Austrias en Oriente: los Tratados del Maluco** – En El advenimiento de la Casa de los Austria a los Reinos Hispánicos. Madrid: Dykinson, 2021, pp. 353-385. ISBN 978-84-1377-632-3

GIL, Juan – **Los hombres y el rol del viaje de Magallanes**. En: Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, 2. In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo: Actas. Sevilla: Junta de Andalucía, 2017, ISBN 978-84-9959-279-4. pp. 30-57

- **El rol del viaje**. En: La Primera Vuelta al Mundo. Edición conmemorativa del V centenario 1519-2019. Madrid: Taberna Libraria, 2019

GÓMEZ PEDRAJA, Elisa - **Tras las huellas de un marino: Juan de Santander, de Cueto** - Santander: Elisa Gómez Pedraja, 2022. ISBN 978-84-09-41147-4

Interrogatorios a los tripulantes supervivientes de la nao Trinidad, de la armada de Magallanes, sobre lo acontecido en su retorno de las Molucas. AGI, Patronato, 34, R.27

La primera vuelta al mundo. Madrid: Miraguano-Polifemo Ediciones, 2012. ISBN 978-84-7813-389-5
Libro de las pazes y amistades que se an hecho con los Reyes y Señores de las yslas y tierras donde hemos llegado, siendo los capitanes Gonçalo Gómez Despinosa y Juan Sevastián del Cano, y el maestre Juan Batista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Especiería, y yo, Martín Méndez, contador della. AGI, Indiferente, 1528, N. 1

LÓPEZ MORATALLA, Teodoro- **El arte de navegar en la época de la circunnavegación.** En: La primera vuelta al Mundo. Madrid: Taberna Librería, 2019. ISBN 978-84-947789-4-0

MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (dir.) - **Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano.** Madrid: Ministerio de Defensa, 2016

- **Desvelando horizontes II. Personajes de entonces y terminología básica de la navegación a vela.** Madrid: Ministerio de Defensa, 2019

MAZÓN, Tomás - **Espinosa, el último capitán de la vuelta al mundo.** Madrid: Encuentro, 2022. ISBN 978-84-13-39113-7

MEDINA, José Toribio- **El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos.** Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana 1920. ISBN 978-0270448030

PÉREZ-MALLAÍNA, PABLO E. - Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de indias, siglo XVI - Sevilla: Servicio de publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992. ISBN: 84-7798-077-2

- **Los navegantes del Océano** - En: Congreso Internacional de Historia *Primus Circumdedisti Me.* Madrid: Ministerio de Defensa, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

PIGAFETTA, Antonio- **La Primera Vuelta al Mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano (1519-1522)**- Introducción, traducción y notas de Isabel de Riquer. Madrid: Alianza, 2019. ISBN 978-84-9181-499-3

Relación realizada por **García de Escalante Alvarado** sobre el viaje comandado por Ruy López de Villalobos con destino a las Islas Molucas. AGI, Patronato, 23, R.10

Relación de la gente que va en las naos que Su Alteza manda enviar para el descubrimiento de la Especiería, de que va por capitán mayor Fernando de Magallanes. AGI, Patronato, 34, R. 6

Relación de las personas que murieron en el armada de Magallanes y a qué tiempos. AGI, Patronato, 34, R.11, f. 2r

Relación de tripulantes de la Armada enviada al descubrimiento de la Especiería fallecidos, desertores o dejados en las Molucas. AGI, Patronato, 34, R.11, f. 1 r.

Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales de la nao Vitoria y Conzebizión, que se deshizo, y Santiago, que se perdió. AGI, Contaduría, 425, nº 1, R.4

RODRÍGUEZ-PONGA, Rafael - Cómo entenderse en la primera vuelta al mundo: las lenguas a bordo y en Oriente. **ICE, Revista de Economía: Imperios, hegemonías y comercio. 500 años de la primera vuelta al mundo.** ISSN 0019-977X. Nº 927 (Ag. 2022), pp. 12-21

MAPAS, GLOBOS E UM PANFLETO: A PREPARAÇÃO DA VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES E AS SUPOSTAS FONTES ALEMÃS

Jürgen Pohle¹

Resumo

Pouco se sabe, de forma conclusiva, acerca das fontes cartográficas, das quais Fernão de Magalhães dispôs antes de partir, em 1519, para a sua célebre expedição. Dentre os supostos documentos encontram-se alguns mapas e globos de origem alemã. No entanto, é bastante problemático comprovar, se este material cartográfico podia ter inspirado Fernão de Magalhães quando preparou a sua viagem. Este artigo pretende abordar algumas fontes alemãs como, por exemplo, o misterioso mapa de Martin Behaim, mencionado por Antonio Pigafetta, bem como os mapas de Martin Waldseemüller e o globo de Johannes Schöner. Alguma luz sobre esta questão traz um panfleto alemão que, a partir de 1515, fez furor no Ocidente pelas suas notícias sensacionalistas em relação a um caminho supostamente mais rápido para as “ilhas das especiarias”, navegando para oeste. Trata-se da *Cópia da nova gazeta da terra do Brasil*, um folheto noticioso, ao qual Fernão de Magalhães deve ter tido acesso através de Cristóbal de Haro, um dos financiadores da expedição.

Palavras-chave: Descobrimentos portugueses; Martin Behaim; Martin Waldseemüller; Johannes Schöner; “Cópia da nova gazeta da terra do Brasil”.

Abstract

Little is known for certain about the cartographic sources available to Ferdinand Magellan before he set out on his famous expedition in 1519. Among the supposed documents are some maps and globes of German origin. However, it is rather problematic to prove whether this cartographic material could have inspired Ferdinand Magellan in the preparation of his voyage. This article aims to discuss some German sources, such as the mysterious map by Martin Behaim mentioned by Antonio Pigafetta, as well as the maps by Martin

¹ Investigador integrado do CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, 1069-061 Lisboa. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória – DL 57/2016/CP1453/CT0034. This article had the support of CHAM (NOVA FCSH / UA), through the strategic project sponsored by FCT (UIDB/04666/2020).

Waldseemüller and the globe by Johannes Schöner. Some light is shed on this question by a German pamphlet that caused a stir in the West from 1515 onwards with its sensational reports of a supposedly faster route to the “spice islands” by sailing west. It is the *Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt* (Copy of the new gazette of the land of Brazil), a news pamphlet that Ferdinand Magellan must have had access to through Cristobal de Haro, one of the expedition’s financiers.

Keywords: Portuguese Discoveries; Martin Behaim; Martin Waldseemüller; Johannes Schöner; “ Copy of the new gazette of the land of Brazil “.

O material cartográfico de Martin Behaim, Martin Waldseemüller e Johannes Schöner

Encontrar a biblioteca de Fernão de Magalhães é uma verdadeira missão impossível. O grande navegador não produziu qualquer escrito ou relato desenvolvido, e apenas lhe podem ser atribuídos uns poucos textos de circunstância (cartas e memórias), todos de reduzida dimensão. (...)

Mas durante os seus anos de formação, e ao longo de uma carreira ultramarina que decorreu em regiões de África Oriental, da Índia, da Ásia do Sudeste e de Marrocos, Fernão de Magalhães teria decerto possuído ou manuseado um certo número de obras – uma impressas, outras manuscritas – relacionadas com esses espaços geográficos e com o movimento de expansão ibérica então em curso. Além disso, a conceção de um projeto de navegação para as *ilhas das especiarias* por uma rota ocidental, na década de 1510, implicaria ainda o conhecimento de um certo número de obras relacionadas com a navegação astronómica e com a geografia do Novo Mundo.²

Uma das questões mais interessantes no âmbito da história da afamada expedição de Fernão de Magalhães, gira à volta do material cartográfico, do qual o afamado navegador português poderia ter disposto quando preparou o seu projecto. Uma pista, que sugere que um mapa de um alemão havia inspirado Fernão de Magalhães, na busca do estreito que recebeu o seu nome, deriva do conceituado relato que o cronista Antonio Pigafetta elaborou sobre a viagem de Magalhães-Elcano³. Segundo Pigafetta, Fernão de Magalhães sabia, “que tinha de navegar por um estreito muito escondido, pois o tinha visto numa carta náutica do rei de Portugal, a qual carta tinha sido feita por um grande piloto e navegador chamado Martinho da Boémia”⁴.

Fica, em primeiro lugar, por esclarecer quem é o mencionado Martinho da Boémia. Trata-se de Martin Behaim, um mercador e aventureiro de Nuremberga, que veio para Portugal em 1484, onde morreu no ano de 1507. A vida de Martin Behaim constitui um dos capítulos mais enigmáticos no contexto da história das relações luso-alemãs. Os apologistas de Behaim atribuíram-lhe, com base em algumas fontes escritas que, maioritariamente, surgiram décadas após a sua morte, alguns méritos como, por exemplo, o de ser um descobridor de relevo, amigo de Cristóvão Colombo, membro da misteriosa Junta de Matemáticos, bem como um excelente cartógrafo e cosmógrafo que tinha introduzido em Portugal instrumentos náuticos e as tábuas

² LOUREIRO, Rui Manuel – *Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães*, p. 17.

³ PIGAFETTA, Antonio – *Relação da primeira viagem em torno do mundo*. Cf. ALESSANDRINI, Nunziatella – António Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica.

⁴ *Apud* LOUREIRO – *Em demanda da biblioteca*, p. 39.

astronómicas do distinto matemático alemão Regiomontanus⁵. No entanto, para nenhuma destas afirmações existem provas conclusivas. Deixa-se apenas documentar a participação de Behaim numa expedição portuguesa à costa ocidental africana e as suas ligações aos Açores, onde o prendiam laços familiares⁶. As fontes existentes revelam também que o alemão se encontrava, temporariamente, na corte de D. João II, tendo estado em contacto com navegadores portugueses⁷ e partilhando a mesma ideia que Colombo em relação a um caminho mais rápido para as terras das especiarias, navegando por via ocidental⁸. Certo é, ainda, que Behaim teve muito mérito no que toca à transmissão para Alemanha de informações relacionadas com a Expansão Portuguesa⁹. O objecto mais visível que corrobora esta afirmação é o célebre globo terrestre que tem o seu nome¹⁰. O globo de Behaim foi construído em Nuremberga, durante uma estadia do alemão na sua terra natal no início dos anos 90 de Quatrocentos. Trata-se do mais antigo globo terrestre ainda existente. Foi fabricado por um conjunto de artesãos em conformidade com as informações de Behaim e outras fontes literárias e cartográficas: fontes antigas, medievais, mas também recentes como, por exemplo, o afamado mapa de Henricus Martellus de 1489. Segundo a documentação existente, Behaim havia fornecido um *mappa mundi* que, infelizmente, poucas décadas depois se perdeu. Desconhecem-se pormenores referentes a este mapa e, deste modo, também não se sabe quem o elaborou. Aliás, é de constatar que não existe um único mapa que se possa, indubitavelmente, atribuir a Martin Behaim. Na verdade pouco ou nada se sabe sobre Behaim no papel de “grande cartógrafo”, designação habitualmente escolhida pelos seus apologistas. Os supostos méritos de Behaim fizeram correr muita tinta na investigação histórica nos últimos séculos. Misturaram-se em torno desta figura polémica factos e lendas que distorceram completamente a sua biografia e deixaram controvérsias duradouras. São várias as razões que tornaram a avaliação do papel de Behaim na História dos Descobrimentos tão complicada. A escassez de fontes originais e a existência de documentos com afirmações contraditórias são circunstâncias que muito contribuíram para as controvérsias, cultivando a imagem lendária e popular deste alemão de Nuremberga.

Com base nestas considerações sobre a história de Martin Behaim, é pertinente a questão sobre como se pode avaliar a afirmação de Pigafetta, na qual se fala de um mapa de

⁵ Sobre Martin Behaim e as controvérsias em torno da sua vida, veja-se RAVENSTEIN, Ernest George – **Martin Behaim, his life and his globe**; BRÄUNLEIN, Peter J. – **Martin Behaim: Legende und Wirklichkeit eines berühmten Nürnbergers**; POHLE, Jürgen – **Martin Behaim (Martininho da Boémia): Factos, Lendas e Controvérsias**; *idem* – Seefahrer? Entdecker? Kosmograph? – Wer war eigentlich Martin Behaim?

⁶ No segundo quinquénio dos anos 80 de Quatrocentos realizou-se o casamento de Martin Behaim com Joana de Macedo, filha do primeiro capitão-donatário das ilhas do Faial e Pico, Josse van Hurtere. Cf. POHLE, Jürgen – Martin Behaim (Martininho da Boémia) e os Açores.

⁷ Através de Diogo Gomes de Sintra, Behaim tomou conhecimento da história do descobrimento da Guiné, como mostra o denominado *Manuscrito Valentim Fernandes*, que inclui o documento intitulado *De prima inuentione Guinee*, também conhecido por Relato Behaim-Gomes.

⁸ Cf. GARCIA, José Manuel – **D. João II vs. Colombo – Duas estratégias divergentes na busca das Índias**, pp. 47-60.

⁹ Cf. EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**, p. 24.

¹⁰ Sobre o globo de Behaim, cf. **Focus Behaim-Globus**.

Behaim que havia chegado às mãos de Fernão de Magalhães e que teria feito parte do material cartográfico do navegador português antes da partida da frota em 1519. Rui Loureiro publicou, recentemente, vários estudos acerca das fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães e também sobre Martin Behaim¹¹. Segundo Loureiro, Antonio Pigafetta havia recebido “decerto esta informação do próprio Fernão de Magalhães, com o qual teve oportunidade de conviver durante longos meses, pois viajava a bordo da capitaina da expedição magalhânica. Assim, parece difícil atribuir a um erro ou equívoco a menção ao cosmógrafo alemão”¹². É de realçar, ainda, que vários cronistas espanhóis retomaram a referência de Pigafetta, entre eles Bartolomé de Las Casas que, em 1518, se cruzou com Magalhães em Valladolid, e Francisco Lopez de Gómara na sua *Historia General de Indias*¹³. Las Casas menciona também um globo que Magalhães trazia consigo para convencer a Coroa espanhola do seu projecto, falando de “*un globo bien pintado, en que toda la tierra estaba*”¹⁴. Resta saber a que globo esta passagem se refere. Uma cópia do globo de Behaim não faz sentido, porque a imagem deste globo já estava ultrapassada e na qual uma apresentação da costa sul-americana nem sequer existe. Todavia existiram outros globos terrestres fabricados no território do Sacro Império Romano-Germânico. O mais conhecido era o de Johannes Schöner de 1515¹⁵. Este globo representa, de facto, no sul do continente recém-descoberto, entre os 40° e 50° S, uma passagem marítima ligando o Atlântico ao “*Oceanus Orientalis*”. Além disso, é uma coincidência interessante que os gomos do globo de Schöner tenham sido elaborados em Nuremberga, ou seja, precisamente no mesmo local onde havia surgido o globo de Behaim. Neste contexto é de realçar que Nuremberga tinha, no início da Modernidade, fama internacional enquanto centro de relevo no que toca à produção de materiais cartográficos. O globo de Behaim era certamente um *ex-libris* deste centro, tornando-se, bem como os mapas de Johannes Schöner, conhecido em grandes partes do Ocidente. Entre estes materiais encontra-se um mapa-mundi de Schöner, acompanhado por um texto descritivo¹⁶. Ambos surgiram, a partir de 1515, em várias edições. Não se sabe, se este material cartográfico chegou à Península Ibérica antes da expedição de Magalhães-Elcano. Se assim for, estamos talvez mais perto de uma solução da afirmação de Pigafetta, segundo a qual Fernão

¹¹ LOUREIRO, Rui Manuel – As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães; *idem* – **Em demanda da biblioteca**; *idem* – Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado. Cf. também COUTO, Dejanirah – Les cartographes Reinel et les cartes de l'expédition de Fernand de Magellan.

¹² LOUREIRO – **Em demanda da biblioteca**, p. 39.

¹³ Cf. *ibidem*, pp. 41-42; *idem* – As fontes, pp. 57-58.

¹⁴ *Apud* LOUREIRO – As fontes, p. 57.

¹⁵ Cf. VAN DUZER, Chet – **Johann Schöner's Globe of 1515: Transcription and Study**. Sobre os globos de Schöner, veja-se também GHILLANY, F. W. – **Der Erdglobus des Martin Behaim vom Jahre 1492 und der des Johann Schöner vom Jahre 1520**; ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**, vol. 2, pp. 872-873; **Focus Behaim-Globus**, vol. 2, pp. 671-674.

¹⁶ O texto intitula-se *Luculentissima quaeda[m] terrae totius descriptio: cu[m] multis vtilissimis Cosmographiae iniciis*. [https://www.loc.gov/resource/rbc0001.2012rosen0628/?sp=3&st=image].

de Magalhães teria sido inspirado por um mapa que havia sido elaborado por Martinho da Boémia. Recapitulemos: surgiram no mesmo local, em Nuremberga, os globos de Martin Behaim e de Johannes Schöner e outros materiais cartográficos deste último mencionado. Será que Pigafetta confundiu os nomes de Behaim e Schöner, uma vez que os dois estiveram intimamente ligados a Nuremberga e às suas célebres produções cartográficas? Esta ideia não é, de todo, nova. Já no século XIX, Alexander von Humboldt havia considerado esta hipótese que foi partilhada por outros historiadores¹⁷. Trata-se aqui, obviamente, apenas de uma mera especulação. Mas fosse como fosse, equívoco ou não, é de ter em consideração o seguinte facto: Martin Behaim morreu em meados de 1507 e, nesta altura, a exploração do litoral brasileiro ainda não estava muito avançada. Apenas quatro ou cinco anos depois os navegadores portugueses alcançaram a larga baía do Rio da Prata, levando-os possivelmente a crer que teriam alcançado o almejado estreito para passar ao Oceano Pacífico. Portanto, fica aqui uma questão que é pertinente: que utilidade poderia ter para Fernão de Magalhães um mapa elaborado por Behaim? Para Rui Loureiro “Magalhães poderia de facto ter consultado em Portugal, nos meios náuticos e cosmográficos ligados à corte de el-rei D. Manuel I, um exemplar cartográfico que seria da autoria de Behaim, ou baseado nas suas especulações geográficas.”¹⁸ Se calhar estas “especulações geográficas” de Behaim poderiam explicar uma eventual existência de um mapa, deste alemão, que teria servido a Fernão de Magalhães como fonte de inspiração. No entanto, não se deixa provar, como já foi sublinhado, qualquer mapa elaborado por este mercador de Nuremberga.

Olhando para as fontes que inspiraram Johannes Schöner na produção de *mappae mundi* e do seu primeiro globo terrestre, fabricado em 1515, encontramos outra personagem, oriunda do Sacro Império, que ganhou fama no mundo da cartografia renascentista. Trata-se de Martin Waldseemüller, que elaborou, no ano de 1507, um mapa-mundi, um globo e um livro, intitulado *Cosmographiae Introductio*¹⁹. Os referidos trabalhos ganharam fama universal porque nestes surgiu pela primeira vez o termo *AMERICA* para a parte meridiana do continente recém-descoberto²⁰. Deste modo, estas três obras tornaram-se as “cédulas de nascimento” da América²¹. É, porém, de notar que Waldseemüller, posteriormente, não utilizou mais esta designação, provavelmente porque havia reconhecido o seu erro em relação

¹⁷ Cf. RAVENSTEIN – Martin Behaim, p. 38; BRÄUNLEIN – Martin Behaim, pp. 64-66.

¹⁸ LOUREIRO – Em demanda da biblioteca, p. 39.

¹⁹ *Cosmographiae Introductio cum quibusdam Geometriae ac Astronomiae principiis ad eam rem necessariis. Insuper quatuor Americi Vespucii navigationes. Universalis Cosmographiae descriptio tam in solido quam plano, eis etiam insertis, quae Pitholomaco ignota a nuperis reperta sunt.* Saint-Dié: Martinus Ilacomilus [Gymnasium Vosagense], 1507.

²⁰ Cf. ANDRADE – *Mundos Novos do Mundo*, vol. 1, pp. 493-498 e vol. 2, pp. 717-719, 873-876; JOHNSON, Christine R. – Renaissance German Cosmographers and the Naming of America; KNEFELKAMP, Ulrich – Die Neuen Welten bei Martin Behaim und Martin Waldseemüller, pp. 78-87; PIETSCHMANN, Horst – Bemerkungen zur „Jubiläumshistoriographie“ am Beispiel „500 Jahre Martin Waldseemüller und der Name Amerika“, pp. 377-383; PIEPER, Renate – Between India and the Indies: German mercantile networks, the struggle for the imperial crown and the naming of the New World; <https://www.loc.gov/resource/g3200.ct000725C/>.

²¹ GALL, Wolfgang M. – Martin Waldseemüller. Leben und Wirken, p. 43.

ao descobridor da América²². Todavia, as muitas cópias do seu mapa de 1507 levaram a uma larga divulgação do termo que se estendeu no mundo da cartografia, a partir de 1538, à totalidade do continente americano. Apesar do sucesso daquele mapa de Waldseemüller, permanece incerto se Fernão de Magalhães teve acesso a esta ou outra obra do famoso cosmógrafo alemão.

A Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt

Uma outra fonte que Johannes Schöner utilizou nos seus trabalhos cartográficos é a denominada *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt*, ou seja, a “Cópia da nova gazeta da terra do Brasil”. Trata-se de um folheto impresso que surgiu, por volta de 1515, em Augsburg e Nuremberga em três edições²³. Este opúsculo trouxe a sensacional notícia que se havia encontrado, no âmbito de uma expedição portuguesa que tinha por fim a exploração da costa oriental da América do Sul, uma passagem do Oceano Atlântico para o Oceano Pacífico. Esta nova insinuava, portanto, a descoberta de um caminho marítimo para Malaca e para a Índia por via ocidental, o que era, evidentemente, uma informação falsa. Na realidade, a expedição lusa alcançou ou o Golfo de San Matias, na actual Argentina, ou, ainda mais provavelmente, apenas a margem norte da larga baía do Rio da Prata²⁴. De qualquer modo, esta e outras notícias²⁵ espalhadas pela *Copia* devem ter provocado um enorme espanto nos leitores deste opúsculo.

Lançemos um olhar para o início do texto:

Item wist das auff den Zwelfften tag des Monats Octobers Ein Schiff auß Presillg landt hye an ist kummen vmb geprech der Victualia / So dan Nono vñ Cristoffel de Haro vnd andere gearmirt oder gerüst haben. Der Schiff sein Zway / durch des konigs von Portugal erlaubnuß vmb das Presillg landt zubeschreiben oder zu erfahren Vnd haben das Lanndt in Sechs oder Syben hundert meyll weyt beschribiert / dann man das vor wissen hat gehabt. (...) Vñ do sie in solche Clima oder gegent kommen sein Nemlich in Viertzig grad hoch / Haben sie das Presill mit ainem Capo / das ist die spitz oder ein ort / so in das mer get / funden. Vñ haben den selbigen Capo

²² KNEFELKAMP – Die Neuen Welten, pp. 79, 87.

²³ ¹⁾ *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt*. S.l. [Nuremberga: H. Hölzel], s.d.; ²⁾ *Copia der Newen eytung (sic!) aus Presilg Landt*. S.l. [Augsburgo: Erhard Öglin], s.d.; ³⁾ *Copia der Newen Zeytung aus Presilg Landt*. S.l. [Augsburgo: Erhard Öglin], s.d.

Cf. BOCKWITZ, H. H. – Die *Copia der Newen Zeytung aus Presillg Landt*; **Tidings out of Brazil**; POHLE, Jürgen – Notícias Alemãs sobre o Brasil em Tempos Remotos e o Eco da *Copia der neuen Zeytung auß Presillg Landt*.

Sobre as gazetas e panfletos que circularam na Alemanha, com notícias acerca das empresas marítimas portuguesas, cf. EHRHARDT – A Alemanha, pp. 115-124; FARIA, Francisco Leite de – Ecos literários e impacto cultural dos descobrimentos portugueses no Atlântico.

²⁴ Sobre o problema da descoberta da região do Rio da Prata, cf. LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. – **El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512**.

²⁵ Por exemplo sobre a existência de ouro e prata em abundância nas terras do Brasil. Uma outra “notícia sensacionalista”, que é destacada na *Copia*, refere-se à elevada idade que a população autóctone supostamente atingia, segundo a qual “o povo neste mesmo sítio (= nas terras do Brasil [NdA]) chega até aos cento e quarenta anos de idade” (POHLE – Notícias Alemãs sobre o Brasil, anexo).

ymbseylet oder vmbfaren (...) Vnd als sie vmb den Capo kummen sein / wie gemelt ist / vnd gegen vns Nordwestwertz geseylet oder gefaren haben. Do ist vngewitter so groß worden / auch windt gewesen / das sie nicht weyter haben kunnen saylen / oder faren. Do haben sie durch Tramôtana / das ist Nort / oder mitternacht / wider her vmb auff die annder seyten vnd Costa / das ist landt / von Presill müssen faren. Der Piloto / das ist der schiffuerer / oder Schifflayter / So mit dysem Schiff gefaren ist / ist mein fast güt frewndt. Ist auch der berümbtest so in der konig von Portugal hat. Ist auch etlich Rayß in India gewesen / der sagt mir vnd vermayndt / das von sollichem Cabo dye Presill / das ist ein anfangk des Presill landt / vber Sechshundert meyl gen Malaqua nit sey.²⁶

[Item sabeis que no décimo segundo dia do mês de Outubro aqui chegou um navio da Terra do Brasil por falta de víveres, que foi armado e abastecido por Nono e Cristoffel de Haro e outros. São dois navios que – com a permissão do rei de Portugal – exploraram e averiguaram a Terra do Brasil. E exploraram a terra em mais seiscentas ou setecentas milhas do que anteriormente havia conhecimento. (...) E quando chegaram a um tal clima ou região, a saber a 40 graus de latitude, encontraram no Brasil um cabo, isto é a ponta ou um lugar que avança para o mar. E circum-navegaram e dobraram o mesmo cabo (...). E quando dobraram o cabo, como mencionado, e navegaram em direcção para Noroeste, levantou-se um temporal tão grande e ventos tão fortes, que não puderam continuar caminho. Por isso tiveram de voltar com o vento Norte para o outro lado da costa, isto é [para] a Terra do Brasil. O piloto, ou seja o capitão, que ia neste navio, é meu muito bom amigo. É também o [piloto] mais célebre que o rei de Portugal tem. Esteve também várias vezes na Índia. Ele disse-me e pensa que de tal cabo do Brasil, no sul da Terra do Brasil, para Malaca não eram mais do que seiscentas milhas.²⁷]

Este trecho do texto levanta várias questões como, por exemplo, as referentes à expedição, da qual aqui se fala, e às pessoas mencionadas. Segundo o autor da *Cópia*, são dois os navios que faziam parte da expedição. Um destes navios foi armado por um certo *Nono*, que pode ser identificado como D. Nuno Manuel, almotacé-mor de el-rei D. Manuel I, e por *Cristoffel de Haro*. No caso deste último mencionado trata-se de Cristóbal de Haro, um rico comerciante burgalês que durante alguns anos viveu em Lisboa, onde conviveu com diversos mercadores alemães²⁸. Esteve também em estreito contacto com a poderosa casa comercial dos Fugger de Augsburg. Esta circunstância conduziu, na historiografia alemã, à suspeita de

²⁶ Bayerische Staatsbibliothek/ Munique, *Rar.* 613.

²⁷ POHLE – Notícias Alemãs sobre o Brasil, anexo.

²⁸ Sabe-se pelo depoimento de Sebald Kneussel, que representava a casa dos Imhoff de Nuremberga na capital portuguesa, que Cristóbal de Haro e outros mercadores burgaleses bebiam e jogavam com os seus colegas alemães na feitoria dos Imhoff que se transformou, temporariamente, num local de vários escândalos. Cf. JAKOB, Reinhard – Der Skandal um einen Nürnberger Imhoff-Faktor im Lissabon der Renaissance. Der Fall Calixtus Schüler und der Bericht Sebald Kneussels (1512); KELLENBENZ, Hermann – A estadia de dois «Ulrich Ehinger», mercadores alemães, em Lisboa nos princípios do séc. XVI, pp. 174-175. Sobre as casas comerciais alemãs estabelecidas em terras portuguesas, cf. POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**, pp. 115-172.

que Cristóbal de Haro poderia, posteriormente, ter feito parte do projecto magalhânico como representante dos Fugger²⁹, o que, porém, não se deixa documentar. Certo é que surgiram problemas entre o mercador de Burgos e a Coroa portuguesa que, em 1517, o fizeram mudar para Castela, tornando-se um dos principais impulsionadores e financiadores da expedição de Fernão de Magalhães. Consequentemente, pode-se supor que tenha sido por intermédio de Cristóbal de Haro que o navegador português teve conhecimento da existência da *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt* e do seu conteúdo.

Uma outra questão, levantada no texto, diz respeito à identidade do “célebre” capitão da expedição. Alguns historiadores³⁰ não têm dúvidas de que se trata aqui de João de Lisboa, porque este navegador gozava de uma grande reputação, como salientado na *Cópia*. Além disso, realizou, de facto, uma viagem de exploração ao longo da costa do Brasil. Essa expedição teve lugar em 1511/12, ou seja, poucos anos antes da publicação da *Cópia*. Lamentavelmente, o folheto impresso não indica uma data precisa no tocante à referida expedição portuguesa ao Brasil, o que dificulta a reconstrução da mesma. É apenas testemunhado que “no décimo segundo dia do mês de Outubro aqui chegou um navio da Terra do Brasil”³¹. No entanto, o historiador Konrad Haebler descobriu, no fim do século XIX, uma versão manuscrita da *Cópia* no Arquivo dos Fugger³². Este manuscrito indica 12 de Outubro de 1514 como o dia em que um dos navios fez escala na ilha da Madeira na sua viagem de regresso³³. Se considerarmos esta data como correcta, a expedição traçada na *Cópia* dificilmente pode estar relacionada com a acima mencionada viagem de João de Lisboa. Será que este navegador português realizou, por volta de 1514, uma outra expedição ao Brasil? Ou trata-se, no tocante ao ano indicado no manuscrito, de uma simples gralha? Mas seja quem for o piloto, é de destacar aqui a consideração do mesmo, segundo a qual “de tal cabo do Brasil, no sul da Terra do Brasil, para Malaca não eram mais do que seiscentas milhas”³⁴. Esta notícia, que implicava a ideia de um caminho relativamente curto para chegar às “ilhas das especiarias”, podia ter sido, de facto, uma motivação especial para Fernão de Magalhães na preparação do seu projecto.

Resta esclarecer como as notícias terão chegado ao prelo. Pelo conteúdo da gazeta, um dos navios portugueses que se encontrava na viagem de regresso, fez escala na costa madeirense para reabastecer. A *Cópia* e o manuscrito revelam que um mercador alemão, que vivia nesta ilha e que foi, como ele próprio afirmou, um “muito bom amigo”³⁵ do piloto do navio, ouviu pormenores sobre o decorrer e resultados desta empresa marítima. Estas informações

²⁹ Cf. REINHARD, Wolfgang – *Partner oder Parasit? Europäische Wirtschaft und Neue Welt 1500-1800*, p. 27; LOPES, Marília dos Santos – A expedição Magalhães-Elcano e a busca europeia das especiarias, p. 113.

³⁰ Cf. LAGUARDA TRÍAS – *El predescubrimiento, passim*; LOUREIRO – As fontes, pp. 50 e 53.

³¹ Vd. *supra*.

³² HAEBLER, Konrad – Die “Neuwe Zeitung aus Presilg-Land” im Fürstlich Fugger’schen Archiv.

³³ *Ibidem*, p. 357: “Wißt das auf 12. october 1514 Ain schiff auß presill landt hie ankommen ist”.

³⁴ Vd. *supra*.

³⁵ Vd. *supra*.

por ele redigidas chegaram, via Antuérpia³⁶, à Alta-Alemanha onde finalmente foram publicadas sob forma impressa. Permanece em aberto a questão se as notícias do remetente anónimo foram impressas na sua forma original ou talvez substancialmente alteradas para alcançar um maior número de vendas. Fosse como fosse, a *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt* não se propagou apenas no território do Sacro Império Romano-Germânico, mas também noutras partes da Europa.

Sobre a identidade do autor só se pode especular. Uma análise linguística efectuada por Hermann Kellenbenz teve por resultado que o escritor deveria ser oriundo do Sul da Alemanha, mais precisamente da Suábia, dado ter utilizado expressões tipicamente provenientes desta região³⁷. Assim, a pista conduz-nos à cidade de Augsburg, onde várias casas comerciais mantinham relações comerciais com a coroa portuguesa. Alguns historiadores quiseram identificar o autor como um agente comercial da companhia dos Welser-Vöhlín³⁸, que possuía por volta de 1510 uma feitoria na ilha da Madeira³⁹. É de realçar neste contexto, que as firmas alemãs exigiam dos seus feitores e agentes comerciais, que as representaram em terras portuguesas, relatos com informações detalhadas. Uma vez que o conteúdo destas cartas enviadas às sedes das companhias era confidencial, raras vezes os pormenores que diziam respeito aos negócios das empresas saíam para o exterior. No entanto, outras partes desta correspondência, por exemplo as que se referiram a aspectos políticos, geográficos ou etnográficos da Expansão Portuguesa, tinham condições para se espalhar mais facilmente nos centros económicos do Sacro Império, despertando a curiosidade da população. As novidades eram divulgadas na forma de *Zeitung* ou *Neue Zeitung*⁴⁰. Mediante estes folhetos impressos, disseminavam-se as notícias espectaculares que chegavam do além-mar, atingindo, assim, um maior espectro de leitores no Sacro Império.

Conclusão

A *Copia der Newen Zeytung auß Presillg Landt* não deve ter causado apenas furor na Alemanha, mas também em grandes partes do Ocidente, devido às notícias sensacionais que o conteúdo da carta do mercador anónimo trouxe. Na perspectiva de Theodor G. Werner, estas novas devem-se ter propagado rapidamente, influenciando fortemente o processo e a

³⁶ Cf. o título do manuscrito encontrado por Konrad Haebler no antigo arquivo dos Fugger: *Zeitung so ain schiff pracht hat, so von portugal aussgefarn ist, das presill landt ferrer dann man vor sein wissen hat zn diskopriren vud Am widerkerren Inn yla de madera zukommen ist von ainem guten freunt aus madera gen Anntorf geschryben worden.*

³⁷ KELLENBENZ, Hermann – Die Brüder Diego und Cristóbal de Haro, p. 305.

³⁸ Cf. *ibidem*; WERNER, Theodor Gustav – Das kaufmännische Nachrichtenwesen im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit und sein Einfluß auf die Entstehung der handschriftlichen Zeitung, p. 22.

³⁹ Cf. GREIFF, Benedikt – *Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg*, p. 13; HÄBERLEIN, Mark – Atlantic Sugar and Southern German Merchant Capital in the Sixteenth Century, pp. 52-56.

⁴⁰ O termo *Zeitung* não significa no alvorecer da Modernidade, como actualmente, jornal, mas sim notícia, nova ou novidade. Cf. WERNER – Das kaufmännische Nachrichtenwesen, pp. 5-6 e 44-45.

recepção da história dos descobrimentos⁴¹. O globo de Johannes Schöner, fabricado em 1515, constitui um exemplo ilustrativo da relevância da *Copia*, no que se refere à transformação operada pelas notícias, vindas das colónias portuguesas, para a construção de uma nova imagem do mundo. Efectivamente, o conteúdo deste folheto pode ter encorajado Fernão de Magalhães no seu projecto de alcançar as “ilhas das especiarias” por um caminho mais curto, em conformidade com indicações da *Copia*.

No que concerne às supostas fontes cartográficas de origem alemã que poderiam ter inspirado Magalhães, é muito duvidoso que se encontrasse, entre estas, um mapa de Martin Behaim. No caso das cópias dos célebres mapas e globos de Martin Waldseemüller e de Johannes Schöner, não se pode esclarecer, seguramente, se estas foram vistas por Magalhães. Mas, seja como for, certo é que o famoso navegador português dispôs de material científico e cartográfico muito valioso⁴², pelo que não dependia das fontes alemãs, quando preparou a expedição que se tornou um marco na História do Mundo.

⁴¹ *Ibidem*, pp. 22-23.

⁴² Cf. LOUREIRO – As fontes, pp. 60-61.

Bibliografia

ALESSANDRINI, Nunziatella – António Pigafetta, cavaleiro do mar oceano. Uma reconstrução biográfica. **Anais de História de Além-Mar**, XX (2019), pp. 61-80.

ANDRADE, António Alberto Banha de – **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**. 2 vols., Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

BOCKWITZ, H. H. – Die *Copia der Newen Zeytung auss Presillg Landt*. **Zeitschrift des Deutschen Vereins für Buchwesen und Schrifttum**, 3/ No. 1/2 (1920), pp. 27-35.

BRÄUNLEIN, Peter J. – **Martin Behaim: Legende und Wirklichkeit eines berühmten Nürnbergers**. Bamberg: BVB/ Bayerische Verl.-Anstalt, 1992.

COUTO, Dejanirah – Les cartographes Reinel et les cartes de l'expédition de Fernand de Magellan. **Anais de História de Além-Mar**, XX (2019), pp. 81-120.

EHRHARDT, Marion – **A Alemanha e os Descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Texto, 1989.

FARIA, Francisco Leite de – Ecos literários e impacto cultural dos descobrimentos portugueses no Atlântico. **Mare Liberum**, 1 (1990), pp. 93-103.

Focus Behaim-Globus (Ausstellungskataloge des Germanischen Nationalmuseums, ed. por Gerhard Bott). 2 vols., Nürnberg: Verlag des GNM, 1992.

GALL, Wolfgang M. – Martin Waldseemüller. Leben und Wirken. In: ASCHE, Susanne; GALL, Wolfgang M., eds. – **Neue Welt & altes Wissen. Wie Amerika zu seinem Namen kam**. Offenburg: engelhardt und bauer, 2006, pp. 39-44;

GARCIA, José Manuel – D. João II vs. Colombo – **Duas estratégias divergentes na busca das Índias**. Vila do Conde: QuidNovi, 2012.

GHILLANY, F. W. – **Der Erdglobus des Martin Behaim vom Jahre 1492 und der des Johann Schöner vom Jahre 1520**. Nürnberg: Leonhard Schrag, 1842.

GREIFF, Benedikt, ed. – **Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg**. Augsburg: Hartmann'sche Buchdruckerei, 1861.

HÄBERLEIN, Mark – Atlantic Sugar and Southern German Merchant Capital in the Sixteenth Century. In: LACHENICHT, Susanne, ed. – **Europeans Engaging the Atlantic: Knowledge and Trade, 1500-1800**. Frankfurt/New York: Campus, pp. 47-71.

HAEBLER, Konrad – Die "Neuwe Zeitung aus Presilg-Land" im Fürstlich Fugger'schen Archiv. **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin**, 30 (1895), pp. 352-368.

JAKOB, Reinhard – Der Skandal um einen Nürnberger Imhoff-Faktor im Lissabon der Renaissance. Der Fall Calixtus Schüler und der Bericht Sebald Kneussels (1512). **Jahrbuch für Fränkische Landesforschung**, 60 (2000), pp. 83-112.

JOHNSON, Christine R. – Renaissance German Cosmographers and the Naming of America. **Past & Present**, 191 (2006), pp. 3-43.

KELLENBENZ, Hermann – A estadia de dois «Ulrich Ehinger», mercadores alemães, em Lisboa nos princípios do séc. XVI. **Bracara Augusta**, 16/17 (1964), pp. 171-176.

KELLENBENZ, Hermann – Die Brüder Diego und Cristóbal de Haro. **Portugiesische Forschungen der Görresgesellschaft. Erste Reihe**, 14 (1976/77), pp. 303-315.

KNEFELKAMP, Ulrich – Die Neuen Welten bei Martin Behaim und Martin Waldseemüller. In: KRAUS, Michael; OTTOMEYER, Hans, eds. – **Novos Mundos – Neue Welten. Portugal und das Zeitalter der Entdeckungen**. Dresden: Sandstein, 2007, pp. 73-88.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. – **El predescubrimiento del Río de la Plata por la expedición portuguesa de 1511-1512**. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1973.

LOPES, Marília dos Santos – A expedição Magalhães-Elcano e a busca europeia das especiarias. In: RODRIGUES, Vitor Gaspar; AVELAR, Ana Paula, coord. – **Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas**. Lisboa: Academia de Marinha, pp. 103-126.

LOUREIRO, Rui Manuel – As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães. **Abriu**, 8 (2019), pp. 35–67.

LOUREIRO, Rui Manuel – Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado. **Cuadernos Hispanoamericanos**, 824 (2019), pp. 41–58.

LOUREIRO, Rui Manuel – **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães**. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019.

PIEPER, Renate – Between India and the Indies: German mercantile networks, the struggle for the imperial crown and the naming of the New World. **Culture & History Digital Journal**, 3 (1) (2014) [doi: <http://dx.doi.org/10.3989/chdj.2014.003>].

PIETSCHMANN, Horst – Bemerkungen zur „Jubiläumshistoriographie“ am Beispiel „500 Jahre Martin Waldseemüller und der Name Amerika“. **Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas**, 44 (2007), pp. 367-389.

PIGAFETTA, Antonio – **Relação da primeira viagem em torno do mundo**. Ed., introd., trad. e notas por Joana Lima. Lisboa: Imprensa Nacional, 2021.

POHLE, Jürgen – **Martin Behaim (Martininho da Boémia): Factos, Lendas e Controvérsias**. Coimbra: CIEG/ MinervaCoimbra, 2007.

POHLE, Jürgen – Martin Behaim (Martininho da Boémia) e os Açores. **Boletim do Núcleo Cultural da Horta**, 21 (2012), pp. 189-201.

POHLE, Jürgen – Notícias Alemãs sobre o Brasil em Tempos Remotos e o Eco da Cópia der neuen Zeytung auß Presillg Landt. In: GROSSEGESSE, Orlando [et al.], org. – **Portugal – Alemanha – Brasil. Actas do VI Encontro Luso-Alemão**. Vol. II, Braga: Univ. do Minho/ Centro de Estudos Humanísticos, 2003, pp. 33-44 (com um anexo).

POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**. Lisboa: CHAM, 2017 [<https://run.unl.pt/bitstream/10362/38843/2/MercadoresAlemaes.pdf>].

POHLE, Jürgen – Seefahrer? Entdecker? Kosmograph? – Wer war eigentlich Martin Behaim? In: HENDRICH, Yvonne; HORST, Thomas; POHLE, Jürgen, eds. – **Beiträge zur Geschichte der deutsch-portugiesischen Beziehungen / Para uma História das Relações luso-alemãs. Transkontinentale Kontakte und kultureller Austausch (15.-19. Jahrhundert) / Contactos transcontinentais e intercâmbio cultural (séculos XV-XIX)**. Berlin: Peter Lang, pp. 55-76.

RAVENSTEIN, Ernest George – **Martin Behaim, his life and his globe**. London: Philip & son, 1908.

REINHARD, Wolfgang – **Partner oder Parasit? Europäische Wirtschaft und Neue Welt 1500-1800**. Münster: Lit, 1997.

Tidings out of Brazil. Transl. by Mark Graubard, commentary and notes by John Parker. Minneapolis: The University of Minnesota Press, 1957.

VAN DUZER, Chet – **Johann Schöner's Globe of 1515: Transcription and Study**. Philadelphia: American Philosophical Society, 2010.

WERNER, Theodor Gustav – Das kaufmännische Nachrichtenwesen im späten Mittelalter und in der frühen Neuzeit und sein Einfluß auf die Entstehung der handschriftlichen Zeitung. **Scripta Mercaturae**, 2 (1975), pp. 3-52.

INTÉRPRETES Y MEDIADORES EN EL VIAJE DE MAGALLANES

Antonio Ruiz Castellanos¹

Resumen

Mi propósito es investigar la comunicación lingüística interna de los expedicionarios y de estos para con los nativos de los países que exploraban; pero sobre todo, investigar los intérpretes, mediadores y guías que usaron para ello. Respecto a los intérpretes propiamente dichos, son varios los que aparecen en las fuentes de la expedición del Maluco. De ellos sólo uno tiene nombre propio: Enrique el malayo, los demás no; incluso el criado de Magallanes Jorge Morisco (del que conocemos por el AGI que aquel lo llevó como intérprete) no sabemos si ejerció o no como tal, por no mencionarlo por su nombre; pero conjeturamos que a partir de la muerte en Mactán de Magallanes y de la desertión de Enrique, Jorge ejerció la función de intérprete en la zona malaya.

Términos clave: intérpretes, mediadores y guías. Enrique el malayo. Jorge el Morisco.

Abstract

My purpose is to examine the internal linguistic communication of the expedition members and of these towards the natives of the countries they explored; but above all, investigate the interpreters, mediators and guides used for this purpose. As for the interpreters themselves, there are several who appear in the archives of the Maluco expedition. Of these, there is only one with a proper name: Enrique the Malay. Even Magellan's servant Jorge Morisco (of whom we know from the AGI that the latter took him as an interpreter) we do not know whether or not he acted as such, as he is not mentioned by name; however, we surmise that after Magellan's death in Mactan and Enrique's desertion, Jorge acted as interpreter in the Malay area.

Keywords: interpreters, mediators and guides. Malay Enrique. Jorge Morisco.

¹ UNIVERSIDAD DE CÁDIZ. Endereço de correo electrónico: antonio.ruizcastellanos@uca.es

La figura del intérprete y del mediador:

Hay que distinguir entre traductores e intérpretes. El traductor interpreta un texto escrito y el intérprete un discurso oral y ocasional, muy determinado pragmáticamente por el contexto cultural y el momento, a partir del cual hay que inferir intenciones y no sólo significados. Se supone en el intérprete un conocimiento de la lengua de inicio y de destino no sólo grande, sino muy activo y fluido por lo circunstanciado temporal y espacialmente que está su trabajo.

También hay que distinguir entre intérpretes y cronistas del viaje, por muy interesados que estuvieran éstos, especialmente Pigafetta, en la cultura y la lengua de los distintos nativos. Este no sólo es el cronista más prolijo de la expedición (a la que siguió desde la salida de Sanlúcar hasta la vuelta a Sevilla), sino que además hace a veces de mediador voluntario, se interesa por los personajes prototipo de cada cultura estableciendo con ellos un contacto directo (sin necesidad de intérpretes entendiéndose a veces mediante señales), a los que interroga y cuyas palabras transcribe², crea vocabularios (glosarios o diccionarios rudimentarios) de las palabras que se han utilizado (el cuerpo humano o las frases de contacto: *míreme, oiga*, etc.), o las que considera más relevantes para cada cultura, la sexualidad y la espiritualidad.

Y finalmente, merece la pena tener en cuenta también a los informantes ocasionales de cada zona, que funcionaron como guías y que fueron utilizados *volens nolens*, habiendo sido muchos de ellos secuestrados.

A los intérpretes se les denomina, además de “intérpretes”, “lenguas” y “lenguaraces” (Varela, 2014; Piemonti, 2018), por su capacidad para manejar varios idiomas. También “truchimán”, vocablo que parece provenir del árabe, y “faraute”, como heraldo, mensajero; así como “ladino”, que es el indio que sabía castellano o lenguas europeas³.

Se reclutan los intérpretes bien por captura, por envío a la metrópoli⁴. En Portugal, según Maria do Céu Fonseca⁵, “(...): haciéndoles cumplir penas de degredo, como forma de povoamento; acolher na Metrópole nativos a fim de receberem a necessária educação literária⁶; e, reciprocamente, enviar para as novas terras meninos órfãos de forma a habituar as populações ao convívio com o português”.

El trabajo de la interpretación comienza por la emisión o recepción del otro mediante gestos o señas ...*the finger language of price bargaining*; por ahí comienzan los intercambios, primero de obsequios y luego el trueque de objetos y baratijas, que son el recurso más

² PIGAFETTA, VM, 91 “Scrisi assai cose come le chiamavano. Quando lo re e li altri me visteno scrivere e li diceva quelle sue parole, tutti restorno attoniti”.

³ Para el portugués, véase el Dicionário de tradutores e intérpretes de língua portuguesa de CASTILLO PAIS, Carlos, 2002.

⁴ Así, para el segundo viaje de Colón (1493) embarcaron en Cádiz, ya bautizados y con la lengua castellana aprendida durante varios meses, cinco indios lenguas, entre ellos Diego Colón.

⁵ FONSECA, Maria do Céu, 2005.

⁶ Así, Colón capturó a diez nativos, los llevó a España donde aprendieron la lengua y luego se sirvió de ellos como intérpretes para los siguientes viajes.

socorrido en los primeros contactos⁷; siguen después las ofertas comerciales silenciosas o con petición de permiso. Si todo ello da resultado, se utiliza el intérprete porque es necesaria una comunicación eficaz, un discurso per-locutivo capaz de explicar el objeto de la expedición y convencer a los indígenas para su anuencia (Todorov, 1982: 129-130).

Magallanes, que no designó a ningún cronista oficial para su expedición, sí que vio la necesidad de contar con al menos dos intérpretes preparados de antemano, nombrados oficialmente y registrados en el AGI.

El procedimiento que nosotros vamos a emplear no es sencillo: las alusiones que se hacen a los intérpretes o mediadores culturales en los diversos relatos, diarios de abord, informes y crónicas del viaje de Magallanes-Elcano, a veces se contradicen o son poco explícitas, por lo que no podemos asignar a una persona concreta su actividad como intérprete. La predilección de Pigafetta por Enrique el Malayo frente al silencio de los demás traductores (como Jorge Morisco, que sólo lo conocemos en esta función por el AGI), es algo que nuestro trabajo pretende suplir.

1. El primer problema que se nos plantea es respecto a la comunicación interna de la tripulación.

Hablamos simplemente de la mezcla de idiomas dentro de la tripulación, que estaba compuesta de 148 castellanos y 97 extranjeros. ¿Cómo se entendían dentro de las naves gente de lenguas tan diferentes?

Quizás se viera facilitada la interlocución porque las lenguas de todos los tripulantes eran (excepto las de 6 nórdicos) románicas. Nos imaginamos un “portuñol”, mezcla de italiano, castellano y portugués que facilitaría la comunicación. Muchos de los expedicionarios extranjeros andaban por Sevilla antes de subir a las naos. Y finalmente, a lo largo de los tres años debió convertirse la expedición en una academia de idiomas. Pero hay que tener en cuenta que no todos sabían leer y escribir.

La procedencia europea de los marineros⁸ era de 28 portugueses, 27 italianos, 15 franceses, 8 griegos y otros 15 de origen desconocido. Las provincias de donde procedían los castellanos eran predominantemente Huelva, Sevilla y Vasconia; el resto se repartía entre las diversas provincias.

Por otro lado, y fue algo fundamental para el entendimiento sobre todo entre castellanos y portugueses: no había unanimidad respecto a los objetivos de la expedición. Magallanes era

⁷ Pero había que evitar las muecas silenciosas que decía Fernández de Oviedo que se asemejaban a «la lengua con la que suele un mudo preguntar a otro mudo». «Las manos les servían aquí de lengua» dice el padre Las Casas (*apud* ROSENBLATH, 1994, p.105).

⁸ Tripulantes da armada de nacionalidade portuguesa. Ainda que a coroa espanhola apenas tenha aprovado a participação de cinco tripulantes de nacionalidade portuguesa na expedição, acabaram por se infiltrar trinta e dois portugueses, sob forma de inscrições fraudulentas ou falsa nacionalidade.

hermético por carácter o porque era consciente de que debía serlo. A.G.I., Patronato, 34,R.18: “La tripulación desconocía la intención de Magallanes de llegar a la Especiería por el lado del mundo nunca antes recorrido”. A Magallanes lo guiaban quizás las cartas de su amigo Francisco Serrão, que hablaban de un derrotero diferente al usado por los portugueses; y los mapas que conoció en Lisboa: el de Martin Behaim (=Bohemia, 1492) y el de Juan Schöner (1515).

2. Rio de Janeiro

La primera etapa, el primer contacto con lenguas indígenas fue el que se dio con la lengua y cultura tupi-guaraní del Brasil en Bahía de Santa Lucía, bahía de Guanabara, Río de Janeiro. Juan Carvalho ofició no tanto de intérprete para mediar entre europeos e indios, como de informante (incluso antropológico y lingüístico para con Pigafetta), y como guía y hombre de confianza para Magallanes.

Magallanes pisa tierra americana. “Entramos en este puerto el día de Santa Lucía, 13 de diciembre. Estaba entonces a mediodía el Sol en nuestro cenit, y sufrimos con el calor mucho más que al pasar la línea. La tierra del Verzin, abundante en toda clase de productos, es más extensa que España, Francia e Italia, juntas; pertenece al rey de Portugal”, dice Pigafetta. La estancia fue descrita por Antonio Pigafetta, Francisco Albo y «un navegante genovés» que suele identificarse con León Pancaldo. Pero otros historiadores se hicieron también con información del viaje y completan ciertos silencios, son Antonio de Herrera, João de Barros⁹ y Antônio de Brito, en su correspondencia desde las Molucas enviada al rey don João III.

“Los hombres y las mujeres son tan recios y están tan bien formados como nosotros. Comen algunas veces carne humana, pero solamente la de sus enemigos (...) Esto me lo contó nuestro piloto Juan Carvalho, que había pasado cuatro años en el Brasil”, sigue diciendo Pigafetta.

Carvalho había participado en una expedición anterior, la de Juan de Lisboa en 1511 a Brasil, como integrante de la tripulación de la nave Bretoa. “El libro de la nave Bretoa ofrece algunas informaciones esenciales sobre Carvalho: estaba casado, vivía en Fangas da Farinha, en el barrio de Alfama, en Lisboa, y fue nombrado capitán de la nave que llegó a la América portuguesa en busca del palo brasil, haciendo también trueque con los silvícolas. Al final del libro, se encuentra la acusación de que a Carvalho el comandante de la nave el capitán Cristóbal Pires lo había abandonado en la factoría de Cabo Frío, por haber participado en el robo de herramientas para cortar el palo-brasil. Carvalho volvió a la Península Ibérica encontrándose con Fernando de Magallanes en Sevilla. Debe haberle relatado su experiencia marítima en el Atlántico Sur, y así consiguió ser nombrado piloto de la nave Concepción en la expedición¹⁰. Encuentra en Rio a su hijo Joãozinho: “ Juan Carvalho, portugués, halló un hijo suyo que tuviera de una negra en el tiempo en que allí estuvo con un navío portugués”,

⁹ BARROS, João de - Ásia, folios 145-155.

¹⁰ PEREIRA, Paulo Roberto - p.162-175.

explica Martín de Ayamonte. Joãozinho “Niñito” viaja a bordo de la nave Concepción junto a su padre; Ginés de Mafra, afirma que el niño tenía siete años, y otro texto, el “Derrotero” de Francisco Albo, precisa que el reencuentro entre ambos se produjo en diciembre de 1519, en una bahía en la que “hay buena gente y mucha, y van desnudos” y existe mucho “brasil”.

Carvalho, piloto de la nao Concepción, cuando se quema la nave después de la muerte de Magallanes es nombrado capitán general de la armada. Su comportamiento en Brunei deja que desear: el 16 de septiembre de 1521 es destituido, acusado por sus compañeros de actuar en beneficio propio y no de la Corona, al “comprar cosas para sí con las mercancías que para ello portaban las naos, que eran del Rey, algo que estaba prohibido hacer a título personal”, como relató Elcano a su regreso a España. El Niñito fue abandonado con sus dos compañeros el 29 de julio de 1521. Había enviado Carvalho a su hijo a negociar en Brunei, a pesar del peligro que entrañaba, y Joãozinho quedó prisionero del rajá Siripada, rey de la isla de Borneo, como relata Pigafetta: «Hicimos decir al rey que, siendo así, debía dejar en libertad a los dos hombres que estaban en tierra con nuestras mercancías, uno era el hijo de Juan Carvalho; pero el rey no quiso acceder. Se perdió el rastro del niño. Así fue castigado Carvalho con la pérdida de su hijo (que nació durante su estancia en el Verzin), que hubiera recobrado sin duda a cambio del capitán general, al que libertó por oro». Carvalho falleció por enfermedad en la isla de Tidore el 14 de febrero de 1522, antes de la partida de la nave Trinidad, el 20 de abril de 1522, con destino a España por la vía del Pacífico, conforme señala «un navegante genovés»

3. Los patagones y la Patagonia

En el segundo escenario, la Tierra de Fuego, nos fijaremos en el trabajo como mediador y antropólogo de Pigafetta con los tehuelches, que fueron llamados patagones y su región Patagonia, parece ser, por influencia de la novela de caballería *Primaleón* (Salamanca 1512.), donde el personaje Patagón es un gigante al igual que les parecía a los expedicionarios los tehuelches¹¹.

El primer contacto lo estableció un patagón, un hombre de figura gigantesca que se dio a entender por sus gestos. “Estaba sobre la arena casi desnudo y cantaba y danzaba al mismo tiempo, echándose polvo en la cabeza”, lo que parece ser una señal de paz. Levantaba el dedo hacia el cielo seguramente porque creía que los expedicionarios eran caídos del cielo. Intercambian regalos; un grupo se exhibe en una ceremonia; se les hacen regalos; se les enseña a rezar, pero se les intenta capturar con engaño a ellos y a sus mujeres. Se rebelan y desaparecen. Pigafetta parece haber intimado con un nativo que se llevaron en la expedición, lo que le permite redactar un pequeño diccionario, sobre todo de las partes del cuerpo, fenómenos atmosféricos y fauna; incluso alguna frase corta. El paso de una cultura ágrafa a la escritura y la

¹¹ LIDA DE MALKIEL, p. 322. La fauna se denomina por analogía con la occidental: el guanaco (como un mulo), los pingüinos (extraños gansos), los peces voladores, los lobos marinos.

admiración que produce a los nativos, la describe muy bien Pigafetta: VM 91 “Scrissi assai cose come le chiamavano. Quando lo re e li altri me vistenno scrivere e li diceva quelle sue parole, tutti restorno attoniti”.

4. El intérprete de Oriente: Enrique de Malaca.

Enrique de Malaca se dice que fue el primer humano, junto con Magallanes, que dio la vuelta al mundo. Habían ya completado la circunnavegación en una secuencia inversa de la ruta de Magallanes-Elcano: primero hacia Europa y después hasta Filipinas.

Parece ser que durante la invasión portuguesa de Malaca en 1511, Enrique fue uno de los defensores de la ciudad. Había sido capturado en Sumatra en ese año y vendido a Magallanes cuando este se hallaba en la expedición de Diogo Lopes de Sequeira y Afonso de Albuquerque. Con su buen conocimiento de la navegación y su habilidad para comunicarse en lengua malaya, Enrique se convirtió en una persona útil para Magallanes ya que necesitaba un intérprete y un navegante para continuar su viaje a las otras partes del sudeste asiático después de la captura de Malaca¹². Magallanes lo lleva a Europa y en España le enseñó la lengua castellana, que aprendió con mucha perfección y ‘hablaba muy ladino’. Tras la muerte de Magallanes en Mactán, Barbosa le niega la libertad que le había concedido Magallanes en su testamento, firmado en agosto de 1519 en vísperas de su partida de España, que decía que a su muerte su esclavo adquiriera la libertad -por ser cristiano- y diez mil maravedís para su sustento (Roditi, 1972: 140); tras la derrota de Mactán, desaparece en Cebú.

Enrique de Malaca goza de una gran autonomía, como si fuera consciente de su poder como intérprete, como si fuera “el único vínculo con aquel mundo desconocido para los occidentales”. Así en Pigafetta, 97, cuando le replica al jefe de la tribu que expresa la obligatoriedad de pagar tributo, que su señor por ser capitán de un gran rey no pagaba tributos, conminándolo a que, si no aceptaba su amistad, le enviaría un ejército capaz de destruir su isla.

El registro más completo sobre él se encuentra en Antonio Pigafetta, quien muestra su preferencia por él como intérprete mencionándole por su nombre, mientras los demás cronistas dicen sólo “el/un esclavo intérprete”. Según Pigafetta, Enrique era un malayo originario de Sumatra que vivía en Malaca. Y dice también que su principal actividad en Filipinas fue la siguiente: “El capitán tenía un esclavo nacido en Sumatra (Malasia) [...]: probó a hablarles (sc. a los gobernantes de Cebú) en la lengua de su país; le comprendieron...” Pero Maximiliano Transilvano, que aduce otro origen para Enrique distinto de Malaca; es decir, las islas Molucas, y le niega su conocimiento de la lengua de Cebú precisando: “Magallanes tenía un esclavo que

¹² FERNÁNDEZ DE NAVARRETE - (1964: 409): “Cuando Magallanes estuvo en la India al servicio del Rey de Portugal, compró en Malaca un esclavo, natural de las islas Molucas, según algunos escritores, y de Sumatra según otros, al cual puso de nombre ‘Enrique’, y en España le enseñó la lengua castellana, que aprendió con mucha perfección y ‘hablaba muy ladino’. Sirvió a su amo y a los españoles de intérprete en las islas de la India, pues desde Malaca a Filipinas se hablaba o se entendía la lengua malaya...” Igualmente, Maximiliano Transilvano.

era natural de las islas Molucas [...] el cual había comprado [...] en la ciudad de Malaca, [...] y trayéndolo a España le había mostrado la lengua española, la cual aprendió muy perfectamente, y hablaba muy ladino. Por medio de este esclavo se entendió Magallanes y hubo lengua con el rey de Subuth (Cebú), no porque el esclavo supiese o entendiese la lengua de aquella tierra, mas porque estaba allí con el rey de Subuth un indio suyo (del rey de Cebú) que había estado en las Molucas, y sabía muy bien la lengua moluquesa (es decir, se produjo una comunicación mediante relay¹³) y con este se entendía el esclavo de Magallanes”. Así se explica que cuando los expedicionarios vuelven por sus pasos a Mindanao “no se entendían los unos con los otros, porque los intérpretes habían desaparecido con (la muerte) de Fernando de Magallanes”, según dice el Piloto Genovés, refiriéndose seguramente a esta comunicación indirecta que se usó en Cebú.

La lengua de Cebú era distinta de la malaya que se hablaba en las Molucas; así lo hace ver Pigafetta al recoger en su vocabulario cebuano los términos “de estos pueblos gentiles”, incurriendo así en contradicción. Incluso Magallanes vio la necesidad y falta de intérpretes filipinos para lo que le propuso a Humabon tomar a dos de sus hijos para que hiciesen de intérpretes inversos: que aprendiesen la lengua castellana y a su regreso, “pudieran difundir su destreza lingüística y llevar a los demás la impronta de la grandeza de España”.

5. Los “moros” que mercadean en Oriente

Humabon, el jefe cebuano, fue advertido por su consejero moro de que tratase con los españoles no sólo con gran precaución sino con un exquisito tacto diplomático¹⁴. El intérprete moro, a quien López de Gómara describe como el «que iba y venía a Calicut y que certificó a Hamabar [Humabón] de la grandeza del emperador Carlos, rey de Castilla», asumió el nombre de Cristóbal; este nombre fue elegido por Magallanes para el moro en reconocimiento de su calidad de santo «portador de Cristo», que es su significado en griego (Christos-ferrein: en la expedición había bastantes griegos), ya que había facilitado a los españoles la tarea de llevar la fe a la familia del cacique.

6. Borneo

¿Qué pasó cuando Enrique abandonó la expedición, quedándose en Filipinas? ¿Se quedó la expedición sin intérpretes? La ciudad de Borneo era mora, su raja era Siripada,

¹³ Lo que confirma FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (1964: 572): “mas estaba allí con el rey de Subuth un indio suyo que había estado en las Molucas, y sabía muy bien la lengua molucense, y con éste se entendía el esclavo de Magallanes, así que por medio destes dos intérpretes se entendían los nuestros con los de Subuth hablando Magallanes a su esclavo, y el esclavo al indio de Subuth, y el indio al rey su señor”. Contra Pigafetta, quien dice que ya el 28 de marzo de 1521 al contactar con los indígenas en el archipiélago de San Lázaro (hoy Filipinas) “un esclavo del capitán general, que era de Sumatra (...), les habló e inmediatamente le entendieron” (Pigafetta, 1988: 84).

¹⁴ Le decía: «Estos son de los que conquistaron Calicut, Malaca y toda la India mayor. Si bien se les hace, hacen bien; si mal, mal y peor, como en Calicut y Malaca hicieron», confundiéndolos con portugueses.

aunque había otra capital en la isla que era gentil. La lengua era malaya en ambos casos, y así es como le respondieron al emisario enviado por el rey con el que se tuvo un largo diálogo y muy fructífero (consiguiendo pilotos); para lo que se supone que necesitaron un intérprete malayo. En efecto, en Borneo (según Ginés de Mafra xv) “...le preguntaron muchas cosas por interpretación de un esclavo de Magallanes [...] que sabía la lengua malaya, que es común en aquellas partes...” ¿Quién podía ser el intérprete esclavo de Magallanes una vez desaparecido Enrique que no fuera Jorge?

La expedición se siguió valiendo además de numerosos guías ofrecidos (uno por cada nave, según Mafra xv), pero la mayoría obligados, secuestrados en los puertos que visitaron. Las relaciones de los castellanos y el rey de Borneo fueron malas. Y por eso se recurrió a los secuestros en el viaje: de 16 moros y 3 mujeres; al saqueo del junco del rey de Palawan; a la captura de unbiguiday en Mindanao, sirviéndose aun así del hermano del rey para obtener información sobre la posición de las islas Molucas, lo que les hace cambiar de rumbo. Por lo tanto, seguía habiendo interpretación en las conversaciones. En Sarangani apresaron dos pilotos para que los condujeran a las Molucas y uno de ellos fue el que reconoció que habían llegado a su destino.

7. ¿Y en el Maluco?

Los árabes habían introducido el Islam en las Molucas desde la Isla de Java en el siglo XV. El nombre del país lo delata: Jazirat al-Muluk (Isla de los reyes). Los moluqueses eran musulmanes pero no hablaban árabe; eso sí, lo escribían usando el alifato árabe¹⁵. Así lo demuestra la Carta malaya enviada por el rey de Ternate a Malaca en la que pide ayuda a Portugal, menciona la muerte del rey Bayan Sirullah, la llegada de dos barcos de la flota de Fernando de Magallanes y la amistad del rey de Tidore con los castellanos. 1522.

La relación de los castellanos con el rey de Tidore fue óptima: al rey le apetecía su presencia por su rivalidad con Ternate y los portugueses. Pigafetta distingue entre por un lado los “moros” (población musulmana) que residía en la zona mercantil y de los puertos; y por otro la población “gentil” (indígena no islamizada, “perteneciente al mundo religioso de base hindu-budista”, según dice Donoso Jiménez (2011). De hecho, el vocabulario de estos pueblos que recoge Pigafetta, no es el árabe, sino el malayo. Pero el rey de Tidore (Almanzor) puede que no sólo fuera musulmán, sino que incluso conociera el árabe. Se le ve al raja besar el Corán devotamente “lo puso sobre su cabeza 4 ó 5 veces, mascullando entre dientes ciertas palabras que eran

¹⁵ Los portugueses descubrieron las islas (Abreu) y en 1512 al mando de Francisco Serrão. Los portugueses establecieron su primera fortaleza en la isla de Ternate. Después del viaje de Magallanes-Elcano, Elcano regresó a las Molucas, acompañando a la expedición de García Jofre de Loaisa, el nuevo Capitán General y Gobernador de las Molucas. Los españoles crearon un fuerte en la isla de Tidore, pero los portugueses, encabezados por Jorge de Meneses, desembarcaron en la isla y derrotaron a los españoles en 1529, que tuvieron que retirarse. En 1599 llegó a las Molucas la Compañía Neerlandesa de Indias, comenzando a tomar posesión de tierras y poblados.

una invocación llamada zambehan”, dice Pigafetta. Pero lo cierto es que el Corán no se tradujo a la lengua malaya hasta el s. XVII¹⁶, pero quizás Almanzor entendiera el árabe.

De cualquier forma la lengua malaya se escribía en árabe (el alifato yawik), a partir del sultanato de Malaca y esta lengua aljamiada se convirtió en una lengua de comercio internacional, una *lingua franca*, incluso para China y Filipinas. Y no sólo era franca para el comercio, también era la lengua culta propia de la administración. Pues bien, esa función administrativa, una especie de cancillería de los reyes malayos con sus protocolos y notaría, la ejercían tradicionalmente los árabes, los «moros» y en el caso de los árabes andalusíes, «los moriscos». Entendemos así por qué Magallanes se llevó o más bien, se trajo un morisco como intérprete para aquellas latitudes.

Tan reconocidas eran las lenguas árabe y malaya como lenguas francas, que Cortés desde Acapulco redacta una serie de cartas que porta su lugarteniente Saavedra destinadas a los reyes del Maluco. Las cartas para los reyes estaban escritas en latín pero Cortés había previsto que fueran traducidas al árabe o a una lengua indígena por un indio de Calicut¹⁷. Y la «Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viaje al descubrimiento de las islas del Maluco. 8 de mayo de 1519»¹⁸ dice: «Llegando a los puertos donde de los tales moros fueren naturales, enviaréis a tierra a uno dellos a hacer saber al rey o gobernador della, cómo sois allí venidos por nuestro mandado para hacer paz y trato con ellos, y queréndola ellos aceptar». Así que nada extraña que Magallanes hiciera previsiones y dispusiera de su esclavo y criado Jorge el Morisco.

Jorge¹⁹ el Morisco consta en las listas de embarcados (A.G.I., Contratación, 5090, L.4), y que sirvió de intérprete. Los propios herederos de Magallanes en su reclamación a la Corona lo atestiguan: “Enrique y Jorge, esclavos que llevó como lenguas o intérpretes”. Pero de él no se oye hablar por su nombre nunca²⁰ en la expedición, aunque seguramente sirvió de intérprete tras el abandono de Enrique. Según Ginés de Mafra xv: “...le preguntaron muchas cosas (en Borneo) por interpretación de un esclavo de Magallanes [...] que sabía la lengua malaya, que es común (*lingua franca*) en aquellas partes...” (Mafra xv).

Enrique no era el único intérprete, por muy destacada que haya sido su persona por Pigafetta. Jorge el Morisco, el otro esclavo “lengua” de Magallanes, al que se le ve ejerciendo

¹⁶ La primera traducción del Corán al malayo es del siglo XVII, *Tafsir Tarjuman al-Mustafid* por Shaikh Abdur Ra'uf al-Fan-suri del Sultanato de Aceh. La traducción está en el idioma malayo clásico (que no debe confundirse con el idioma malayo) antes de que evolucionara al idioma indonesio y al idioma malasio en los últimos tiempos. Esta traducción fue escrita con escritura jawi.

¹⁷ MARTÍNEZ, J.L. - 2014: I, p. 445.

¹⁸ FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín - 1853, tomo IV, p. 134.

¹⁹ El nombre Jorge se presta muy bien al sincretismo: Jorge, Al Jidr, es un santo cristiano y al mismo tiempo un sabio aludido en el Corán (18, p. 60-82).

²⁰ Del único intérprete cuyo nombre se especifica es Enrique y sólo en el relato de Pigafetta.

de intérprete del malayo en Borneo, contaba además con el dominio de otra capacidad, que lo hacía útil para las funciones protocolarias y administrativas posibles en el Extremo Oriente, el aljamiado malayo o yawi, cosa que conocía bien Magallanes por su estancia anterior en Malaca.

Jorge Morisco: ¿moluquense o granadino?

Finalmente, ¿Podía ser a la vez moluquense y andalusi a la vez el morisco Jorge?

Un indicio de que no era español es el de ser esclavo: un morisco de Granada no podía ser esclavo. Sería moluquense y no habría querido convertirse y conseguir la categoría de cristiano nuevo, como hacían los andalusíes granadinos más o menos obligados por esa altura.

El árabe ciertamente era hablado por los moriscos del reino de Granada y conocido por los portugueses en Marruecos, o Algarbe d'alem. Pero también en el resto de la Península servía el árabe para la transcripción de documentos y de literatura castellana y portuguesa prohibida, en escritura aljamiada, o aljama. Su correspondiente en Oriente, el aljamiado yawi, convertía la lengua malaya en lingua franca con sus caracteres aljamiados; cosa que era conocida por Magallanes, que había participado en la rendición de Malaca y conocería la administración malaya y la presencia de los árabes en la cancillerías de los rajas malayos llevando sus protocolos, contratos y notarías.

Se puede ser a la vez morisco y malayo por el conocimiento del árabe y de la lingua franca malaya y aljamiada. ¿No sería precisamente esa la razón para haberlo elegido a Jorge el Morisco Magallanes como intérprete? El árabe y su alifato, más su nación malaya, lo convertían en traductor o intérprete de los escritos, en capaz de entender y emitir documentos malayos en árabe. Y por eso era considerado “morisco”, ya que dominaba la escritura malaya en alifato árabe, el yawi del SE asiático (no sólo malayo, sino chino y filipino), similar al aljamiado español o morisco.

Pero también puede que fuera andalusí de origen. No iba a ser Jorge el primer morisco (de origen peninsular) que merodeara por el Extremo Oriente. Hay constancia por Ibn Battuta de varios moriscos que emigraron a diversos puntos del SE asiático: tal como Sahd al Jahir un valenciano establecido en China, Yamal al Din de Granada establecido en la India y un beréber magrebí en las islas Maldivas. Los andalusíes se movieron desde la Península hasta el Oriente, como ciudadanos del mundo musulmán. A ello les movía la comunidad musulmana de acogida, la costumbre de la peregrinación, el ansia de saber en las universidades madrasas, y sobre todo, el comercio y las redes comerciales “moras”. A Mindanao la religión musulmana la porta por primera vez un santón occidental, magrebí.

¿No fue el emisario del sultán de malabar un morisco de Túnez que hablaba castellano, un tal Monçaide?

E veio com ele um daqueles mouros, o qual, tanto que foi em os navios, começou de dizer estas palavras: — Buena ventura! Buena ventura! Muitos rubis, muitas esmeraldas! Muitas graças deveis de dar a Deus por vos trazer a terra onde há tanta riqueza! Era para nós

isto de tanto espanto, que o ouvíamos falar e não o críamos — que homem houvesse tão longe de Portugal que nos entendesse nossa fala! Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama, 54-55

Creo que podemos considerar esta mediación como el primer “portuñol” de la historia. Este incidente del morisco que media entre Afonso de Alburquerque y el Sultán de malabar en Calicut (Calcuta), es recogido por el propio Luis Camões en *Os Lusíadas* VII 24-25.

Por lo demás, de la vida personal de Jorge el Morisco sólo sabemos que fue paje de la nao Trinidad, y se sabe que murió en el intento de tornaviaje por el Pacífico por enfermedad el 26 de octubre de 1522. Y además conocemos un detalle emotivo que explica la familiaridad del criado Jorge con la familia de Magallanes. Magallanes se había casado con Beatriz Barbosa; durante el año de 1521 “la desdicha se cebó con Beatriz Barbosa, pues sufrió el más duro revés posible, con el fallecimiento de su pequeño Rodrigo en el mes de septiembre”; ella misma murió seis meses más tarde [A.G.I., Patronato, 36,R.2, fol. 1r.]. Le llegó la hora en 1522, antes de que regresara la nao Victoria; no pudo saber por tanto el azar fatídico de su marido. Pero el capitán Elcano en persona a su llegada a Sevilla en septiembre de 1522, quiso visitarla y entregarle “una palma artesanal hecha con clavo e hilo”, que era el regalo que Jorge Morisco había dejado para doña Beatriz [A.G.I.,Contratación,5090,L.4]. Jorge quiso tener aquel bonito detalle con ella. “Tristemente, cuando la palma llegó a su destino, tanto él mismo como su destinataria ya habían fallecido”. Ruta El Cano. [consultado 10-2-2023]. Disponible en internet: <https://www.rutaelcano.com/sus-mujeres>.

Los datos sobre Jorge Morisco en archivo: A.G.I. Patronato 34, R.4, Fol. 26r. Relación del sueldo debido a 107 de los tripulantes de la expedición a las Islas Molucas capitaneada por Fernando de Magallanes, 1522-9-8; A.G.I. Patronato 34, R.6, Fol. 1v. Información y relación de las personas que llevó Fernando de Magallanes al descubrimiento de la Especiería, 1519; A.G.I. Contaduría 425, N.1, R.1, Fol. 86v. Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes, 1524; A.G.I. Contratación 5090, L.4, Fol. 52r. Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes, 1518-3-22 / 1522- 11-14.

Bibliografía:

Archivos:

Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT)

Portal de Archivos Españoles PAREs. Ministerio de Cultura y Deporte, España.

Biblioteca Nacional de España (BNE).

Real Academia de la Historia (RAH).

Archivo General de Indias (AGI).

Crónicas de la Ruta magallánica:

AA. VV.- **La primera vuelta al mundo**. Relaciones de Elcano Juan Sebastian, Pigafetta Antonio Transilvano Maximiliano, Francisco Albo, Ginés de Mafra. Madrid: Miraguano Eds./Eds. Polifemo. 2018.

BARROS, João de - Ásia. **Terceira década**. Ed. facsímil. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1992.

CAMÔES, Luís de - **Os Lusíadas**. Lisboa: Mem Martins, Europa-América, 1997.

DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal - **Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España**. Madrid: Alianza Editorial. 1989.

FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv**. Madrid: Imprenta nacional. 1853.

____ Martín- **Expediciones al Maluco. Viaje de Magallanes y Elcano**. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, Ediciones Atlas. 1964.

GOES, Damiam de - **Segunda parte da Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel**. Lisboa: Francisco Correa, 1566.

HUMBOLDT, Wilhelm - **Die Kawi Sprache auf der Insel Java**. Berlín, 1836.

IBN BATTUTA - **Rihla**. Beirut: Dār Bayrūt li-l-Ṭibā'a wa-l-Naṣr, 1985.

____. - Serafin Fanjul & Federico Arbós trad. esp. **A través del Islam. Ibn Baṭṭūṭa**. Madrid: Alianza, 1997.

MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro. - Capítulo VII: De La Vuelta Al Mundo, Libro V. En **Décadas del Mundo Nuevo**, ed. de Ramón Alba. Madrid: Ediciones Polifemo. 1990, pp. 351-163.

ROTEIRO da Primeira Viagem de Vasco da Gama a la India, 1497-1499, SÁ FARDIÑA, Luis e M. Fernandes Lurdes CORREIA (eds.). Porto: Universidad de Porto Press, 2016.

TORIBIO MEDINA, José - **El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros**. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana. 1920.

Bibliografía actual:

AVELAR, Ana Paula - A cronística portuguesa da Expansão- Modelos e práticas discursivas- Narrativas de um Poder em Questão, En **Actas do Colóquio internacional –Discursos de legitimação**, Universidade Aberta, cd-rom, 2002.

BAIGORRI JALÓN, Jesús - La vuelta al mundo en ochenta lenguas: El intérprete de Magallanes. **HISTAL** enero 2004.

- CASTILLO PAIS, Carlos - Nomear o Intérprete-Lingua. **Revista Digital sobre Tradução o língua**. Nº 1, 2002.
- CUESTA DE LA, Leone Antonio - **Intérpretes y traductores en el descubrimiento y conquista del nuevo mundo**. 2004. <http://www.histal.um>.
- DONOSO JIMÉNEZ, Isaak - El Islam en Filipinas (ss x-xix). Tesis Doctoral. Alicante. 2010.
- _____. Isaak - Al-Andalus and Asia: Ibero-Asian Relations Before Magellan. En Isaac Donoso (ed.). **More Hispanic than We Admit. Insights into Philippine Cultural History**. Quezon City: Vibal Foundation, 2011. 9-35.
- _____. Isaak - **Islamic Far East: Ethnogenesis of Philippine Islam**. Quezon City: Universidad de Filipinas. 2013.
- FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe - **Principio y fin de la Armada de la Especiería**. Tesis doctoral. IDUS: Depósito de Investigación de la Universidad de Sevilla.
- FONSECA, Maria do Céu - Historiografia linguística portuguesa: o processo de gramaticalização de línguas extra-europeias (Oceano Índico). En **Revista de Letras**, II, nº 4, 2005.
- JACOBS, Hubert (ed.) - **A Treatise on the Moluccas (c. 1544), probably the preliminary version of António Galvão's lost História das Molucas**. 1970.
- KARTUNNEN, Frances - **Between Worlds. Interpreters, Guides and Survivors**. New Brunswick, New Jersey: Rutgers University Press. 1994.
- LIDA DE MALKIEL, Rosa - Para la toponimia argentina: Patagonia. En **Hispanic Review** 20, 1952, p. 322.
- LOSADA SOLER, Elena - The Encounter of Languages: Reflections on the Language of the Other. En A. Disney & E. Booth, **Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia**. Oxford: O.U.P, 2000, pp. 197-208
- MARTÍNEZ, Jose Luis - **Documentos Cortesianos**, Madrid: FCE, I. 2014.
- MAZÓN SERRANO, Tomás - Ruta El Cano. [consultado 10-2-2023]. Disponible en internet: <https://www.rutaelcano.com/sus-mujeres>.
- MILREU CASAIS DE ALMEIDA ROCHA, Sara Maria - **Dinâmicas de Poder dos Intérpretes/ Língua Portugueses na Ásia de João de Barros**. Universidade Aberta Lisboa, 2011
- PEREIRA, Paulo Roberto - Brasil en la ruta de la primera vuelta al mundo: la estancia de la flota de Magallanes en Río de Janeiro, **Congreso de Valladolid** 2016, pp.162-175.
- PIEMONTI, María Gabriela - **Intérpretes en la conquista española de América**. Rosario: UNR. 2018.
- RODITI, Edouard. **Magellan of the Pacific**. Nueva York: McGraw-Hill Book Company. 1972
- TODOROV, Tzvetan - **La conquista de América. El problema del Otro**. México DF: Siglo Veintiuno Editores. 1982. <https://antroporecursos.files.wordpress.com/2009/03/todorov-t-1982-laconquista-de-america-el-problema-del-otro.pdf>.
- VARELA, Consuelo - **Las Conquistas Hispanas del siglo XVI: La función de los Intérpretes, Lenguas y Guías**. Madrid: Cuadernos de la Escuela Diplomática, nº 50. 2014.
- VERNET, Juan - La Edad Media. En **La conquista de la Tierra**. Barcelona: Salvat, 1970.

FLUTUANDO ENTRE CEBU E TIDORE: A BUSCA DE UMA ROTA DESCONHECIDA

Joana Lima¹

Resumo

Quando Fernão de Magalhães (1480–1521) tomba nas águas cebuanas, inicia-se um novo momento da primeira viagem de circum-navegação do globo terrestre. Um momento de alteração da hierarquia a bordo, que resulta na elevação de Juan Sebastián Elcano (1476-1526) a capitão da nau *Victoria*, e que se caracteriza pela urgência de encontrar um caminho marítimo para o arquipélago das Molucas. Esta apresentação, decorrente da investigação que desenvolvo para a minha tese de doutoramento e do meu trabalho de tradução e edição da *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, de Antonio Pigafetta, pretende pensar sobre os modos como a expedição europeia alcançou a ilha de Tidore, não obstante o seu desconhecimento das rotas, do sistema de ventos e da oceanografia deste território do Pacífico. Traça uma breve história do percurso desta expedição a partir de Cebu, na sua incerta travessia do Mar da China Meridional, do Mar de Sulu, do Mar de Celebes, e do Mar das Molucas, até Tidore. Uma história sobre a importância da informação linguística técnica e marítima que habitantes do Sultanato do Brunei ofereceram à tripulação – compilada por Pigafetta sob a forma de um glossário de Malaio, a língua franca da região –, e dos conhecimentos náuticos partilhados pelos pilotos do Sudeste Asiático que foram raptados para guiarem as naus até às Molucas, no sucesso desta rota. Uma história do momento em que o conhecimento local teve uma repercussão à escala global, iniciando uma nova época, em que pela primeira vez foi possível que a Humanidade experimentasse toda a Terra.

Palavras-chave: roteiros, circum-navegação, Magalhães, Pigafetta, literatura de viagens.

Abstract

When Fernão de Magalhães (1480-1521) fell in Cebuanese waters, a new era began for the first circumnavigation of the globe. A moment of change in the hierarchy on board, which led to the promotion of Juan Sebastian Elcano (1476-1526) to captain of the ship *Victoria*, marked by the urgency of finding a sea route to the Moluccan archipelago. This

¹ Centro Interuniversitário da História das Ciências e da Tecnologia. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Endereço de correio electrónico: jmoliveira@ciencias.ulisboa.pt

presentation, based on research for my doctoral thesis and on my work translating and editing Antonio Pigafetta's *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, aims to examine the ways in which the European expedition reached the island of Tidore, despite its unfamiliarity with the routes, wind system and oceanography of this Pacific territory. It traces a brief history of this expedition's journey from Cebu, on its uncertain crossing of the South China Sea, the Sulu Sea, the Celebes Sea, and the Moluccan Sea, to Tidore. A story about the importance of the technical and nautical information provided to the crew by the inhabitants of the Sultanate of Brunei - compiled by Pigafetta in the form of a glossary of Malay, the lingua franca of the region - and the nautical knowledge of the South East Asian pilots kidnapped to guide the ships to the Moluccas, in the success of this route. A story of the moment when local knowledge had a global impact, ushering in a new era when, for the first time, it became possible for humanity to experience the whole of the Earth.

Keywords: itineraries, circumnavigation, Magellan, Pigafetta, travel literature.

Começa *in medias res* esta história, nas águas da praia de Mactan, no arquipélago das Filipinas, a 27 de abril de 1521, e daí flui, enleada em várias direcções da rosa-dos-ventos, desaguando no porto da ilha de Tidore, no arquipélago das Molucas, a 8 de novembro do mesmo ano. É a história da transfiguração literária que Antonio Pigafetta, na sua *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, faz de um momento crítico da primeira viagem de circum-navegação do globo terrestre:

[687] Um com um grande terciado (que é como uma cimitarra, mas maior) fez-lhe uma ferida na perna esquerda, pela qual o capitão caiu com o rosto para diante. [688] Logo foram para cima dele com lanças de ferro e de cana e com aqueles seus *terciadí*, até que mataram o nosso espelho, o nosso lume, o nosso conforto e o nosso verdadeiro guia.²

Começa esta história *in medias res*, e também no seu clímax trágico – a morte do capitão Fernão de Magalhães às mãos do rajá Lapu-Lapu e dos nativos de Mactan. Esta é uma passagem em que Pigafetta transmite a inefável dor de perder aquele que considera ser o homem com mais engenho para a navegação, mais justa no trato da tripulação, e, como indica nesta comovente gradação panegírica final, o “lume”, “conforto” e “verdadeiro guia” da tripulação. O mentor e o herói da expedição, agora órfã. A queda física de Magalhães nas águas cebuanas é um tombo narrativo na *Relação* de Pigafetta, que a partir de então começa a flutuar retoricamente entre o que o livro teria sido até aqui, uma vibrante descrição do colorido das regiões visitadas, os pormenores antropológicos, etnográficos e biológicos, e um momento pós-Magalhães, em que o autor se debruça sobre trocas comerciais e lutas políticas. Se este texto, antes assaz descritivo, passa a dar lugar a momentos mais narrativos, num estilo directo e informativo sobre os factos sucedidos, também sofre narrativamente, já que partes consideráveis da viagem, como a difícilíssima viagem de regresso de Tidore a Sevilha, ao comando de Juan Sebastián Elcano, são resolvidas em escassas páginas, ocupando o seu lugar espectável longas descrições fantasiosas e fictícias da ilha indonésia de Java, da China e da Índia, inspiradas noutras obras.

Esta alteração literária traduz a reorganização da hierarquia a bordo após a morte de Magalhães, o posterior massacre de parte da tripulação em Cebu, e a posterior destruição da nau *Concepción* a norte de Bohol. Sendo João Lopes de Carvalho nomeado capitão-general, depois substituído por Gonzalo Gómez de Espinosa, e Juan Sebastián Elcano nomeado capitão da nave *Victoria*, este é um momento da viagem e da narrativa marcado por um sentido de urgência em encontrar um caminho marítimo para o arquipélago das Molucas. Não obstante haver possibilidade de se conhecerem a bordo referências geográficas sobre o Bornéu e parte das Filipinas na *Suma Oriental*, de Tomé Pires, ou ainda os mapas da rota de Malaca para as Molucas, que Francisco Rodrigues incluiu no seu *Livro*, a expedição magalhânica

² Pigafetta, Antonio - *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, p. 77.

desconhece esta rota, o sistema de ventos e as características oceanográficas desta zona do Oceano Pacífico, as únicas coisas que interessam nesta fase da viagem.

Uma problemática que Pigafetta espelha na forma e no conteúdo da sua obra. Mudando completamente o estilo e o assunto da sua *Relação*, as cerca de vinte páginas dedicadas a relatar o sucedido entre Cebu e Tidore adoptam, salvo a estadia da tripulação na Baía do Brunei, um estilo roteirístico. Deixando o tom poético das descrições dos encontros culturais da tripulação com os nativos filipinos, e deixando a luminosa metáfora com que caracteriza Magalhães nas águas de Cebu, o texto de Pigafetta passa a explicitar que o objectivo deste momento da viagem é partir de um ponto A (Cebu) e chegar a um ponto B (Tidore). O autor fá-lo revelando outro estilo retórico. Usa frases denotativas, construídas sobre um vocabulário técnico e não figurativo, e debruça-se sobre assuntos tecnológicos e científicos, o que aproxima este texto a um reservatório de ciência, como um roteiro, ainda que, no caso desta *Relação*, várias informações veiculadas sejam imprecisas ou incorrectas. Se anteriormente o autor ia dando informações sobre a navegação e a rota percorrida, ocupando, no entanto, a maioria do texto a narrar o maravilhoso do Novo Mundo que se descobria, agora a navegação é a história central, e o colorido local serve a narração da construção da rota. Pigafetta dedica-se então a referir questões náuticas, oceanográficas, meteorológicas e geográficas, elementos cruciais em qualquer roteiro marítimo.

No que diz respeito à náutica, Pigafetta menciona frequentemente as direcções da rosa-dos-ventos para indicar o caminho seguido pela expedição até às Molucas. Estes são apenas alguns exemplos de variadíssimas ocorrências, que não temos tempo de percorrer:

[722] Tomámos o caminho do garbino, acostando na ilha que se chama Panglao.³

Pigafetta refere diversas distâncias entre os locais visitados ou avistados:

[721] À distância de dezoito léguas desta ilha de Cebu, na cabeça daquela outra que se chama Bohol, queimámos no meio deste arquipélago a nave *Concepción*.⁴

Informa sobre a qualidade dos portos onde as naves ancoraram:

[882] Entre o cabo do Bornéu e uma ilha dita Cimbonbon, que fica a oito graus e sete minutos, há um porto perfeito para consertar naves.⁵

Fornece dados sobre latitude e longitude das ilhas da Insulíndia:

[772] Esta ilha está situada na latitude de nove graus e um terço do Polo Ártico e na longitude de cento e setenta e um graus e um terço da linha de demarcação, e chama-se Palawan.⁶

³ Pigafetta - pp. 83-84.

⁴ Pigafetta - p. 83.

⁵ Pigafetta - p. 92.

⁶ Pigafetta - p. 86.

No que diz respeito à oceanografia da zona, informa sobre os fundos de mares navegados:

[903] Tomando na carta o caminho do levante-siroco, para encontrar as Molucas, passámos por uns recifes perto dos quais encontrámos o mar cheio de ervas, mas com uma profundidade grandíssima.⁷

Relativamente à meteorologia, dá algumas informações sobre ventos:

[937] Por estar o vento contrário e por não podermos passar um cabo desta ilha, navegámos de cá para lá, perto dela.⁸

E menciona alguns fenómenos atmosféricos:

[782] Tendo entrado no porto, apareceu-nos o Corpo Santo no meio do breu.⁹

No que diz respeito à geografia da área percorrida, dá várias indicações:

[753] Esta parte da ilha é a mesma terra a que pertence Butuan e Calaghan, e passa sobre Bohol e termina em Mazaua.¹⁰

Este cariz roteirístico torna o livro de Pigafetta um artefacto histórico que contribuiu, juntamente com o diário de Francisco Albo e o relato do piloto genovês, para a reconstrução da rota da expedição entre Cebu e Tidore. Uma reconstrução feita pelo Professor Jorge Semedo de Matos, no seu artigo “Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães”, crucial para se compreender que, apesar da aparente incerteza da navegação da expedição pelo Mar da China Meridional, Mar de Sulu, Mar de Celebes, e Mar das Molucas, o caminho marítimo seguido não foi ao sabor da corrente, mas inseriu-se numa rota comercial insulíndica que na época ligava a China e o arquipélago filipino às Molucas (de Chincheu para Lução, depois navegando a leste de Palawan no sentido do Bornéu, depois para Mindanao, e por fim as Molucas). As condicionantes náuticas, oceanográficas e meteorológicas que subjazem à escolha de um caminho que, numa primeira leitura, poderá parecer labiríntico, foram muito bem esclarecidas no artigo mencionado.

O mesmo se poderá dizer da rota percorrida pela expedição. De Cebu para o Norte da ilha de Bohol, onde a tripulação incendiou a *Concepción*; daí para a ilha de Panglao, onde acostaram; daí para a cidade de Quipit, na ilha de Mindanao; daí para a ilha Mapun, no Mar de Sulu; daí para a ponta Sul da ilha de Palawan, que contornam, para chegar a Tagosao, também na ilha de Palawan (onde terão ido buscar pilotos para navegar até à ilha do Bornéu); daí à Baía do Brunei, na ilha do Bornéu (onde terão ido buscar um piloto para ir até às Molucas, segundo o piloto

⁷ Pigafetta - p. 93.

⁸ Pigafetta - p. 94.

⁹ Pigafetta - p. 86.

¹⁰ Pigafetta - p. 85.

genovês); daí a uns baixios da ilha Balambah ou da ilha Banggi, a Norte do Bornéu, onde uma nave encalhou; daí para a Baía Marudu, no Norte do Bornéu, onde as naves foram consertadas; daí novamente para a ilha Mapun, passando depois pelas ilhas Jolo e Basilan, passando depois entre as povoações de Cawit e Subanon e a ilha Sacoli; daí para a Baía Illana, no Golfo de Moro, a caminho da foz do Rio Pulangi, na ilha de Mindanao, para saber notícias do caminho para as Molucas, mas onde não chegaram a ir, porque roubaram um barco, mataram sete homens e raptaram o irmão do rei de Mindanao, que sabia o caminho para as Molucas, e o seu filho; passando depois pelas ilhas Sibago, Batukali, Sarangani e Balut; atracando num porto entre Sarangani e Balut, onde raptaram dois pilotos para lhes ensinarem o caminho das Molucas; passando pelas ilhas Sangir, onde fugiu a nado o piloto irmão do rei de Mindanao e seu filho, que se afogou, e um dos pilotos raptados em Sarangani; passando pelas ilhas Tifore e Maju, até chegar a Tidore, nas Molucas, avisados da localização pelo único piloto então a bordo.

Não obstante as incorrecções próprias de um autor que não é piloto, e de um livro que é escrito a posteriori da viagem, ainda que baseado num diário de bordo, neste ponto da narração, e contrariamente ao que sucede noutros momentos da obra, a *Relação* de Pigafetta tenta mimetizar o real, e reproduzir esta rota o mais fielmente possível, a partir da memória autóptica do autor. Esta rota labiríntica é apresentada ao leitor labirinticamente, numa sucessão de topónimos, numa estonteante espiral de direcções e rumos que acelera o ritmo narrativo. O pendor roteirístico do texto não se denota apenas aqui, mas também nos diálogos culturais em que Pigafetta terá participado no Sudeste Asiático, de que é prova o glossário de 426 termos do Malaio, a língua franca da região, coligido pelo autor no Brunei, a caminho das Molucas e nas Molucas, como esclarece o Professor Luís Filipe Thomaz, no artigo “O glossário Malaio do Cavaleiro Antonio Pigafetta”. Neste thesaurus, encontramos o que interessava à tripulação neste momento da viagem. Entre coisas mundanas, a rota, um roteiro, uma busca latente em certas palavras referentes a espaços geográficos:

149] A ilha – *pulau*

150] Um cabo de terra – *banium buchit*

151] O rio – *songhai*¹¹

280] O porto de mar – *labuan*¹²

297] O mar – *laut*,¹³

corpos celestes:

182] O Sol – *matahari*

183] A Lua – *bulan*

184] A meia-lua – *tanam patbulan*

185] As estrelas – *bintan*

186] O céu – *langum*,¹⁴

¹¹ Pigafetta - p. 115.

¹² Pigafetta - p. 118.

¹³ Pigafetta - p. 119.

¹⁴ Pigafetta - p.

tecnologia naval:

- 281] As galés – *gurap*
- 282] A nave – *capal*
- 283] A proa – *allon*
- 284] A popa – *biritan*
- 285] Navegar – *belaiar*
- 286] O seu leme – *tian*
- 287] O mastro – *laiar*
- 288] O cordame – *tamira*
- 289] A vela – *leier*
- 290] A gávea – *sinbulaia*
- 291] A corda da âncora – *danda*
- 292] A âncora – *sau*
- 293] O batel – *sanpan*
- 294] O remo – *daiun*
- 295] A bombarda – *badil*¹⁵;

ventos:

- 296] O vento – *anghin*¹⁶
- 364] A tramontana – *iraga*
- 365] O austro – *salatan*
- 366] O levante – *timor*
- 367] O poente – *baratapat*
- 368] O grego – *utara*
- 369] O garbino – *berdaia*
- 370] O mistral – *bardaut*
- 371] O siroco – *tunghara*¹⁷;

E a pergunta:

- 217] Para onde vai o junco? – *dimana aiun?*¹⁸.

Certamente uma pergunta entre muitas, que traduz não só a busca da rota desconhecida, mas também a relevância que esta aprendizagem linguística, nomeadamente de termos referentes à navegação, poderá ter tido na concretização com sucesso da viagem de Cebu a Tidore. Mais concretamente, na comunicação entre membros da expedição e pilotos locais (cedidos por governantes como gesto de amizade à tripulação europeia, ou rapta- dos por esta última para guiarem as naves até às Molucas), cujo conhecimento náutico,

¹⁵ Pigafetta - p. 118.

¹⁶ Pigafetta - p. 119.

¹⁷ Pigafetta - pp. 120-121.

¹⁸ Pigafetta - p. 118.

muitas vezes tácito, foram decisivos na viagem. Também esta relevância da pilotagem local é reproduzida por Pigafetta, ainda que sub-repticiamente, e ainda que não mencione todos os contactos que a expedição teve com pilotos desta zona. Em vez de mencionar o recurso a pilotos locais cedidos pelos reis com os quais privou, como parece ser o caso em Quipit, Palawan e na Baía do Brunei, Pigafetta refere a amizade com que estes governantes trataram a tripulação:

[723] Depois, chegámos a uma ilha grande, cujo rei, para estabelecer paz connosco, fez um corte na mão esquerda para que esta sangrasse, de seguida ensanguentando o corpo, o rosto e a ponta da língua, em sinal de grande amizade.

[724] Assim também fizemos nós.¹⁹

[771] O rei negociou a paz connosco, cortando-se um pouco no meio do peito com um cutelo nosso, e, sangrando, tocou na língua e na testa, em sinal da mais verdadeira paz. Assim também fizemos nós.²⁰

O que de facto é mencionado é o uso de pilotos locais à força, em zonas onde não é registada qualquer relação de amizade da expedição com os governantes ou não há governantes, como sucede no mar a caminho de Mindanao, e entre as ilhas Sarangani e Balut:

[920] (...) tomámos à força um biguiday (é como um prao), e matámos sete homens. [921] Neste, havia só dezoito homens, bem constituídos como alguns outros que vimos nestas partes, todos chefes de Mindanao. [922] Entre estes, estava um que nos disse que era irmão do rei de Mindanao e que sabia onde eram as Molucas. [923] Por causa disto, deixámos o caminho do grego e tomámos o caminho do siroco.²¹

[935] Estando aqui, num dia tomámos dois pilotos à força, a fim de que nos ensinassem o caminho para as Molucas.²²

Une estes dois excertos não só a brutalidade para com os indígenas, mas uma ideia de finalidade destas acções: usar o conhecimento náutico dos pilotos locais para aprender o caminho para Tidore. Embora certamente não adivinhasse que, cinco séculos depois, a História da Ciência se debruçasse sobre as contingências do local e dos contextos culturais, sociais, geográficos nos quais foi criado certo conhecimento sobre o mundo, nem fosse sua intenção recriar literariamente uma viagem na qual os pilotos insulíndicos tivessem um papel determinante, Pigafetta põe em evidência a importância do conhecimento científico

¹⁹ Pigafetta - p. 84.

²⁰ Pigafetta - p. 86.

²¹ Pigafetta - pp. 93-94.

²² Pigafetta - p. 94.

destes homens. Reflectido no facto de ser um deles que enuncia a chegada da expedição magalhânica a Tidore:

[945] O piloto que nos tinha restado disse que aquelas quatro ilhas eram as Molucas, pelo que agradecemos a Deus e, para demonstrar esta alegria, descarregámos toda a nossa artilharia. [946] Não era de estranhar estarmos tão alegres, porque havíamos passado vinte e sete meses e dois dias à procura das Molucas.²³

O que parece muito pertinente, pois, ainda que no anonimato, o seu conhecimento local teve uma repercussão à escala global, permitindo concretizar esta rota, e a partir daí iniciar uma outra, de regresso, e finalmente uma inesperada viagem de circum-navegação da Terra. Nesta busca de uma rota desconhecida, este momento roteirístico da *Relação* de Pigafetta afluí num pensamento. No modo como a instrumentalização do conhecimento local, indígena, de um piloto numa viagem marítima de Cebu para as Molucas, que resulta na aprendizagem e documentação dessa rota pelos povos ibéricos, e na construção de rotas comerciais, pode ter efeitos globais. Já que o uso do conhecimento local contribuiu para a viagem de circum-navegação, e consequentemente para a criação de uma nova imagem do globo terrestre no imaginário europeu, donde fluirão outras alterações mentais.

Se esta pequena história de transfiguração literária de Pigafetta começou *in medias res*, a discussão sobre como o saber artesanal de pessoas não-especializadas no início da Era Moderna gerou ideias de globalidade ainda não está nessa fase do percurso. Se a primeira suscitar a segunda, terá cumprido o seu propósito.

²³ Pigafetta - p. 95.

Bibliografia

Arcilla, Jose S. (1998). «The Spanish Arrival», in Kasaysayan Volume III: **The Spanish Conquest**. Philippines: Asia Publishing Company Limited.

Argensola, Bartolomé Leonardo de (1609). **Conquista de las islas de Maluco**. Madrid: Alonso Martín.

Bausani, Alessandro (ed.) (1972). **L'Indonesia nella relazione di viaggio di Antonio Pigafetta**. Roma: Istituto Italiano per el Medio ed Estremo Oriente.

Dalgado, Mons. Sebastião Rodolfo (1919-1921). **Glossario Luso-Asiático**. Coimbra: Imprensa da Universidade; Academia das Ciências de Lisboa.

Pigafetta, Antonio; and Cachey Jr., Theodore J. (ed.) (2007). **The First Voyage Around the World 1519-1522: An Account of Magellan's Expedition**. Toronto/Buffalo/London: University of Toronto Press.

Pigafetta, Antonio; and Canova, Andrea (ed.) (1999). **Relazione del primo viaggio attorno al mondo**. Padova: Ed. Antenore.

Pigafetta, Antonio; e Lima, Joana (ed.) (2021). **A primeira viagem em torno do mundo**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

Pires, Tomé; and Loureiro, Rui Manuel (ed.) (2017). **Suma oriental**. Macau: Centro Científico e Cultural de Macau I. P.

Rodrigues, Francisco; e Garcia, José Manuel (ed.) (2008). **O livro de Francisco Rodrigues**. Porto: Universidade do Porto.

Salomoni, David (2021). **Magellano: Una storia globale**. Roma-Bari: Laterza.

Semedo de Matos, Jorge (2020). “Os caminhos do mar, das Filipinas ao arquipélago, no tempo de Magalhães”. In Rodrigues, Vítor Gaspar; Avelar, Ana Paula (coords.). **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos**. Lisboa: Academia de Marinha, pp. 171-190.

Thomaz, Luís Filipe (2019). «O glossário malaio do cavaleiro Pigafetta», in **Abriu: estudos de textualidade do Brasil, Galicia e Portugal** (Rounds around Magellan), pp. 99-133.

II

DA NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR



UMA CONSEQUÊNCIA DA EXPEDIÇÃO MAGALHÃES-ELCANO? A CIRCULAÇÃO DE PILOTOS, CARTÓGRAFOS E COSMÓGRAFOS PORTUGUESES PARA ESPANHA

Nuno Vila-Santa¹

Resumo

A primeira circum-navegação do planeta de Fernão de Magalhães e de Juan Sebastián Elcano foi possível devido à plena colaboração e partilha de conhecimentos náuticos entre as duas coroas ibéricas. Sintomático deste aspecto é a presença de pilotos portugueses (Estêvão Gomes, entre outros), cartógrafos (Diogo Ribeiro, entre outros) ou cosmógrafos (Rui e Francisco Faleiro) na preparação e durante a expedição. Porém, antes da entrada de Magalhães em Espanha, já outros casos de passagem de pilotos, cartógrafos ou cosmógrafos portugueses para o reino vizinho se tinham registado. Neste artigo, debate-se em que medida estes processos foram influenciados pelo impacto da circum-navegação de Magalhães. Enquadrando estes intercâmbios ibéricos numa perspectiva alargada a Quatrocentos e até à União Ibérica, demonstra-se a relevância desta troca de conhecimentos na expansão marítima espanhola, mas também portuguesa (estudando o contrário). Analisando o papel da diplomacia e espionagem dos dois lados, salienta-se a importância do contributo dos pilotos como agentes de globalização.

Palavras-chave: cosmografia, pilotos, cartógrafos, ciência náutica, diplomacia, espionagem.

Abstract

The first world circumnavigation by Ferdinand Magellan and Juan Sebastian Elcano was made possible by the full collaboration and sharing of nautical knowledge between the two Iberian Crowns. Symptomatic of this is the overwhelming presence of Portuguese pilots (Estêvão Gomes, among others), cartographers (Diogo Ribeiro, among others), or cosmographers (Rui and Francisco Faleiro) in the preparation and during the expedition. However, before Magellan entered Spain, other cases of Portuguese pilots, cartographers, or cosmographers moving to Spain, had already been recorded. This article discusses the extent to which

¹ Bolseiro de Pós-Doutoramento do projeto RUTTER. Centro interuniversitário de História e Filosofia das Ciências e Tecnologia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa, 1749-016 Lisboa, Portugal. Financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P./MCTES através de fundos nacionais (PIDDAC): UIDB/00286/2020 e UIDP/00286/2020. This article was written within the RUTTER project. This project has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement No 833438).

these processes were influenced by the impact of Magellan's circumnavigation. By framing these Iberian exchanges in a perspective that extends from the 15th century to the Iberian Union, the relevance of this exchange of knowledge in the Spanish maritime expansion is demonstrated, but also in the Portuguese (studying the opposite). By analyzing the role of diplomacy and espionage on both sides, the importance of the pilots' contribution as agents of globalization is highlighted.

Keywords: cosmography, pilots, cartographers, nautical science, diplomacy, espionage.

1. Introdução

A expansão marítima europeia da época moderna foi um processo concorrencial e de emulação que afectou toda a Europa em diferentes cronologias ao longo dos séculos XV e XVI. À expansão marítima portuguesa, seguiram-se a castelhana, a inglesa, a francesa e por fim a neerlandesa. A despeito das diferentes datas que se poderão debater para o início de cada um dos respectivos processos expansionistas, a circulação e troca de conhecimentos náuticos entre os diferentes protagonistas foi sempre relevante, influenciando decisivamente o sucesso ou insucesso de várias expedições marítimas. A expedição de Fernão de Magalhães e de Juan Sebastián Elcano é disso um exemplo paradigmático. Embora ao serviço de Castela e com os recursos desta, a concretização da expedição ficou a dever-se essencialmente à migração de Magalhães para Castela e ainda ao amplo recurso a peritos náuticos e cosmográficos portugueses antes e durante as diferentes etapas da jornada². Deste ponto de vista, a expedição de Magalhães-Elcano tornou-se possível pela confluência de uma troca de conhecimentos entre Portugal e Castela que começara a ocorrer em período anterior, mas que teve um episódio fundamental nessa mesma expedição. Ao tentar historiar a presença e contributo de portugueses na sevilhana Casa da Contratação, o historiador Edward Collins realçou como parecem existir dois momentos distintos: um que medeia entre a entrada de Magalhães em Castela (em 1517) e que termina na assinatura do Tratado de Saragoça (em 1529) e um outro posterior a 1529 marcado por um crescente decréscimo da presença portuguesa na Casa da Contratação³. Apesar disso, o mesmo autor admitiu noutros trabalhos que mesmo num cenário de contracção da presença portuguesa pós-1529, a importância dos contributos portugueses para a ciência náutica castelhana manteve-se em níveis relevantes até à União Ibérica⁴. Vários outros autores reconheceram a importância desse intercâmbio para a história da Casa da Contratação⁵, em particular nas primeiras décadas do século XVI quando a máquina marítima castelhana se encontrava ainda em fase de consolidação. Porém, a despeito de várias investigações de ambos os lados da fronteira, não existe um trabalho que tenha procurado sistematizar esta troca de conhecimentos náuticos operada entre ambas as coroas ibéricas e que tão decisiva foi para ambas. De igual modo, escasseiam trabalhos sobre o contributo de peritos náuticos espanhóis para as expedições marítimas portuguesas deste período.

² Sobre o tema veja-se a recente obra: SALOMONI, David - **Fernão de Magalhães. A primeira viagem de circum-navegação**, Lisboa, Vogais, 2022.

³ COLLINS, Edward - "Portuguese pilots at the Casa de la Contratación and the Exámenes de Pilotos", **International Journal of Maritime History**, pp. 181-182.

⁴ COLLINS, Edward - "Francisco Faleiro and the Scientific Methodology of the Casa de la Contratación in the sixteenth century", pp. 25-36; COLLINS, Edward - "Interactions of Portuguese artisanal culture in the maritime enterprise of 16th century Seville.", pp. 203-215.

⁵ SÁNCHEZ, Antonio - **La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598**, p. 87; CAMPRUBÍ, Lino - "Travelling around the Empire: Iberian voyages, the Sphere, and the Atlantic Origins of the Scientific Revolution", p.13.

O objectivo do presente artigo é o de, seguindo o apelo de Edward Collins, procurar perceber se a expedição de Magalhães-Elcano causou ou não um maior influxo de peritos náuticos portugueses a Castela e qual o seu impacto, alargando a análise cronológica até à União Ibérica e não a restringindo geograficamente à Península Ibérica, mas envolvendo igualmente as regiões ultramarinas tuteladas por ambas as coroas. Estudar-se-á numa primeira fase o contributo português para as expedições e ciência náutica castelhanas e numa segunda fase o seu reverso. Por fim, recorrendo à rica documentação diplomática castelhana e portuguesa do período, serão mencionadas algumas das principais missões de espionagem portuguesa em Castela e castelhana em Portugal e que envolveram a contratação de pilotos, cosmógrafos e cartógrafos. O artigo não pretende, devido aos limites de extensão, ser exaustivo, mas tão só elaborar uma síntese das principais figuras, cronologias e geografias deste intercâmbio, visto que uma versão mais alargada será publicada noutro âmbito⁶. No final desta análise, e já na conclusão, estaremos em condições de responder à principal questão: qual o real impacto da circum-navegação de Magalhães-Elcano a circulação de conhecimentos náuticos entre Portugal e Espanha?

2. O intercâmbio náutico ibérico e os seus impactos na expansão marítima ibérica (1415-1580)

2.1. Peritos portugueses ao serviço de Espanha

O intercambio náutico entre Portugal e Castela tem origens remotas. Ainda antes do primeiro caso de um perito náutico luso passar ao serviço do reino vizinho, a circulação de dois conhecidos navegadores entre ambos os reinos era já o sinal de que essa circulação era dificilmente controlável por ambos os lados. Referimo-nos aos casos de Cristóvão Colombo (1451-1506) e de Américo Vespúcio (1454-1512). Como é sabido Cristóvão Colombo navegou durante 10 anos em armadas lusas com destino à costa ocidental africana, tendo ampla ocasião de aprender as mais avançadas técnicas da navegação astronómica lusa. Após o malogro da sua proposta a D. João II (1481-1495), o navegador dirigiu-se aos Reis Católicos. Cronistas espanhóis assumem abertamente que parte da informação que apresentou nessa primeira audiência fora colhida por Colombo junto de diversos mareantes portugueses⁷. A passagem de Colombo para o serviço de Castela, quando conjugada com as tentativas de intrusão castelhana no hemisfério das navegações portuguesas bem visíveis durante a guerra luso-castelhana de 1475-79 e que desembocaram no conhecido Tratado das Alcáçovas, forçaram D. João II a procurar controlar a passagem de pessoal náutico trânsito para o reino vizinho.

Ainda na década de 1480, o cronista Garcia de Resende (1470-1536) dá conta de como o monarca mandou raptar em Castela dois pilotos portugueses de nome não identificado que

⁶ Em particular no primeiro do nosso livro com título provisório *Iberian maritime knowledge circulation and the European maritime expansion (16th-17th centuries)* a publicar na editora Amsterdam University Press.

⁷ LAS CASAS, Bartolomé de - **Historia de las Indias**, pp. 68 e 71.

ali tinham ido oferecer os seus serviços, os mandou trazer secretamente a Évora e em seguida ordenou a sua execução pública. A mensagem que pretendia passar era a de que, na sequência das proibições de passagem de pilotos para o serviço a coroas estrangeiras sem prévio consentimento do monarca sob graves penas, a Coroa Portuguesa estaria vigilante e iria assegurar todas as condições para a sua aplicação imediata.⁸ O problema não se limitava, aliás, ao reino vizinho uma vez que nessa mesma década de 1480, a fuga do conde de Penamacor para Inglaterra daria azo a episódios de relevante diplomacia e espionagem portuguesa naquele reino de forma a garantir que também a Inglaterra de Henrique VII (1485-1509) respeitaria os interesses ultramarinos portugueses⁹. O mesmo se verificou face à primeira viagem francesa à costa da Mina também na década de 1480 e tornada possível apenas pela experiência anterior do seu capitão com os Portugueses na região¹⁰.

Desta forma, já com D. João II, embora a verdadeira origem da consciência portuguesa do perigo da circulação de peritos náuticos lusos para a Europa se possa remontar a períodos anteriores, tornou-se clara, motivando o início de uma política sistemática da Coroa Portuguesa de procurar, nuns casos, condicionar, noutros, impedir tal circulação. Tal tentativa de impedir a circulação de pilotos, cartógrafos e cosmógrafos não deve ser confundida, conforme relembra Inácio Guerreiro¹¹, com a designada política de sigilo portuguesa, tal como foi concebida por Jaime Cortesão¹².

Os episódios mencionados anteriormente, quando combinados com a política do *Príncipe Perfeito* de anunciar em 1485 e 1492 as mais recentes descobertas portuguesas na Roma papal perante a presença de diversos embaixadores de outros reinos europeus, ou os casos conhecidos da contratação de Martin Behaim (1459-1507) e das conversas de teor cosmográfico entre o próprio D. João II e o embaixador imperial Jerónimo Munzer, evidenciam perfeitamente que mesmo no período deste monarca a tentativa de sigilo portuguesa apesar de detectável era contraditada pelo próprio rei¹³. No mesmo sentido vão aliás iniciativas de D. João II de abrir excepções para a contratação de castelhanos para a empresa ultramarina portuguesa¹⁴. A circulação do conhecimento geográfico português para Itália e Alemanha durante todo o século XV e o reinado de D. Manuel I (1495-1521) é aliás bem conhecida e demonstra de forma inequívoca como a circulação do conhecimento geográfico português não era sempre passível de total controlo conforme foi intenção da Coroa Portuguesa

⁸ RESENDE, Garcia de - **Crónica de D. João II**, p. 46.

⁹ Sobre o tema: VARELA, Consuelo - **Ingleses en España y Portugal, 1480-1515: aristócratas, mercaderes e impostores**, pp. 48-52.

¹⁰ ANDRADE, António Alberto Banha de - **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**, pp. 175-176.

¹¹ GUERREIRO, Inácio - "A cartografia dos Descobrimentos Portugueses e a Política de Sigilo", p. 207.

¹² CORTESÃO, Jaime, **A política de sigilo nos Descobrimentos**.

¹³ ANDRADE, António Alberto Banha de - **Mundos...**, p. 161.

¹⁴ BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond - **Península Ibérica: um espaço, dois reinos. Interrelações na época de Carlos V**, dissertação de doutoramento policopiada, p. 330.

nalgumas ocasiões¹⁵. Em todo o caso, fica claro que no período de D. João II, a preocupação régia com a circulação de peritos náuticos lusos se centrava essencialmente em Castela visto serem bem conhecidas do *Príncipe Perfeito* as ambições ultramarinas dos Reis Católicos.

Fruto desta situação e de alguma forma ainda associado ao caso de Cristóvão Colombo, é imperativo reconhecer que Américo Vespúcio é novamente mais um caso que documenta como nem Portugal nem Castela tinham capacidade de controlar os movimentos de navegadores e com eles, a circulação de conhecimento náutico. Como é sabido, Vespúcio principiou a sua carreira ao serviço de Castela, mas D. Manuel I (1495-1521) foi capaz de o atrair a Portugal onde participou em duas expedições portuguesas à América do Sul. Por motivos que ficam pouco claros, o monarca acabaria por permitir o retorno de Vespúcio a Castela onde assumiu o cargo de primeiro piloto-maior da sevilhana Casa da Contratação, fundada pelos Reis Católicos em 1503 e que nos primeiros anos seguiu claramente o modelo da lisboeta Casa da Índia¹⁶, cujas origens remontam à Casa da Guiné e Casa de Ceuta (fundadas no século XV).

Porém, o intercâmbio acentuou-se ainda mais com a passagem do primeiro piloto português que decidiu servir duradouramente Castela: João Dias de Solis. Documentos contemporâneos portugueses e espanhóis comprovam plenamente que Solis era português, não havendo por isso lugar a dúvidas quanto à sua alegada nacionalidade castelhana. O navegador trânsfuga que antes pilotara expedições francesas à costa ocidental africana onde ajudara a assaltar navios lusos fora já alvo de um pedido manuelino, em 1496, para que fosse detido pelos Reis Católicos e entregue a Portugal¹⁷. Solis foi detido e entregue às autoridades judiciais portuguesas, desconhecendo-se os pormenores da sua carreira imediatamente posterior. Deverá ter sido perdoado sob condição de continuar ao serviço português pois em 1506 foi nomeado como piloto da nau que levaria o capitão Afonso de Albuquerque (1453-1515) à Índia. Porém, a fuga de Solis para Castela, desta feita alegadamente pelo assassinato da sua mulher, não veio a redundar em nova entrega do piloto trânsfuga a Portugal, uma vez que logo em 1507 foi promovido a piloto da Casa da Contratação¹⁸. Laguarda Trías argumentou que na sua fuga para Castela, Solis teria levado consigo uma versão manuscrita do regimento português do astrolábio¹⁹. É possível que num cenário em que arriscava nova ordem de deportação para Portugal por parte de Fernando, o Católico (1475-1516), algo que certamente pretenderia evitar a todo o custo para escapar à pena capital no regresso a Portugal, o piloto luso tenha ainda levado outra informação náutica lusa desconhecida. É bem sabido que em ocasiões anteriores, quer Colombo, quer Vespúcio, quer posteriormente Fernão de Magalhães

¹⁵ ANDRADE, António Alberto Banha de - *Mundos...*, p. 911.

¹⁶ Ver nota 4.

¹⁷ MEDINA, José Toribio - *Juan Díaz de Solís. Estudio histórico*, p. XXXIX.

¹⁸ *Idem*, p. CXII.

¹⁹ LAGUARDIA TRÍAS, Rolando - "Pilotos portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI, p. 61.

o fizeram. Tal seria para Solis um argumento decisivo para poder ser aceite e permanecer no serviço castelhano de forma mais duradoura. Foi, aliás, precisamente isso que sucedeu.

Em 1508, Fernando, *o Católico*, nomeou Solis em conjunto com o castelhano Vicente Yáñez Pinzon (1462-1514) para liderarem uma expedição de descoberta à América Central. As instruções exaradas pelo monarca deixavam claro que Solis seria o comandante no mar de toda a expedição, enquanto a autoridade em terra caberia a Pinzon²⁰. Tal evidencia bem como a experiência náutica de Solis era particularmente valorizada para esta expedição e leva a questionar em que medida Solis não terá desempenhado logo desde a sua chegada a Castela um papel de divulgação do conhecimento náutico luso junto da recém-fundada Casa da Contratação. Efectivamente, mesmo considerando que no regresso da viagem e ao contrário de Pinzon, Solis acabou preso por ordens do rei Fernando por incumprimento de ordens régias durante a expedição, é importante lembrar que o monarca continuava a valorizar a experiência do navegador português.

Em 1512, à morte de Américo Vespúcio, indigitou Solis como piloto-maior da Casa da Contratação com a condição de que este organizasse e liderasse uma expedição para traçar com exactidão o meridiano divisório entre os hemisférios português e castelhano no Atlântico. Aquando da assinatura do Tratado de Tordesilhas em 1494 ficara acordado entre Portugal e Castela que ambas as Coroas organizariam uma expedição conjunta com esse fito, mas em 1512 tal jornada ainda não tivera lugar. Porém, ordens secretas entregues pelo Monarca Católico a Solis estabeleciam ainda que este deveria rumar à Ásia pela rota do Cabo da Boa Esperança (em clara violação do Tratado de Tordesilhas), a fim de em Ceilão e Malaca averiguar se o Anti-Meridiano passaria nalgum daqueles locais. Caso as suas medições fossem conclusivas em favor do hemisfério castelhano, o monarca autorizava Solis a reclamar posse formal da região em nome de Castela²¹. Como mencionaremos adiante, a expedição de Solis foi impedida pela acção da diplomacia e espionagem lusa em Castela. Em todo o caso, a não partida de Solis não adiou de forma alguma a rivalidade entre as duas coroas ibéricas durante aqueles anos como diversos episódios no Atlântico daqueles anos evidenciam. Não admira, assim, que em 1515-16 quando Fernando, *o Católico*, ordenou a Solis a expedição de ocupação do rio da Prata (antes nomeado rio de Solis por o navegador português o ter descoberto ao serviço de Castela), a rivalidade luso-castelhana tenha voltado a reemergir. Nem mesmo o falecimento de Solis à mão de índios locais, sepultou essa rivalidade na região.

Desta forma, a migração e serviço de Solis a Castela pode e deve ser encarada como um antecedente relevante ao caso de Magalhães. Já relativamente a este último, é importante destacar como este se fez acompanhar pelos cosmógrafos Rui e Francisco Faleiro, os quais detiveram papel importante na preparação de toda a expedição, justificando até que Carlos I (1516-1556) tenha intervindo directamente junto de D. Manuel I e D. João III (1521-1557)

²⁰ MEDINA, José Toribio - *Juan...*, p. CXXI.

²¹ *Idem*, pp. CLXXXII-CLXXXIII.

quando ambos foram presos em Portugal em 1521²². Ambos continuariam ao serviço da Coroa Castelhana até ao seu falecimento, mas estiveram longe de serem os únicos exemplos. Suspeita-se que, aproveitando a ascendência materna castelhana²³, com Magalhães tenha vindo também o conhecido cartógrafo português Diogo Ribeiro que também viria a falecer no serviço castelhano. Mais problemática é a identificação de outros portugueses que serviram na expedição de Magalhães mas que não se sabe se o acompanharam logo em 1517 ou se chegaram pouco depois. São os casos de alguns membros da armada de Magalhães em 1519, a saber: Estêvão Gomes, João Serrão, D. Álvaro de Mesquita. Fora deste grupo deve ainda contar-se Pedro Abreu, piloto português ao serviço da Casa da Contratação desde 1518²⁴, e o caso mais problemático de Simão de Alcáçova. Deste último também se desconhece as circunstâncias exactas da sua chegada a Castela, mas é bem possível que tenha ocorrido a propósito da expedição de Magalhães, apesar de só ter sido formalmente aceite ao serviço de Carlos I em 1522, na sequência do regresso de Elcano²⁵.

O papel do “contingente português” em toda a expedição de Magalhães-Elcano é sobejamente conhecido, sendo importante destacar como a organização da expedição teria sido quase impossível sem a confluência do conhecimento geográfico português com os meios de organização e a vontade castelhana. Sinal disso mesmo, é o reconhecimento de cronistas castelhanos, os quais assumem que Magalhães ouvira falar do Estreito que formalmente descobriu ainda em Portugal²⁶. Em igual sentido foi, aliás, toda a informação cartográfica portuguesa que Magalhães trouxe de Portugal e que apresentou a Carlos I. Novamente evidenciando como D. Manuel I, apesar da sua intenção, não tinha como controlar este fluxo de informação é bem conhecida a presença dos cartógrafos lusos Jorge e Pedro Reinel em Sevilha para terminarem parte da cartografia para a expedição magalhânica²⁷.

Mas mais relevante que estes factos é perceber de facto se o episódio magalhânico provocou ou não uma maior migração de peritos náuticos lusos a Castela, pelo menos até 1529, ano em que Portugal e Castela assinaram o Tratado de Saragoça pelo qual Carlos I vendeu a D. João III os seus direitos sobre as Molucas. Desde logo, a continuada presença de diversos peritos náuticos lusos quer ao serviço da Casa da Contratação, quer em diversos cenários ultramarinos castelhanos evidenciam facilmente como pelo menos até 1529 os números terão continuado a aumentar. Um exemplo paradigmático é o do piloto luso Estêvão Gomes. Começando por desertar da expedição magalhânica em 1520, no regresso a Castela

²² GIL, Juan - *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, p. 94.

²³ *Portugaliae Monumenta Cartographica*, p. 94.

²⁴ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, vol. I, 1918, p. 153, vol. II, 1919, pp. 327-328.

²⁵ HERRERA, Antonio de - *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar oceano*, Década III, 1726, p. 132.

²⁶ *De Orbe Novo. The Eight Decades of Peter Martyr d'Anghera*, vol. II, 1912, p. 155.

²⁷ COLLINS, Edward - “Interactions”, p. 210.

foi autorizado a combater corsários franceses no Algarve, desde que sob bandeira castelhana²⁸. Em 1523 obteve autorização de Carlos I para organizar uma expedição à América do Norte que permitisse encontrar a tão falada passagem pelo norte para a Ásia. A sua presença e contribuição para a comissão castelhana nas Juntas de Badajoz-Elvas de 1524 adiou a sua partida para 1525, ano em que não encontrou a tão almejada passagem, após todo o apoio que obtivera do piloto-maior Sebastião Caboto (1476-1557)²⁹. Pouco depois, servia de piloto em viagens às Caraíbas e já em 1533 sugeriu a criação de uma doca seca no Guadalquivir, facto que lhe valeu no ano seguinte a promoção a cavaleiro por Carlos I³⁰. A longa carreira de Gomes não terminaria sem este ser indigitado piloto-mor da expedição de D. Pedro de Mendonza, em 1535, ao rio da Prata, onde tudo indica que terá falecido já durante o ano de 1536³¹.

Carreira semelhante tivera o português Simão de Alcáçova. Familiar dos secretários (António Carneiro e Pedro de Alcáçova Carneiro) de D. João III, Simão de Alcáçova chegou a ter capitulação assinada para organizar nova expedição castelhana às Molucas, via Estreito de Magalhães, mas a mesma foi-lhe derogada em 1529 perante a assinatura do Tratado de Saragoça³². Tal como Estêvão Gomes, Simão de Alcáçova faleceu no serviço castelhano, neste caso, em 1534, numa expedição que liderou em nome de Carlos I ao rio da Prata. Também o conhecido cartógrafo português Diogo Ribeiro faleceu em serviço de Castela. Após ter ajudado a preparar a jornada magalhânica, Ribeiro contribuiu para a tradução do livro sobre a Ásia de Duarte Barbosa (1480-1521), a pedido do embaixador genovês em Castela³³. Inventou ainda uma bomba para drenar água e mais relevante que tudo terá preparado juntamente com o cartógrafo castelhano Nuno Garcia Toreño toda a cartografia para a expedição de García de Loíasa às Molucas em 1525. Fê-lo na qualidade de cartógrafo da Casa da Contratação da Corunha, um projecto mal-sucedido de Carlos I de estabelecer na Galiza uma nova organização para gerir todo o tráfico comercial quando fosse descoberta a rota pela América do Norte para a Ásia mas também as relações económicas com a Flandres e o Norte da Europa³⁴. No período posterior a 1529 e já após os falecimentos de Gomes, Alcáçova e Ribeiro, todos na década de 1530, Francisco Faleiro, cosmógrafo da Casa da Contratação, permaneceu como a figura portuguesa mais relevante no serviço de Castela até à década de 1560 em que faleceu³⁵. Em 1535, compôs

²⁸ Armando Cortesão - *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. Contribuição para um estudo completo*, p. 202.

²⁹ HERRERA, Antonio de - *Historia...*, Década III, 1726, p. 143.

³⁰ Armando Cortesão, *Op. Cit.*, vol. II, p. 202.

³¹ Maria da Graça A. Mateus Ventura - *Portugueses no descobrimento e conquista da Hispano-América. Viagens e expedições (1492-1557)*, pp. 119-120.

³² MARIÑO, P. and MORAN, M. - *Tratados Internacionales de España. Carlos V/I. Tratados con Portugal*, p. CIV.

³³ *Portugaliae...*, vol. I, p. 94.

³⁴ István Szászdi, "La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V", pp. 909-911.

³⁵ Sobre o tema veja-se: COLLINS, Edward, "Francisco Faleiro".

um relevante e inovador tratado náutico³⁶, o qual veio a influenciar de forma directa as bem conhecidas súmulas de navegação castelhanas que fizeram sucesso editorial (via traduções) por toda a Europa no século XVI: a *Arte de Navegar* de Pedro de Medina e o *Breve Compêndio* de Martín Cortés de Albarac.

Porém, se abandonarmos o território peninsular e rumarmos aos territórios ultramarinos castelhanos facilmente se documentam casos de pessoal náutico português ao serviço de Castela em tão distintos cenários geográficos como as Caraíbas, a Nova Espanha, o Rio da Prata, a Florida ou mesmo a Califórnia. As investigações de Maria Graça Mateus Pires Ventura há muito que documentaram os casos mais emblemáticos³⁷, dos quais apenas referiremos os principais. Desde a viagem inaugural de Colombo às Caraíbas, que foram identificados cinco portugueses que participaram na expedição, havendo a suspeita que tenham sido bem mais aqueles que providenciaram, durante a viagem, preciosa orientação geográfica ao capitão ao serviço de Castela. Não admira, por isso, que já nas duas primeiras décadas do século XVI seja possível documentar pilotos e construtores navais lusos em serviço nas Caraíbas e assegurando a relevante ligação marítima com a Nova Espanha³⁸. Tal justifica que já na década de 1520 a correspondência castelhana das Caraíbas para Castela fosse remetida em navios portugueses e só depois chegasse a Castela após passar por Portugal³⁹. Este facto não deixa de ser assinalável, sobretudo considerando as estritas regras que a Casa da Contratação procurou impor desde o início relativas à proibição de passagem e comércio de não-castelhanos às Índias Ocidentais.

Tais regras foram diversas vezes incumpridas pelas autoridades locais castelhanas que confiavam a direcção dos navios a pilotos portugueses. Exemplo paradigmático é a expedição inaugural de Francisco de Orellana (1511-1546) à foz do rio Amazonas em 1541 na qual assumiu em carta a Carlos I que contratou os pilotos lusos Fernando Gonçalves e António Fernandes por serem os melhores navegadores que se podiam encontrar para a região. Orellana sugeriu mesmo a Carlos I que para a região só deviam ser contratados portugueses que conhecia a geografia melhor que ninguém, sobretudo considerando que não era possível recrutar castelhanos⁴⁰. Já relativamente à Califórnia, são por demais conhecidas as contratações, ordenadas pelo vice-rei da Nova Espanha D. António de Mendonza (1535-1550), dos pilotos portugueses João Rodrigues Cabrilho e Bartolomeu Fernandes, em 1542, para as expedições de exploração na zona⁴¹. O cenário repete-se ainda na região da Florida. Após as navegações de Estevão Gomes na zona em 1525, para a expedição de Hernando de Souto em

³⁶ Sobre o tema: MOTA, Avelino Teixeira da - **A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha**, pp. 317-341.

³⁷ VENTURA, Maria da Graça A. Mateus - *Op. Cit.* e mais recentemente VENTURA, Maria da Graça A. Mateus, **Por este mar adentro. Êxitos e fracassos de mareantes e emigrantes algarvios na América hispânica**, Lisboa, Tinta da China, 2021.

³⁸ VENTURA, Maria da Graça A. Mateus Ventura, **Portugueses...**, pp. 57-58

³⁹ BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond, **Península...**, p. 343.

⁴⁰ COLLINS, Edward, "Interactions", p. 207.

⁴¹ VENTURA, Maria da Graça A. Mateus Ventura, **Portugueses...**, pp. 108-110;

1538, um verdadeiro contingente português de Elvas, com navio e capitão próprio, tomou parte em toda a expedição, de que resultou um conhecido relato da jornada⁴². A presença de peritos náuticos lusos nesta região é ainda documentável para cronologias mais tardias, como as décadas de 1550-60, a propósito do corso e pirataria franceses nas Caraíbas e primeiras expedições francesas à Florida. É bem conhecido que os corsários franceses François Le Clerc (?-1563) e Jacques de Soria utilizavam pilotos portugueses para guiar as suas depredações na região. Num caso que identificámos recentemente, o de Bartolomeu Borges, foi possível apurar que o piloto português servia Castela quando foi apanhado por uma das armadas enviadas à região por François Le Clerc em que foi raptado, sendo posteriormente forçado a pilotar a conhecida expedição de Jean Ribault (1520-1565) à Florida em 1562⁴³.

No entanto, existem outras duas regiões onde o recurso a peritos náuticos lusos por Castela foi bem mais acentuado, merecendo por isso especial destaque: as Molucas e o rio da Prata. As Molucas não constituem especial surpresa considerando a expedição de Magalhães. Porém, cumpre destacar que a participação portuguesa se prolongou temporalmente por bem mais tempo. Entre os sobreviventes da expedição de Magalhães que ficaram nas Molucas, houve grande debate, em 1527, para saber quem se elegeria para pilotar a viagem de regresso à Nova Espanha de Álvaro de Saavedra. Saavedra fora enviado à região por Fernando Cortés (1485-1547), vice-rei da Nova Espanha, a quem Carlos I ordenara que socorresse os castelhanos retidos nas Molucas. Apesar das divergências entre as fontes lusas e castelhanas, tudo indica que num primeiro momento o piloto eleito terá sido o luso Simão de Brito Patalim, cuja traição e execução, terá resultado na posterior nomeação do castelhano Mancías del Poyo⁴⁴. No entanto, quando D. Antonio de Mendonza, vice-rei da Nova Espanha, organizou a expedição de Ruy Lopez de Villalobos (1500-1546) às Molucas em 1545, o piloto eleito foi novamente um português: o algarvio Gaspar Rico⁴⁵. Não era a primeira vez que tal sucedia.

Já em 1535, o português João Pacheco chegara a ter capitulação assinada com Carlos I para organizar uma expedição descobridora ao Pacífico na expressa condição de apenas levar consigo 12 lusos e de pagar toda a expedição, ficando com 1/3 dos proventos da mesma. Pacheco acabou por não organizar a expedição por motivos desconhecidos, passando a França (onde a sua acção posterior é desconhecida⁴⁶), mas é mais um caso evidenciador como antes da descoberta da famosa

⁴² HERRERA, Antonio de, **Historia...**, Década VII, Madrid, Imprenta Real, 1601, p. 113.

⁴³ Sob o tema veja o artigo de VILA-SANTA, Nuno, "The Untold Story of Oceanic Pilot Bartolomeu Borges who Guided Jean Ribault to Florida in 1562: Document Transcription and Translation, accompanied by an Historical Introduction", *Terrae Incognitae*, 55-1, 2023, pp. 82-102.

⁴⁴ BARROS, João de, **Da Ásia**, Década IV, Lisboa, Na Real Oficina Typográfica, 1778, pp. 119-121; HERRERA, Antonio de, **Historia...**, Década III, 1726, pp. 47-48; NAVARRETE, Martín Fernández de, **Collección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la Historia de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles en Indias**, vol. V, Madrid, Imprenta Nacional, 1837, pp. 82, 86 e 124.

⁴⁵ **Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar. Segunda serie**, vol. II, Madrid, Estab. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1886, p. 54.

⁴⁶ CORTESÃO, Armando, **Cartografia...**, vol. II, 1935, p. 205.

rota da torna-viagem para o futuro galeão de Manila, o contributo náutico português para o Pacífico castelhano manteve-se relevante. Ainda assim, a região ultramarina castelhana onde esse contributo se manteve de forma mais duradoura foi mesmo o Rio da Prata.

Após a controvérsia com Castela, devida a navegações de Colombo, Vespúcio e Pinzon, sobre os direitos de ocupação portuguesa da região do Brasil e Rio da Prata, Portugal organizou a expedição de João de Lisboa e Estêvão de Fróis à região em 1511-12⁴⁷. Em resposta, Castela mandou João Dias de Solís para regressar à zona em 1515-16. Porém, o seu falecimento quando combinado com o estabelecimento costeiro português no Brasil e a criação de ligações marítimas regulares com Lisboa, rapidamente contribuíram para tornar a região geograficamente melhor conhecida de portugueses do que de castelhanos. Renovado sinal disso foi a importância do contributo geográfico de portugueses, durante a expedição de Magalhães, aquando da passagem pelas costas sul-americanas em 1519-20. Neste contexto importa destacar como a expedição de Sebastião Caboto ao Rio da Prata em 1526 foi um desvio decidido pelo próprio perante as ordens iniciais de Carlos I que eram de rumar às Molucas via Estreito de Magalhães. Tal decisão de Caboto justificou-se pelas informações relativas às riquezas a explorar na região fornecidas por diversos pilotos portugueses que o acompanharam. Entre estes cumpre destacar o piloto luso Diogo Garcia, o qual escreveu o primeiro roteiro da região ao serviço de Castela, mas viria a regressar a Portugal, por contestar os resultados da expedição de Caboto, falecendo em serviço na Carreira da Índia⁴⁸. Como já se assinalou, as expedições seguintes à zona foram de novo organizadas com participação de portugueses: a liderada pelo luso Simão de Alcáçova em 1534 e a do castelhano D. Pedro de Mendonza em 1535 pilotado pelo português Estêvão Gomes.

Sendo a rota do rio da Prata uma continuação natural da Carreira do Brasil, não admira que cedo tenham começado a surgir pilotos portugueses estabelecidos no Brasil que entraram ao serviço de Castela na região. Um dos casos mais conhecidos foi o de Gonçalo da Costa⁴⁹. Mas outros se lhe seguiram, a tal ponto que o piloto luso Jacome Luís viria a ser nomeado como o primeiro piloto-maior do Rio da Prata. Os serviços de Jacome Luís eram tão prezados por Carlos I que este escreveu à Casa da Contratação, pedindo que tudo fizessem para impedir que Luís alguma vez regressasse a Portugal⁵⁰. Por esta razão, o piloto português ocupou aquele cargo, o qual tinha exame de acesso diferente do realizado para as restantes regiões ultramarinas castelhanas no âmbito da Casa da Contratação, até à sua morte. Quando faleceu foi sucedido por outro piloto português: Pedro Dias, o qual teve salário ainda superior a

⁴⁷ Sobre o tema: LAGUARDA TRÍAS, Rolando, *El predescubrimiento del río de la plata por la expedición portuguesa de 1511-1512*.

⁴⁸ Maria da Graça A. Mateus Ventura - *Portugueses...*, p. 124.

⁴⁹ Sobre a sua longa carreira veja-se: MEDINA, José Toribio, *El portugués Gonzalo de Acosta al servicio de España*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1908.

⁵⁰ MADRID, José María Moreno - "Circulation and contacts in sixteenth century New Cosmography: Spain, Portugal and Italy, p. 9.

Luís na sequência de serviços prestados a conhecidos capitães de mar castelhanos como Pedro Menéndez de Avilez (1519-1574) e Diego Florés de Valdez (1530?-1595), entre outros⁵¹. Apenas na sequência do falecimento de Dias, o cosmógrafo castelhano André García de Cespedes (1560-1611) extinguiu o cargo de piloto-maior do Rio da Prata e uniu o seu exame aos dos restantes da Casa da Contratação⁵². Mas, ainda na década de 1620, as autoridades castelhanas reconheciam a sua dependência dos pilotos lusos para esta região⁵³. Tal dependência é plenamente justificada por estatísticas há muito realizadas: de entre 50 expedições castelhanas ao rio da Prata no século XVI, 39 foram pilotadas por portugueses⁵⁴.

Desta forma, se na análise ultramarina, o Rio da Prata emerge como a zona onde o recurso a peritos náuticos lusos foi mais acentuado, não se deve esquecer a presença lusa noutras regiões. Estes dados corroboram que até à União Dinástica de 1580 e depois da assinatura do Tratado de Saragoça, a contribuição de mareantes portugueses para Castela manteve-se em níveis relevantes, ainda que em claro decréscimo quando comparada com a efervescente década que mediou entre a entrada de Magalhães em Castela (1517) e Saragoça (1529). É bem conhecida a tática portuguesa, na tentativa de contornar as estritas regras de nacionalidade da Casa da Contratação, de se apresentar como galego e de castelhanizar os nomes. Tal estratégia dos peritos náuticos portugueses dá lugar à suspeita, tantas vezes impossível de confirmar, que bem mais portugueses poderão ter estado de forma disfarçada ao serviço da Casa da Contratação ou nos diversos cenários ultramarinos castelhanos.

Em todo o caso, a contribuição náutica portuguesa em Castela fica clara com a migração de todas estas figuras a ser na maioria dos casos justificada pela busca de melhores remunerações e reconhecimento. Este problema motivou também muitas deserções para Inglaterra e França em cronologias mais tardias, levando a que nas Cortes portuguesas de 1562 fosse aprovada uma moção que aconselhava a Coroa Portuguesa a remunerar melhor os pilotos portugueses para evitar tais deserções⁵⁵, que tão nocivas se tornavam no momento em que França e Inglaterra uniam esforços para desafiar o *Mare Clausum* português e castelhano. Contudo, o contexto ibérico em que se operaram estes intercâmbios não ficaria completo sem uma análise das contribuições náuticas castelhanas para Portugal. Só então se poderá compreender a ciência náutica verdadeiramente ibérica que dela emergiu, a forma como foi apreendida pelos rivais marítimos não-ibéricos, e perceber com exactidão os episódios de diplomacia e espionagem que tornaram este intercâmbio náutico ibérico no primeiro na História a registar-se à escala do Planeta Terra.

⁵¹ VEITIA LINEAGE, José de - *Norte de la Contratacion de las Indias Occidentales*, en Sevilla, por Francisco de Blas, pp. 153-154.

⁵² *Idem*.

⁵³ RUBIO, José Pulido - *El piloto mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratacion de Sevilla*, p. 199.

⁵⁴ LAGUARDIA TRÍAS, Rolando - "Pilotos", p. 83.

⁵⁵ MATOS, Luís de - *Les Portugais en France au XVIe siècle: Études et documents*, p. 6.

2.2. Peritos castelhanos ao serviço de Portugal

O contributo castelhano para a expansão marítima portuguesa não é tão facilmente documentável, como o seu reverso, devido à abundância da documentação castelhana, mas ainda assim não deixou de ser relevante em diversos momentos históricos. Se é verdade que as instâncias de contribuição directa não parecem ser tantas como no caso contrário e, portanto, poderá pensar-se que a contribuição náutica castelhana para Portugal foi bem mais reduzida, convém não esquecer que em vários casos também a Coroa Portuguesa manifestou interesse e muitas vezes concretizou intenções de se apropriar do conhecimento geográfico castelhano. Por outro lado, a menor contribuição náutica castelhana para Portugal foi de alguma forma compensada pelo constante contributo financeiro, humano e sobretudo diplomático relativamente à defesa dos interesses marítimos portugueses na Europa particularmente à medida em que avançando o século XVI, os desafios marítimos francês e inglês ao *Mare Clausum* português se foram tornando cada vez mais acutilantes. Tal situação muitas vezes implicou cooperação entre ambas as Coroas nos prismas militar e diplomático, sendo importante realçar que em diversas situações a contribuição castelhana foi decisiva na defesa dos interesses marítimos lusos⁵⁶. Tal identificação de interesses marítimos comuns encontra de alguma forma a sua origem no intercâmbio náutico de Castela com Portugal.

Nos inícios da expansão marítima portuguesa, é bem conhecida a contratação pelo Infante D. Henrique (1394-1460) do cartógrafo Jacome de Maiorca. Embora este não se encontrasse à data ao serviço do rei castelhano, mas sim do monarca aragonês, é importante destacar como esta contratação foi mais um passo, e quiçá um dos mais decisivos, do Infante para recolher informação sobre as mais avançadas técnicas náuticas na Europa do tempo. Neste particular, o maiorquino trouxe para Portugal as técnicas da escola cartográfica no Mediterrâneo e que foram adaptadas ao contexto das navegações no Atlântico. Estas foram decisivas para o nascimento da ciência náutica e cartográfica portuguesa, conforme delineada pelo Infante D. Henrique a partir de Lagos. O mesmo Infante autorizou, em 1445, que um dos seus navegadores, Antão Gonçalves, utilizasse um piloto castelhano, numa das expedições portuguesas à África Ocidental⁵⁷. A forma como os italianos António Usodimari (1416-1462) ou mesmo Alvise Cadamosto (1432-1488) participaram em expedições portuguesas àquela região pouco depois, o último dos quais redigindo o seu famoso relato, leva-nos a pensar que situações semelhantes poderão ter sucedido com castelhanos, apesar de não se encontrarem documentadas. Como o cronista Gomes Eanes Zurara (1410-1474) registou, o Infante D. Henrique acolheu um cavaleiro de origem escandinava nestas viagens⁵⁸. Não será,

⁵⁶ Um bom exemplo registou-se com as viagens inglesas à costa ocidental africana na década de 1550, como demonstrámos recentemente num artigo sobre o tema intitulado “From allies to rivals: Portuguese maritime espionage in England (1551-1559)” no prelo na revista *English Historical Review*.

⁵⁷ **Monumenta Henricina**, edição de António Joaquim Dias, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 196, p. 307.

⁵⁸ ZURARA, Gomes Eanes - **Crónica dos feitos da Guiné**, vol. II, pp. 412-413.

por isso, de excluir que tenha aberto exceções para castelhanos. Aliás, como já se mencionou, isso mesmo fez o próprio D. João II, mesmo considerando toda a rivalidade marítima entre Portugal e Castela durante o seu reinado. O mesmo D. João II não tardou a valer-se dessa ligação quando se tratou de reforçar a ciência náutica portuguesa. A contratação do judeu castelhano Abrahão Zacuto (1452-1515) constitui um exemplo paradigmático. Treinado na Universidade de Salamanca e herdeiro de toda a herança astronómica judaica ibérica, D. João II contratou Zacuto, o qual redigiu as suas famosas tabelas de declinação solar, as quais não tardaram a ser usadas pelos mareantes portugueses de forma a garantir melhores condições de segurança na navegação oceânica no Atlântico.

Já com D. Manuel I encontram-se os primeiros casos de tentativas portuguesas de contratar pilotos castelhanos e de tentativas de apropriação de conhecimento geográfico castelhano (as quais se mencionarão na secção seguinte). Além da contratação de diversos castelhanos para fins militares terrestres, o *Venturoso* não hesitou, em 1520, em empregar o castelhano D. Luiz de Guzman na armada portuguesa como forma de demonstrar a Carlos I que se este empregava portugueses como Magalhães, ele poderia fazer exactamente o mesmo⁵⁹. A disputa aberta pela viagem de Magalhães-Elcano levou a que as Molucas rapidamente se tornassem num palco relevante para o intercâmbio náutico entre Portugal e Castela. Já se mencionou a utilização castelhana do piloto Simão de Brito Patalim em 1527, mas falta referir todas as instâncias conhecidas contrárias. Desde logo na conhecida carta que dirigiu em 1521 ao monarca português, o capitão português das Molucas António de Brito informava que ao capturar a *Trinidad* se apossara de toda a cartografia castelhana preparada para a expedição magalhânica, assim como aprisionara o seu capitão, o piloto e o mestre do navio. O conhecimento náutico do piloto e do mestre do navio era de tal forma relevante que Brito sugeria matá-los, mas também reconhecia que poderia ser usado por Portugal para treinar uma nova rota que os castelhanos praticavam já: a rota para Malaca via Bornéu⁶⁰. Por razões semelhantes, António de Brito executou de imediato o português Pedro de Lourosa que colaborara com os castelhanos e os poderia ajudar na torna-viagem via Cabo da Boa Esperança⁶¹. D. Jorge de Meneses, o sucessor de Brito na capitania das Molucas não tardou a empregar o mencionado piloto castelhano na rota de Malaca via Bornéu, ao invés da tradicional, mas mais longa e perigosa rota contornando as ilhas de Samatra e de Java⁶². O sucesso da viagem ditou que esta rota passasse a ser adoptada pelos Portugueses nos anos seguintes. Tratou-se, portanto, de um inesperado, mas proveitoso intercâmbio náutico castelhano em favor dos interesses lusos.

⁵⁹ GIL, Juan - *El exilio...*, p. 257.

⁶⁰ SÁ, Artur Basílio de (ed.) - *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente (Insulíndia)*, pp. 152-153.

⁶¹ LOUREIRO, Rui Manuel - "A malograda viagem da Trinidad e a expedição a Maluco de António de Brito", pp. 99-102.

⁶² CASTANHEDA, Fernão Lopes de - *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, livro VII, p. 133.

Cenário não muito diferente ocorreu em 1533 quando outro capitão das Molucas, desta feita Tristão de Ataíde, informou D. João III que falara com um piloto castelhano que lhe dera acesso a toda a cartografia preparada (pelo cartógrafo português Diogo Ribeiro e pelo cartógrafo castelhano Nuno Garcia Toreño) para a expedição de García de Loaísa às Molucas em 1525. Os detalhes técnicos eram particularmente relevantes uma vez que incluíam os planos castelhanos para a viagem de torna-viagem para a Nova Espanha. Por este motivo, Ataíde não se arriscava a enviar o mencionado piloto castelhano nem para Malaca, nem para Portugal, temendo que pudesse escapar com tão relevante conhecimento. A sua opção fora, pois, mantê-lo sob a sua estrita dependência e vigilância⁶³. Outra instância de apropriação lusa do conhecimento castelhano deu-se com o regresso de diversos sobreviventes da expedição de Magalhães-Elcano. O primeiro a regressar, o mareante sevilhano Juan Rodríguez, foi preso em Lisboa e só foi libertado após ter entregue a D. João III um relato de toda a expedição de Magalhães. Episódio semelhante sucedeu com um dos pilotos da jornada magalhânica, o genovês Leone Pancaldo, que, tal como o capitão da *Trinidad*, Gomez Espinoza, esteve preso⁶⁴. Precisamente o mesmo sucedeu, em 1536, quando Andrés de Urdanetta viu os seus roteiros, mapas e anotações pessoais apreendidos pelas autoridades portuguesas ao desembarcar em Lisboa. O piloto castelhano Mancías del Poyo que o acompanhava foi mesmo preso e quando Urdanetta se dirigiu ao embaixador castelhano em Portugal para protestar junto de D. João III, este respondeu-lhe para se ir embora rapidamente e deu-lhe um cavalo para fugir para Castela⁶⁵. Em causa em todos estes casos esteve não apenas a consideração portuguesa de que Magalhães traía Portugal, mas acima de tudo a necessidade de se apropriar das consequências da viagem de Magalhães, isto é, do novo conhecimento geográfico castelhano obtido durante e como consequência da expedição e que tanto ameaçava os interesses marítimos lusos.

Em suma, todos estes casos evidenciam bem como também do lado português se sentia a necessidade de tentar controlar o conhecimento geográfico castelhano. O seu controlo era visto como uma forma de delinear estratégias para limitar os planos marítimos castelhanos sobretudo quando estes ameaçavam colidir com os interesses lusos. Porém, tal objectivo também se denota do lado castelhano como uma análise da diplomacia e espionagem marítima de ambos os lados, ajudará a evidenciar.

2.3. Diplomacia, espionagem e contra-espionagem no intercâmbio náutico ibérico

A tensão em torno da posse de novo conhecimento geográfico e das suas consequências é encontrada desde logo no regresso da viagem inaugural de Cristóvão Colombo ao serviço de Castela. Ao ancorar em 1493 em Lisboa, Colombo recebeu que a discussão que tivera com

⁶³ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IX, pp. 239-241.

⁶⁴ LOUREIRO, Rui Manuel - "A malograda", pp. 99-102.

⁶⁵ NAVARRETE, Martín Fernandez - *Collección...*, vol. V, pp. 160 e 389.

um capitão português, ocasionada pelas descobertas geográficas que realizara durante a expedição, rapidamente se converteria numa guerra aberta entre Portugal e Castela⁶⁶. Porém, tal cenário acabou por não se concretizar devido às negociações que desembocaram no Tratado de Tordesilhas de 1494. Apesar de até à União Dinástica não se ter registado nova guerra entre Portugal e Castela, importa realçar que em vários momentos esta esteve a ponto de eclodir tendo como foco principal de tensão as múltiplas regiões em disputa ultramarina. Neste ponto, como é bem sabido foram as sucessivas alianças dinásticas entre ambas as Coroas ibéricas que reverteram a tensão e que impediram a eclosão de uma guerra, particularmente no mais ameaçador período que mediou entre o regresso de Elcano (1522) e a assinatura do Tratado de Saragoça (1529). Em vários casos, esta tensão teve expressão documental na diplomacia e espionagem empregue por ambos os lados.

Desde logo, é sabido que durante a década de 1510, D. Manuel I destacou agentes portugueses para espiarem a Casa da Contratação. O objectivo era alcançar não apenas as notícias relativas à preparação e partida de diversas expedições castelhanas, mas sobretudo de tentar contratar pilotos castelhanos que tinham navegado para regiões do hemisfério castelhano acerca das quais não existia em Portugal detalhado conhecimento geográfico. Tais razões justificam, aliás, as tentativas falhadas da espionagem manuelina de contratar o piloto castelhano Ginés de Mafra⁶⁷. Tais acções estão ainda intimamente ligadas à tensão em torno da presença e acção de Solis em Castela. A propósito da viagem de demarcação do Meridiano e Anti-Meridiano de Tordesilhas em 1512, é sabido que o embaixador português em Castela tentou convencer Solis a regressar a Portugal. Falhado esse objectivo, o embaixador confrontou directamente Fernando, *o Católico*, com a violação do Tratado de Tordesilhas, aproveitando-se que o ourives João Henriques lhe confidenciara os verdadeiros planos da jornada de Solis à Ásia⁶⁸. A tensão subiu de tom com uma ameaçadora carta de D. Manuel I ao Monarca Católico. A pressão portuguesa acabou por surtir efeito e a expedição de Solis acabou por não se concretizar nos moldes em que tinha sido delineada anteriormente⁶⁹. Toda esta tensão rapidamente teve reflexo em diversos episódios nos anos seguintes até à chegada de Magalhães a Castela. Se do lado português se pretendia evitar uma expedição castelhana ao Rio da Prata, considerado como região lusa, do lado castelhano temiam-se os rumores que D. Manuel I mandara organizar uma expedição às Caraíbas, região claramente castelhana. Enquanto tal intenção manuelina não se revelou infundada, houve aprisionamento de portugueses a mãos de castelhanos e vice-versa e até protestos de D. Manuel I directamente junto da Casa da Contratação. A jornada de Solis ao Rio da Prata em 1516 gerou um diferendo diplomático por alguns dos sobreviventes

⁶⁶ LAS CASAS, Bartolomé de - *Historia...*, vol. I, pp. 328-329.

⁶⁷ MADRID, José María Moreno - "Circulation", p. 7.

⁶⁸ NAVARRETE, Martín Fernández de - *Collección...*, vol. III, pp. 126-128 e pp.130-132.

⁶⁹ SÁNCHEZ, Antonio - *La espada...*, p. 103.

da jornada terem carregado mercadorias no Brasil. Os protestos manuelinos foram rapidamente obliterados pelo impacto da entrada de Magalhães em Castela⁷⁰.

É bem conhecido que D. Manuel I procurou demover Magalhães de concretizar a sua jornada. O navegador português começou por ser abordado pelo embaixador português em Castela, a quem recusou as propostas de retorno a Portugal. Perante o debate no conselho régio sobre as medidas a tomar no caso e sobretudo perante a divisão entre os que defendiam a morte de Magalhães e os que defendiam que D. Manuel I oferecesse a Magalhães melhores condições do que as asseguradas por Carlos I, cedo se espalhou o rumor em Castela que o embaixador luso pretendia matar Magalhães. O bispo de Burgos, influente conselheiro de Carlos I, logo providenciou escolta armada a Magalhães⁷¹. Em causa, estava evitar que uma hipotética morte do navegador português pudesse fazer perigar a concretização dos planos castelhanos. Mas tal não impediu que Magalhães fosse abordado por Sebastião Álvares, feitor português na Andaluzia. Apesar de ter negado novo retorno a Portugal, Álvares conseguiu comprometer Magalhães com a promessa de que não navegaria nas rotas lusas e sobretudo conseguiu consultar a cartografia preparada para a jornada, informações que logo remeteu para Portugal⁷². D. Manuel I ainda enviou outro agente para dissuadir Magalhães de partir, mas sem sucesso. Partida a expedição magalhânica, D. Manuel I enviou o capitão Jorge de Brito para a Ásia com ordens de se dirigir para as Molucas a fim de interceptar a chegada da expedição castelhana à região, ainda que tal ordem fosse de tal forma secreta que nem o governador da Índia portuguesa (à época Diogo Lopes de Sequeira, 1518-1521) dela seria informado⁷³. A tentativa de sigilo manuelina rapidamente foi descoberta pelos castelhanos, mal chegaram às Molucas. Mas, os episódios de espionagem e contra-espionagem mais relevantes registaram-se de ambos os lados após o regresso de Elcano, em Setembro de 1522.

Logo em 1523, D. João III instruiu o seu embaixador em Castela para convencer mareantes portugueses como Estêvão Gomes, D. Álvaro de Mesquita, Bernardo Pires e João Rodrigues Mansinho para regressarem a Portugal. Em resposta, o embaixador noticiava que conseguira convencer todos a troco de pequenos pedidos que faziam. Porém, Estêvão Gomes não estava disposto a regressar, algo que preocupava D. João III que pedia ao embaixador que insistisse com ele para o seu regresso⁷⁴. Ainda durante os anos de 1523-24, o embaixador castelhano em Portugal, Juan de Zuñiga envolveu-se em diversas tentativas de arregimentar diversas figuras portuguesas para o lado castelhano, em particular no contexto da realização das Juntas de Badajoz-Elvas de 1524, o primeiro de uma série de debates técnico-diplomáticos que desembocaria no Tratado de Saragoça de 1529. A correspondência de Zuñiga evidencia

⁷⁰ HERRERA, Antonio de - *Historia...*, Década I, 1601, pp. 287-288, 357-358 e 370.

⁷¹ LAS CASAS, Bartolomé de - *Historia...*, vol. III, p. 379.

⁷² NAVARRETE, Martín Fernández de - *Colección...*, vol. V, pp. 153-156.

⁷³ GIL, Juan - *El exilio...*, p. 257.

⁷⁴ VITERBO, Francisco Sousa - *Trabalhos náuticos dos Portugueses. Séculos XVI e XVII*, pp. 164-165.

que este tentou obter uma cópia do Padrão Real português, então a cargo do cartógrafo luso Lopo Homem. Zuñiga informou Carlos I que não conseguira alcançar esse objectivo uma vez que Homem só produzia cartografia para o rei de Portugal⁷⁵. Em causa estava a conhecida lei manuelina de 1504 que proibia a publicação e venda a estrangeiros de mapas que delineassem a região a sul do rio Congo.

Mas Zuñiga teve bem mais sucesso nos contactos que manteve com Diogo Lopes Sequeira e com Duarte Pacheco Pereira. Sequeira, membro da comissão portuguesa nas Juntas de Badajoz-Elvas, terá confessado a Zuñiga a sua vontade de servir Carlos I. Deu-lhe informações secretas e recentes do lado português sobre os castelhanos retidos nas Molucas, mostrou-lhe mapas portugueses preparados para a negociação com Castela e propôs-se ainda ele próprio entrar no serviço castelhano juntamente com o astrólogo português Simão Fernandes (outro membro da comissão portuguesa nas Juntas de Badajoz-Elvas). Porém, Sequeira não entrou no serviço de Castela⁷⁶. Não é fácil admitir que Diogo Lopes Sequeira, anterior governador da Índia entre 1518 e 1521 e sobretudo o primeiro que liderara a expedição a Malaca em 1509, estivesse disposto a trair a confiança que D. João III nele depositara quando o nomeou para a comissão portuguesa das Juntas de Badajoz-Elvas. É bem possível que se tratasse de uma operação de contra-espionagem lusa, uma vez que também é sabido que foi Sequeira quem avisou D. João III das cartas escritas por Carlos I aos cartógrafos lusos Pedro e Jorge Reinel para os recrutar para o serviço castelhano, facto que foi decisivo para D. João III lhes outorgar as mercês que os retiveram em Portugal⁷⁷. Também Duarte Pacheco Pereira, que já então escrevera o seu *Esmeraldo de Situ Orbis*, se acercou de Zuñiga, sem concretizar a sua passagem para Castela. Pereira propusera a Zuñiga organizar em nome de Carlos I uma expedição às Índias Orientais. A correspondência de Zuñiga não deixa claro o destino⁷⁸, mas é provável que Pereira tenha argumentado com o seu conhecimento asiático para propor uma jornada de descoberta do caminho alternativo para a Ásia pela rota da América do Norte, tal e qual Carlos I contratou com o piloto português Estêvão Gomes em 1523. As razões da não passagem de Pereira, tal como as de Diogo Lopes de Sequeira, não se encontram devidamente esclarecidas, mas novamente não é de excluir a possibilidade de D. João III ter tomado conhecimento destas e tomado medidas para as evitar. Em ambos os casos, apenas novas descobertas documentais poderão ajudar a aclarar ambas as situações. Entre estas, poderão estar, como nos casos dos cartógrafos Reinel, novas mercês que os retivessem em serviço português.

Ainda até à assinatura do Tratado de Saragoça, D. João III preocupou-se ainda em garantir que o mestre Pedro Margalho (1474-1556), outro dos membros da comissão portuguesa em 1524, se manteria ocupado em Portugal e não seria tentado por ofertas castelhanas

⁷⁵ GIL, Juan - *El exilio...*, pp. 324-325.

⁷⁶ *Idem*, pp. 317-321.

⁷⁷ CORTESÃO, Armando - *Cartografia...*, vol. I, p. 255.

⁷⁸ *Portugaliae...*, vol. I, p. 50.

dato que anteriormente publicara em Salamanca um livro em que defendia que as Molucas pertenciam a Castela. O monarca luso teve sucesso nesse seu intento⁷⁹, mas não conseguiu evitar que o piloto luso André Pires propusesse em Castela uma contagem da distância em léguas entre o Meridiano e o Anti-Meridiano que favorecia o argumento castelhano de que o Anti-Meridiano não passava em Malaca, mas sim na foz do Ganges⁸⁰. Por fim, ainda durante a fase final das negociações para o Tratado de Saragoça, Lope Hurtado de Mendonza, embaixador de Carlos I em Portugal desde 1528, não hesitou em sugerir ao seu amo que recrutasse pilotos portugueses para organizar jornadas às Molucas pela rota do Estreito de Magalhães. O embaixador castelhano em Portugal reconhecia assim que a forma de contornar a falta de pilotos castelhanos treinados no conhecimento geográfico da região poderia ser facilmente ultrapassada com a contratação de pilotos lusos⁸¹.

Quiçá consciente desse perigo, D. João III manteve-se empenhado em tentar garantir o retorno a Portugal de outros nautas lusos que se encontravam ao serviço de Castela. Exemplo paradigmático disso ocorreu em 1530 com Simão de Alcáçova, o qual foi atraído por um dos favoritos do rei, D. Francisco de Portugal, conde do Vimioso, a Évora para negociar o seu retorno definitivo ao serviço luso. Apesar de D. João III lhe ter chegado a emitir mercês evidenciadoras que estaria na disposição de perdoar os seus anos de serviço a Castela, Simão de Alcáçova acabou por não regressar⁸², e faleceu a comandar uma expedição castelhana. Durante a década de 1530, a disputa entre Portugal e Castela pelos direitos de ocupação do Rio da Prata manteve-se acesa como alguns episódios demonstram e justificou mesmo que D. João III ordenasse a um espião que evitasse que as propostas do cartógrafo português João Rodrigues prejudicassem os seus interesses. O espião não conseguiu negociar o retorno de Rodrigues que foi contratado por Fernando Colombo (1488-1539) para fazer mapas⁸³. Baldadas foram também as intenções joaninas de ver de retorno a Portugal os pilotos lusos Rodrigo Álvares, Gonçalo da Costa e Jacome Luís, já então três veteranos da rota do Rio da Prata.

Já relativamente ao frade Frei Juan de Caro, D. João III teve um pouco mais sucesso. O dominicano andaluz apresentara-se ao serviço português, esperando obter a concessão de uma boa Igreja na Ásia. Com a devida autorização régia partira para a Ásia Portuguesa de onde em 1525 escrevia a Carlos I para o informar que já obtivera todo o conhecimento “secreto” das rotas portuguesas. Oferecia-se então para colocar esse conhecimento à disposição da Casa da Contratação, onde se propunha lecionar aulas de cosmografia, assegurando que sabia mais do que muitos portugueses que então se ofereciam a Carlos I. Quando, por fim, chegou a

⁷⁹ *Idem*, vol. I, pp. 75-76.

⁸⁰ *Idem*.

⁸¹ BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond - *Interrelações...*, p. 132

⁸² VITERBO, Francisco Sousa - *Trabalhos...*, pp. 65-68.

⁸³ *Idem*, pp. 309-310.

Castela ficou preso no castelo de Simancas por vender os seus segredos sem autorização régia. Pouco depois, D. João III conseguiu capturar Caro que degredou para Sofala onde este veio a falecer já na década de 1530⁸⁴. A bem-sucedida manobra de contra-espionagem portuguesa evidente no caso de Caro era justificada pelo receio joanino que o frade andaluz pudesse, com o seu conhecimento, instigar Carlos I a reabrir o espinhoso dossier das Molucas que tão difícil fora de encerrar. De igual forma, o conhecimento acumulado por Caro manifestava-se particularmente ameaçador relativamente a outras regiões ultramarinas em disputa entre Portugal e Castela.

Já durante as décadas de 1540 e 1550, uma outra área ultramarina de fortes tensões emergiu entre Portugal e Castela: a África Ocidental. Devido às viagens clandestinas de castelhanos da Andaluzia e das Canárias à região, D. João III despachou Aires Cardoso para as Canárias para no local obter informações sobre estas viagens. O pretexto da estadia de Cardoso nas Canárias era adquirir o vinho daquelas ilhas tão necessária para a Carreira da Índia, mas na realidade os seus relatórios sobre os pilotos portugueses, em particular algarvios, que pilotavam as viagens castelhanas à África Ocidental, foram usados por D. João III para apresentar as provas da violação castelhana do Tratado de Tordesilhas na corte castelhana⁸⁵. A tais pedidos de acção, a diplomacia castelhana contrapôs a violação sistemática de mareantes lusos, em particular algarvios, do exclusivo de navegação e comércio com as Índias Ocidentais. Efectivamente, sucessivos embaixadores castelhanos em Portugal na década de 1550 foram instruídos por Filipe II para apresentarem reclamações neste sentido, ao mesmo tempo que se envolviam em esforços para colher todas as informações sobre as iniciativas algarvias. Nalguns casos, Lisboa serviu mesmo de ponto de fuga de pilotos trânsfugas castelhanos aos quais Filipe II ordenava prisão secreta (perante as autoridades lusas) em Lisboa⁸⁶.

A tensão em torno do estabelecimento português em Macau e o renovado interesse filipino num estabelecimento duradouro nas Filipinas justificaram ainda toda a espionagem geográfica em Lisboa de um napolitano e súbdito de Filipe II: Juan Baptista Gesio (?-1580). Desde 1569 que o napolitano escreveu importantes relatórios a Filipe II⁸⁷, mas quando em finais de 1569 Filipe II nomeou D. Juan de Borja para a embaixada lusa, a ordem para se apropriar do conhecimento geográfico luso era sibilina, mas evidente na instrução do embaixador⁸⁸. Já o antecessor de Borja, D. Fernando Carrillo de Mendonza, embaixador entre 1567 e 1570, se envolvera, a pretexto da sua alegada passagem para França em 1567, em negociações com o conhecido Fernando de Oliveira (1507-1582) a fim de garantir a sua passagem para Castela. Tal passagem acabou por não se concretizar, mas a

⁸⁴ CORTESÃO, Armando - *Cartografia...*, vol. II, pp. 20-27.

⁸⁵ BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond - *Interrelações...*, pp. 334-337

⁸⁶ Archivo General de Simancas (AGS), Estado, Legajo 381, doc. 74.

⁸⁷ PORTUONDO, Maria M. - *Secret Science. Spanish Cosmography and the New World*, p. 186.

⁸⁸ AGS, Estado, Legajo 386, último documento. Este legajo não se encontra com os documentos numerados.

correspondência de Mendonza deixa claro que era desejada por Filipe II⁸⁹. Também desejado por Filipe II era o conhecimento geográfico de anteriores governantes da Índia portuguesa como Francisco Barreto ou João de Mendonça. Nesse sentido, foram as iniciativas dos embaixadores D. Alonso de Tovar e de Mendonza de deles colher informações geográficas sobre a Pérsia (Mendonça) e de o convencer a entrar ao serviço de Castela (Barreto)⁹⁰.

Não admira, por isso, que pouco após chegar a Lisboa, já em 1570, D. Juan de Borja confessasse a Filipe II que contratara alguém (Gesio certamente) para estudar as cartas náuticas lusas e que ele próprio cada dia ia aprendendo mais sobre o tema⁹¹. Gesio obteve diversas relações geográficas que remeteu para a biblioteca do Escorial e que acabaram na secretária de Juan Lopez de Velasco (1530-1598), o cronista-mor castelhano das Índias. Suspeita-se que alguma desta informação possa ter sido entregue a Gesio pelo cartógrafo português Luís Jorge Barbuda. Em 1575, quando D. Juan de Silva, o novo embaixador castelhano em Portugal foi nomeado por Filipe II com ordem clara para aceder com dissimulação e segredo a toda a cartografia e roteiros náuticos lusos que pudesse⁹², é sabido que Borja e Gesio tentaram trazer Barbuda para Castela. Porém, D. Sebastião ordenou a prisão de Barbuda em Olivença. O cartógrafo português acabaria por passar definitivamente ao serviço de Castela em 1579. Quando em 1580, Gesio faleceu em Madrid houve a suspeita de que fora assassinado pelo seu serviço (espionagem) em Portugal⁹³.

A contra-espionagem e diplomacia portuguesa neste período em Castela não está suficientemente estudada para que se possa conhecer se foi ou não marcada por episódios semelhantes aos que se detalharam para o período de D. João III. Mas é sabido que um dos embaixadores portugueses em Madrid, D. Francisco Pereira, foi capaz de reter na sua casa o conhecido Manuel Mesquita Perestrelo quando este fugiu para Castela. A fuga de Perestrelo deveu-se à prisão em Lisboa durante alguns anos por não ter combatido a esquadra inglesa de John Hawkins (1532-1595) na Mina em 1562. Perestrelo fora forçado a ocupar interinamente a capitania por falecimento do anterior capitão⁹⁴. Sendo conhecido que Perestrelo regressou a Portugal e que em 1575 D. Sebastião o mandou para levantar toda a costa oriental africana entre o Cabo da Boa Esperança e o Cabo das Correntes, de que resultou o seu conhecido roteiro desta zona, é provável que o seu regresso tenha sido mediado e negociado pelo embaixador D. Francisco Pereira. Casos semelhantes foram

⁸⁹ AGS, Estado, Legajo 385. São três os informes de Mendonza de 1567 sobre Oliveira. Este legajo não se encontra com os documentos numerados. Referimo-nos a um dos avisos enviou a Filipe II com data de 19 de Setembro de 1567. Este último não se encontra publicado, embora tenha sido há muito mencionado por BOURDON, Léon, “Episodes inconnus de la vie de Fernando Oliveira”, *Revista Portuguesa de História*, V/II (1951), pp. 439-453.

⁹⁰ AGS, Estado, Legajo 385, doc. 70 é último documento do legajo. Este legajo não se encontra com os documentos numerados.

⁹¹ AGS, Estado, Legajo 387, doc. 16.

⁹² MADRID, José María Moreno - “Circulation...”, p. 6.

⁹³ CORTESÃO, Armando - *Cartografia...*, vol. II, pp. 278-280.

⁹⁴ VITERBO, Francisco Sousa - *Trabalhos...*, pp. 623-628

identificados relativamente ao embaixador português em França João Pereira Dantas para o mesmo período⁹⁵.

Em todo o caso, fica claro que a União Dinástica de 1580 pôs fim à necessidade de missões de espionagem como as de Gesio ou dos espões que D. Manuel I sucessivamente enviou para Castela. Em todo este processo, fica também evidente como ambos os lados estavam conscientes da espionagem do rival marítimo e como não havia política de sigilo que, por mais bem gizada que pudesse ser, conseguisse vingar com total sucesso. Se já no tempo de Colombo, a circulação de peritos náuticos não era passível de controlo por ambas as Coroas ibéricas, essa tendência apenas se acentuou, no contexto ibérico e até de uma forma mais geral europeu, do século XVI. É por isso momento de concluir, retornando à questão original: em que medida este processo de circulação de peritos náuticos entre os reinos ibéricos foi acentuado com a expedição de Magalhães-Elcano?

3. Conclusão

Como se espera ter demonstrado nas páginas anteriores, a chegada de Magalhães a Castela em 1517 ocorreu num contexto já pré-existente de forte intercâmbio náutico entre Portugal e Castela. Em vários aspectos, a motivação e decisão final de Magalhães de rumar a Castela poderá ela mesmo ter sido motivada por esse intercâmbio que era conhecido dos seus contemporâneos. Na realidade, ao rumar a Castela para propor a que veio a ficar para a História como a primeira circum-navegação do planeta, Magalhães sabia que só teria a ganhar. Tal como Colombo, Magalhães sabia que não contaria com o apoio de D. Manuel I para tal empresa, e sabia que do lado de lá da fronteira teria, tal como Colombo teve, apoio imediato para a mesma, se conseguisse argumentar decisivamente que as Molucas recaíam no hemisfério castelhano. Como é sabido, Magalhães fê-lo com recurso a informação lusa⁹⁶. Na sua ponderação final, a carreira de uma figura como Solís não poderá ter deixado de ter o seu peso. Solís era o exemplo acabado de como a perícia náutica portuguesa poderia ser não só melhor reconhecida, como acima de tudo melhor recompensada do que em Portugal. É neste ponto que o contexto pré-existente do intercâmbio náutico ibérico foi fundamental para a migração de Magalhães para Castela.

No entanto, a defecção de Magalhães foi também rica de consequências na intensificação dessa troca de informações a uma velocidade crescentemente incontrolável por ambos os lados. Por esta razão, se verificou a passagem de diversas figuras portuguesas no esteio de Magalhães e nas quais avultam o cartógrafo Diogo Ribeiro, os navegadores Estêvão Gomes

⁹⁵ Sobre o tema veja-se VILA-SANTA, Nuno, “Fighting for *Mare Clausum* and *Secret Science*: Spain, France and England in the strategies of ambassador Dantas (1557-1568)”, *Vegueta*, 23-2, 2023, pp. 1115-1151.

⁹⁶ Sobre o tema veja-se: LOUREIRO, Rui Manuel - “As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães”, *Abriu*, 8 (2019), pp. 35-67.

e Simão de Alcáçova ou os cosmógrafos Rui e Francisco Faleiro. A razão fundamental da promessa de uma melhor recompensa para os peritos náuticos portugueses em Castela do que em Portugal residia na crescente maior dimensão da empresa ultramarina castelhana quando comparada com a portuguesa. Os maiores recursos humanos, financeiros e militares de Castela quando comparados com Portugal, para não mencionar a deliberada política de atracção de peritos náuticos portugueses de que Castela cultivou⁹⁷, constituía-se assim como uma aliciante promessa para todos os que ponderaram abandonar o serviço luso em prol do castelhano. Importa lembrar que, em 1513, Fernando, o *Católico* assinou uma *Real Cédula* pela qual autorizava a Casa da Contratação a contratar todos os portugueses que aparecessem em Sevilha e se oferecessem para o serviço náutico castelhano. No entanto, em 1515, revogou essa mesma cédula. Desconhecem-se os motivos da sua decisão, mas é bem possível que estejam ligados à pressão da diplomacia manuelina como se apontou para o caso de Solis. As mercês que se sucederam e que foram concedidas pela Coroa Castelhana a Solis, a Magalhães, a Estêvão Gomes, a Simão de Alcáçova ou a Diogo Ribeiro não seriam de certo desconhecidas de todos quantos em cronologias posteriores rumaram a Castela. A proximidade linguística, cultural e geográfica com Castela era outro factor decisivo nessa migração. Na realidade, qualquer perito náutico luso que, por qualquer razão ponderasse abandonar o serviço português, pensaria sempre primeiro em Castela, e só depois em França ou mesmo Inglaterra. Este facto fica bem patente quando se analisam as histórias dos pilotos portugueses que passaram a França ou Inglaterra e nas quais rapidamente se percebe que ou Castela foi um ponto de passagem anterior ou fora local a evitar por conflito anterior com interesses castelhanos.

Encarada deste prisma, a circum-navegação de Magalhães foi, sem dúvida, mais um factor acelerador do movimento de peritos náuticos portugueses para Castela. Se é verdade que até 1580, Portugal não teve nenhum caso tão impactante de um Magalhães castelhano ao seu serviço, não é menos relevante, como se demonstrou, que também Portugal procurou apropriar-se do conhecimento geográfico castelhano sempre que lhe foi necessário. Na maioria dos casos, constata-se que tal apropriação serviu mais propósitos diplomáticos e de contra-espionagem do que intenções claras de organizar expedições cujo destino final seriam zonas no hemisfério castelhano. Neste aspecto, as Molucas apesar de construírem uma clara excepção a esse padrão do lado português, foram um local paradigmático onde se concretizou uma parte relevante do intercâmbio náutico luso-castelhano. Novamente, tal afigura-se como uma consequência da viagem de Magalhães que sem o poder prever com o seu falecimento viria a espoletar toda a controvérsia em torno da posse das ricas ilhas do cravo.

Em todo o caso, e como se salientou, a expedição de Magalhães só foi possível devido à confluência plena do conhecimento e experiência náutica lusa com os recursos e interesses castelhanos. O padrão da expedição magalhânica não era novo, pois já antes se observara, mas pela

⁹⁷ Edward Collins - "Portuguese...", p. 181.

primeira vez atingiu uma escala não antes vista: a do planeta Terra no seu todo. Por essa razão, é impossível não notar como também aqui a jornada magalhânica não apenas acentuou o intercâmbio luso-castelhano como ajudou à emergência de uma ciência náutica verdadeiramente ibérica. Se no tempo de Magalhães, a emergência de tal ciência náutica ibérica se encontrava ainda em processo de gestação, ela torna-se particularmente clara quando vista na longa-duração do século XVI e particularmente quando chegados ao período da União Dinástica se observa como os principais manuais de navegação castelhanos divulgados pela Europa e que ensinaram França, Inglaterra e a República das Províncias Unidas, são afinal um produto conjunto ibérico da primeira globalização marítima do mundo. Tal globalização teve um epicentro fundamental no intercâmbio luso-castelhano, no qual a expansão marítima portuguesa e a castelhana foram mutuamente influenciadas e sem o qual os rumos poderiam ter sido bem distintos. Também aqui, a figura e carreira de Magalhães são emblemáticas de uma tendência que apenas se acentuou ao longo de todo o século XVI entre Portugal e Castela.

Fontes manuscritas

Archivo General de Simancas

Estado, Legajos 381, 385, 386 e 387.

Fontes publicadas

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. IX, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.

BARROS, João de, **Da Ásia**, Década IV, Lisbon, Real Oficina Typografica, 1778.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, Lisboa, Typografia Rollandiana, 1833.

Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar. Segunda serie, vol. II, Madrid, Estab. Tip. Sucesores de Rivadeneyra, 1886.

Colección general de documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla, vols. I-II, Barcelona, Impr. de la viuda de L. Tasso, 1918-19.

De Orbe Novo. The Eight Decades of Peter Martyr d'Anghera, edição de Francis Augustus MacNutt, vol. I-II, New York, Putnam, 1912.

Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente (Insulíndia), edição de Artur Basílio de Sá, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954.

HERRERA, Antonio de, **Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas i tierra firme del Mar oceano**, I-IV decades, Madrid, Imprenta Real, 1601, 1726.

LAS CASAS, Bartolomé de, **Historia de las Indias**, 3 vols, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1986.

Monumenta Henricina, edição de António Joaquim Dias, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967.

NAVARRETE, Martin Fernandez de, **Collecion de los Viages y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos ineditos concernientes a la Historia de la Marina Castellana y de los establecimientos españoles en Indias**, vols. III-V, Madrid, Imprenta National, 1837-1880.

RESENDE, Garcia de, **Crónica de D. João II**, 2 vols., Lisboa, Escritorio, 1901-02.

VEITIA LINEAGE, José de, **Norte de la Contratacion de las Indias Occidentales**, en Sevilla, por Francisco de Blas, 1672.

ZURARA, Gomes Eanes, **Crónica dos feitos de Guiné**, 2 vols., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1949.

Bibliografia

ANDRADE, António Alberto Banha de, **Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**, 2 vols., Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

- BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond, **Península Ibérica: um espaço, dois reinos. Interrelações na época de Carlos V**, dissertação de doutoramento policopiada, Lisboa, FCSH-UNL, 1996.
- BOURDON, Léon, “Episodes inconnus de la vie de Fernando Oliveira”, *Revista Portuguesa de História*, V/II (1951), pp. 439-453.
- CAMPRUBÍ, Lino, “Travelling around the Empire: Iberian voyages, the Sphere, and the Atlantic Origins of the Scientific Revolution”, *EA*, 1-2 (Julho-Dezembro 2009), pp. 1-24.
- COLLINS, Edward, “Francisco Faleiro and the Scientific Methodology of the Casa de la Contratación in the sixteenth century”, *Imago Mundi*, 65 (1), 2013, pp. 25-36.
- COLLINS, Edward, “Portuguese pilots at the Casa de la Contratación and the Exámenes de Pilotos”, *International Journal of Maritime History*, 26 (2), 2014, pp. 179-192.
- COLLINS, Edward, “Interactions of Portuguese artisanal culture in the maritime enterprise of 16th century Seville”, *Centaureus*, 60 (3), 2019, pp. 203-215.
- CORTESÃO, Armando, **Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. Contribuição para um estudo completo**, 2 vols., edição da Seara Nova, Lisboa, 1935.
- CORTESÃO, Jaime, **A política de sigilo nos Descobrimentos**, Lisboa, INCM, 1997.
- GIL, Juan, **El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes**, Sevilla, Fundación Cajazol, 2009.
- GUERREIRO, Inácio, “A cartografia dos Descobrimentos Portugueses e a Política de Siglo” in **As rotas oceânicas (Séculos XV-XVII)**, coordenação de Maria da Graça A. Mateus Ventura, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 189-212.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando, **El predescubrimiento del río de la plata por la expedición portuguesa de 1511-1512**, Lisbon, Junta de Investigações do Ultramar, 1973.
- LAGUARDA TRÍAS, Rolando, “Pilotos portugueses en el Río de la Plata durante el siglo XVI”, *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, pp. 57-84.
- LOUREIRO, Rui Manuel, “As fontes do projecto de navegação de Fernão de Magalhães”, *Abriu*, 8 (2019), pp. 35-67.
- LOUREIRO, Rui Manuel, “A malograda viagem da Trinidad e a expedição a Maluco de António de Brito”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 137 (2019), pp. 91-104.
- MARIÑO, P. and MORAN, M., **Tratados Internacionales de España. Carlos V/I. Tratados con Portugal**, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1978.
- MADRID, José María Moreno, “Circulation and contacts in sixteenth century New Cosmography: Spain, Portugal and Italy”, *Culture & History Digital Journal*, 10-2 (2021), pp. 1-15.
- MATOS, Luís de, *Les Portugais en France au XVIe siècle: Études et documents*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1952.
- MEDINA, José Toribio, **Juan Diaz de Solís. Estudio histórico**, Santiago de Chile, edição de autor, 1897.
- MEDINA, José Toribio, **El portugués Gonzalo de Acosta al servicio de España**, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1908.
- MOTA, Avelino Teixeira da, **A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha**, separata da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 317-341.

Portugaliae Monumenta Cartographica, 6 vols, Lisboa, INCM, 1987.

PORTUONDO, Maria M., *Secret Science. Spanish Cosmography and the New World*, Chicago/London, The University of Chicago Press, 2009.

RUBIO, José Pulido, **El piloto mayor. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla**, Sevilla, Escola de Estudios Hispano-Americanos/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950.

SALOMONI, David, **Fernão de Magalhães. A primeira viagem de circum-navegação**, Lisboa, Vogais, 2022.

SÁNCHEZ, Antonio, **La espada, la cruz y el Padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598**, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 87.

SZÁSZDI, István, “La Casa de la Contratación de La Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”, **Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña**, 12 (2008), pp. 909-911.

VARELA, Consuelo, **Ingleses en España y Portugal, 1480-1515: aristócratas, mercaderes e impositores**, Lisboa, Colibri, 1998.

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus, **Portugueses no descobrimento e conquista da Hispano-América. Viagens e expedições (1492-1557)**, Lisboa, Edições Colibri, 1999.

VENTURA, Maria da Graça A. Mateus, **Por este mar adentro. Êxitos e fracassos de mareantes e emigrantes algarvios na América hispânica**, Lisboa, Tinta da China, 2021.

VILA-SANTA, Nuno, “Fighting for *Mare Clausum* and *Secret Science*: Spain, France and England in the strategies of ambassador Dantas (1557-1568)”, **Vegueta**, 23-2, 2023, pp. 1115-1151.

VILA-SANTA, Nuno, “The Untold Story of Oceanic Pilot Bartolomeu Borges who Guided Jean Ribault to Florida in 1562: Document Transcription and Translation, accompanied by an Historical Introduction”, **Terrae Incognitae**, 55-1, 2023, pp. 82-102.

VITERBO, Francisco Sousa, **Trabalhos náuticos dos Portugueses. Séculos XVI e XVII**, Lisboa, INCM, 1988.

A ARTE DE NAVEGAR EM MARTÍN CORTÉS DE ALBÁCAR

Maria Emilia Granduque José¹

Resumo

Na época das grandes navegações europeias, quando as viagens entre a Península Ibérica e seus domínios ultramarinos tornavam-se cada vez mais recorrentes, muitos foram os esforços empreendidos por cartógrafos e cosmógrafos para auxiliar a prática de navegar. Surgem, nesse momento, não apenas mapas, cartas náuticas e instrumentos, novos ou aprimorados, como a bússola, o astrolábio e o quadrante, mas também uma série de textos – nomeadamente guias, regimentos náuticos e tratados – elaborados com o propósito de ensinar o público do mar a melhor se conduzir pelas águas oceânicas. No caso específico dos tratados, o alvo era instruir o leitor sobre as regras e os ordenamentos basilares que deveriam ser aplicados nas viagens de longa distância. Partindo do *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar*, escrito por Martín Cortés de Albácar, um dos principais tratados que circulou nos meios letrados europeus do século XVI, o objetivo desse estudo é analisar em que medida textos como esse buscavam não apenas detalhar os princípios necessários para uma navegação mais segura, mas também disciplinar os pilotos a seguirem os fundamentos específicos da arte de navegar.

Palavras-chave: Arte de navegar; tratados, século XVI, Martín Cortés de Albácar.

Abstract

During the time of the great European explorations, when voyages between the Iberian Peninsula and its overseas domains became increasingly recurrent, many were the efforts undertaken by cartographers and cosmographers to assist navigation. It was then that not only maps, nautical charts and new or improved instruments such as the compass, the astrolabe and the quadrant appeared, but also a series of texts - namely guides, nautical regulations and treaties - drawn up with the purpose of teaching seafarers how to better navigate oceanic waters. In the particular case of treaties, however, the purpose was to provide the reader with instructions on the basic principles and procedures that should apply to long-distance

¹ Doutora em História Cultural pela UNICAMP e pós-doutoranda em História Moderna pela UNESP-Franca com bolsa FAPESP. É membro do grupo “O Ensino da fé cristã na Península Ibérica” - FAPESP e do grupo “Instrução e conversão no mundo dos *exempla* ibéricos: pilares da moral cristã” - FAPESP / SNSF-Suíça. O texto apresentado é o resultado da edição do *Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar* de Martín Cortés de Albácar publicada em 2020 pela editora Cultura Acadêmica. Contato: memiliagranduque@gmail.com

journeys. Beginning from the *Breve compendio da esfera y de la arte de navegar* written by Martín Cortés de Albácar, one of the main treatises circulating in 16th-century European literary circles, this paper aims to examine the extent to which treatises such as this sought not only to detail the principles necessary for a safer navigation, but also to instruct pilots in the specific fundamentals of the art of navigation.

Keywords: Art of sailing; treatises, 16th century, Martín Cortés de Albácar.

Na carta dedicatória do *Breve compendio da esfera e da arte de navegar*,² publicado em 1551 pela tipografia de Antón Alvarez, em Sevilha, o cosmógrafo espanhol Martín Cortés de Albácar destaca os recentes avanços da navegação empreendidos nesse tempo. Dirigindo-se ao monarca Carlos V, compara essas conquistas com as dificuldades enfrentadas pelos homens do passado para se deslocarem no mar por faltar-lhes o saber e os meios necessários a essa prática. Referindo-se especificamente aos antigos, comenta que na época de Salomão as viagens demoravam muito mais em razão da precariedade dos instrumentos náuticos e não ocorriam durante todo o ano porque dependiam das circunstâncias climáticas favoráveis à navegação. A condição rudimentar dessas viagens, aliás, é descrita por esse cosmógrafo em uma passagem bastante curiosa sobre o uso das aves como acessório imprescindível aos que se lançavam ao mar naquela época:

Os que iam para a ilha Taprobana (como chamavam os antigos a Antítiono) levavam para suas viagens aves vivas e, quando lhes parecia melhor, lançavam alguma delas ao céu de modo que o voo de suas asas conduzia o timão e suas velas; somente navegavam três meses do ano, pois era-lhes necessário aguardar o tempo feito para que tivessem o tempo por popa [...]. Creio que era por essa razão que para ir a Tarfur e Orfir as naus de Salomão faziam uma viagem tão longa; pois em uma viagem gastavam três anos ainda que não fosse curto o caminho que faziam rodeando a Índia e cercando muitas províncias.³

A menção ao modo como os antigos empreendiam as suas viagens marítimas tem o propósito de mostrar ao rei, seu principal destinatário, que a navegação foi aos poucos aprimorada e alcançou um nível elevado nesse período graças à renovação das múltiplas artes mecânicas na Espanha e ao florescimento de novas técnicas nesse campo do saber. A superioridade dos homens de seu tempo em relação aos que viveram no passado, tópica comum entre os autores renascentistas, é trabalhada por Martín Cortés como forma de destacar ao leitor não apenas os méritos de sua época – razão pela qual o mundo deve dar mais glórias à Majestade do que o Egito deu à Isis, segundo ele, porque enquanto essa deusa deu-lhes letras, a Majestade deu-lhes regras para navegar –,⁴ mas também os ganhos que o investimento nesse saber tem proporcionado a todos ao possibilitar o descobrimento de novos espaços ignorados pelos antigos.

Considerando esses ganhos, esse cosmógrafo sustenta que “estes nossos tempos não são inferiores àqueles”,⁵ já que os espanhóis deram saltos muito mais amplos na navegação do que

² *Breve compendio da esfera e da arte de navegar. Com novos instrumentos e regras, exemplificado com muitas sutil demonstrações: composto por Martín Cortés, natural de Saragoça no reino de Aragão e, de presente, habitante da cidade de Cádiz. Dedicado ao vitorioso monarca Carlos Quinto, rei das Espanhas, etc., Nosso Senhor.*

³ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín. **Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar.** Edição, estudos e notas de Maria Emília Granduque José. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020, Coleção Memória Atlântica, p. 83.

⁴ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín. **Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar,** p. 82.

⁵ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - **Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar,** p. 76

os seus antepassados, afinal, segundo suas palavras, ninguém “antes de agora ouviu dizer ou mencionar sobre a Província do Peru ou ouviu dizer que houvesse o estreito de Magalhães ou o rio da Prata”,⁶ assim como nenhum outro rei possibilitou o contato entre tão longínquas partes e tão distintos povos – como os americanos, europeus, africanos e asiáticos – ao ponto de ser possível, complementa, ao “homem do Norte habitar o Sul e o do Sul fazer sua vida no Norte”.⁷ Martín Cortés realça o papel da Coroa espanhola na obtenção desses ganhos apontando-a como patrocinadora das artes de navegar ao criar instituições destinadas aos assuntos do mar, como a *Casa de la Contratación* de Sevilha em 1503, e ao apoiar a confecção e o aprimoramento de instrumentos náuticos, investir na formação de pilotos e de cosmógrafos – com a criação do posto de *Piloto Mayor* em 1508 e o de *Cosmógrafo y mestre de hacer cartas* em 1523, além da fundação da cátedra de *Cosmografía y del arte de navegar* em 1552 – e, por fim, ao incentivar a escrita de obras para auxiliar na divulgação desse saber.

O Breve compendio... surge justamente nesse contexto em que há um maior esforço por aprimorar as técnicas destinadas a tornar as viagens transoceânicas mais seguras e eficientes frente aos sucessivos desastres acumulados nos deslocamentos ocorridos sobretudo entre o continente americano e o europeu. O caráter instrutivo desse tratado não é único e o insere na esteira de uma série de outras produções voltadas a ensinar aos europeus quinhentistas os preceitos basilares sobre um determinado saber. Mais precisamente, o conteúdo teórico do texto de Martín Cortés nos permite classificá-lo na categoria da prosa prescritiva impulsionada nesse momento na Espanha pela classe de letrados que buscava definir as mais diversas disciplinas – como a arte da medicina, a arte militar, a arte da história e, inclusive, a arte de navegar – a partir de uma reflexão sobre a importância, o método e as regras de cada uma. São obras que alcançaram o privilégio de serem impressas nas principais tipografias europeias, ganhando, inclusive, edições em línguas diferentes do espanhol, e forneceram a um público mais amplo as lições fundamentais sobre uma dada arte. No caso específico da arte de navegar, pode-se destacar a produção de uma série de tratados voltados a ensinar os princípios necessários para uma navegação mais segura e a disciplinar os pilotos a aplicarem os fundamentos desse saber.

O tratado de navegação de Martín Cortés de Albácar

Se a travessia do Atlântico era cada vez mais intensa no século XVI, a produção escrita não deixou de acompanhar o ritmo acelerado das embarcações que cruzavam os novos caminhos. Com o objetivo de auxiliar os europeus – mais habituados ao espaço mediterrâneo e ao contorno da costa africana – a navegar as águas oceânicas, cosmógrafos, pilotos e toda classe de

⁶ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 80.

⁷ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 92.

letrados envolvidos com os assuntos do mar compuseram uma série de textos em que detalhavam o roteiro das recentes viagens. Com uma linguagem acessível, os primeiros escritos sobre as matérias náuticas – os guias, *regimientos*, *espejos* de navegantes e luz de navegantes – reuniam em suas páginas dados atualizados sobre os acidentes geográficos observados durante a travessia marítima, notas sobre as distâncias, os rumos, as condições de vento e de navegação em cada ponto específico do itinerário percorrido, além de tabelas com os registros das declinações, das latitudes e longitudes dos lugares visitados e uma série de informes necessários para guiar os pilotos nas próximas viagens. Tratava-se de textos mais funcionais e de fácil acesso consumidos por aqueles que buscavam referências e avisos sobre a rota em que iriam navegar.

Mais completos e elaborados, os tratados de navegação surgem um pouco depois e se encaixam em uma outra categoria de textos ao combinar uma reflexão teórica com instruções práticas que iam muito além do roteiro meramente informativo dos guias náuticos. Os títulos contemporâneos ao *Breve compendio...* de Martín Cortés – como o *Tratado del Esphera y del arte de marear* (1535) do cosmógrafo português Francisco Faleiro, a *Arte de navegar* (1545) de Pedro de Medina e o *Compendio del arte de navegar* (1588) composto um pouco depois por Rodrigo Zamorano – buscavam assentar, definir e elucidar os fundamentos do saber náutico que se consolidava nessa época. Conciliando uma miríade de disciplinas no corpo do texto – como a cosmografia, a astronomia, a geografia, a cartografia e a matemática –,⁸ essas obras forneciam um saber mais especializado ao leitor que, de modo ordenado, podia acessar tanto os conteúdos destinados a calcular a altura dos astros e determinar a localização no oceano, como aqueles práticos que os habilitavam a manusear, ajustar e até mesmo a construir com um pouco mais de êxito os instrumentos utilizados nas incursões oceânicas.

No que se refere aos conhecimentos teóricos, os tratados costumeiramente partiam de uma base comum fundamentada nos textos antigos recuperados nesse tempo pela ação dos humanistas, como o tratado de Joannes Sacrobosco que circula em vernáculo graças à tradução feita pelo cosmógrafo, cartógrafo e navegador espanhol Alonso de Chaves, e nos escritos elaborados pelos modernos que traziam dados atualizados colhidos durante as descobertas marítimas empreendidas entre os séculos XV e XVI. São conhecimentos relativos ao estudo sobre a esfera – que detalham a composição do universo, as linhas imaginárias que dividem a esfera, os círculos, a ascendência e a descendência dos signos do zodíaco, a divisão da esfera pelo clima e o movimento dos planetas – considerados imprescindíveis para a orientação e o deslocamento seguro da nau nas águas oceânicas. Trata-se de uma peça introdutória e quase exclusiva dos tratados porque apresenta ao leitor um conhecimento prévio e necessário para assimilar as lições que seriam apresentadas nas partes seguintes, afinal, como entender a navegação sem o entendimento do espaço geográfico e dos fundamentos da cosmografia e da astronomia, tão caros a essa arte?

⁸ PORTUONDO, Maria - *Ciencia secreta*, p. 78.

No caso do *Breve compêndio...*, a primeira parte está dedicada a dar um panorama sobre a composição do mundo e dos seus elementos, algo muito próximo do que Martín Fernández de Enciso havia declarado na abertura da *Suma de geografia*, de 1519, obra pioneira sobre essa temática, e do que Francisco Faleiro, Pedro de Medina e, posteriormente, Rodrigo Zamorano haviam dissertado nas páginas iniciais dos seus tratados. Embora a argumentação de Martín Cortés esteja ancorada nos autores clássicos como Aristóteles, ao mencionar a imutabilidade da Terra, Sacrobosco, ao descrever a composição da esfera em círculos imaginários, Ovídio, ao comentar sobre a inabitabilidade das zonas trópicas, mostrando o seu entendimento sobre esse debate, seus escritos não deixam de atualizar o leitor acerca das novas descobertas promovidas na sua época. Referindo-se às cinco zonas da Terra no capítulo XVI da primeira parte, ele apresenta as teses sustentadas pelos antigos e reafirmadas pelos medievais de que as duas zonas dos polos eram inabitáveis em razão de serem muito frias e muito quentes. Mas, na sequência, corrige os clássicos ao trazer à baila os resultados divulgados pelos navegadores modernos dizendo que “[...] temos a experiência dos que cada dia vão e vêm àquelas partes” porque sabemos que aqueles que “[...] vão em demanda das Índias Orientais tocam o Cabo da Boa Esperança, localizado nesta zona, assim como o Brasil, os confins do rio da Prata e toda a costa até ao estreito de Magalhães e até cinquenta e quatro graus da parte do sul”.⁹



Representação das zonas da Terra no *Breve compêndio...*

Em uma época em que a navegação passou a ser imprescindível para a administração dos domínios ibéricos que se estendiam para além das fronteiras mediterrâneas, explicar o espaço em que se iria navegar com dados atualizados que incluíssem a existência de uma quarta parte do mundo nos mapas e nos esquemas geográficos era um dos propósitos centrais desses tratados. Isso porque não bastava ensinar as artes de navegar tendo como eixo a reprodução das teorias clássicas veiculadas pelos cosmógrafos nas universidades e na *Casa de la Contratación* se muitas dessas teses provaram estar equivocadas pelo desconhecimento dos antigos. A formação dos pilotos e navegadores deveria contemplar com igual

⁹ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 133.

peso os novos saberes já estampados nos mapas e nas cartas náuticas modernas e que aos poucos apareciam nos livros de cosmografia. Os tratados têm a sua importância destacada também nesse ponto por ser um gênero que conciliou em suas lições toda uma tradição antiga reafirmada por séculos pelos medievais com um quadro de novidades divulgado pelas recentes descobertas.

Dando continuidade à explicação teórica, os tratados apresentam em um segundo momento os fundamentos mais específicos que regem a cosmografia. No *Breve compendio...*, obra que nos serve de estudo, essa matéria ocupa a segunda parte e trata basicamente dos saberes relativos aos movimentos do sol e da lua (as conjunções e as oposições) e dos efeitos desses movimentos, do eclipse solar e do lunar, dos signos do zodíaco e da sua interferência na divisão das quatro estações do ano e, finalmente, da definição das medidas temporais – o ano, o mês e a semana, o dia e a noite, e as horas. Nos vinte capítulos que compõem essa parte, o leitor encontra logo no início as regras para conhecer o lugar do sol e a sua declinação a partir de uma tabela e da explicação de como fazer essa leitura:

[...] se entende que o sol, ao entrar nos quatro signos cardinais, causa os quatro tempos (as quatro estações) do ano, porque iniciando em Aries, muda o tempo do inverno para o do verão. Entrando em Câncer, de verão em estio. Entrando em libra, de estio em outono. Entrando em Capricórnio, de outono em inverno, sendo estio para os que estão na parte norte e inverno para os que estão na parte sul. O mesmo ocorre o contrário, ou seja, estio para os que se encontram no austro e inverno para os do norte.¹⁰

Como a posição do sol nos signos do zodíaco varia a cada período do ano, há a menção de um instrumento para obter essas medidas. As mesmas regras de como saber os movimentos e as propriedades da lua também estão postas na sequência por serem válidas ao navegador que busca apurar o tempo em que ocorrem as conjunções e oposições do sol e da lua. Essas definições complementam uma das lições mais importantes dessa segunda parte para o piloto: saber como identificar o tempo das marés ou o fluxo e o refluxo do mar, condições indispensáveis na condução correta da nau durante a navegação. Para entender o crescer e o decrescer do mar deve-se reconhecer que a causa desse movimento é a lua e, pelas suas variações, saber determinar quando as águas estarão “vivas” ou quando a maré estará “morta”.¹¹ Trata-se de uma informação a ser considerada pelos navegadores modernos porque, segundo Martín Cortés, a ignorância desse fato foi causa de muitos infortúnios no passado, como o que sucedeu ao Dom Juan Guzmán, Conde de Niebla que, nas palavras do autor, tal como outros “[...] cavaleiros e capitães valentes de nossa Espanha,

¹⁰ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 154.

¹¹ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 210.

morreu afogado ao passar na cidade de Gibraltar, no ano de 1436, porque os marinheiros não tinham conta nem razão das marés”.¹²

Tão importante quanto as regras de navegação demonstradas pela teoria cosmográfica é a experiência em perceber os sinais naturais que prognosticam a chegada de uma tempestade ou de um céu de calmaria. Dando o exemplo de como reconhecer esses sinais por meio das diferentes tonalidades da lua – se nasce com “resplendor e cor pura” indica que o tempo será bom, com tom avermelhado aponta a ocorrência de ventos e, se negra, revela chuvas¹³ –, Martín Cortés convida o leitor a considerar o conhecimento adquirido ao longo das jornadas no mar buscando, segundo ele, “[...] trabalhar o tanto que puder para alcançar a sabedoria sobre essas coisas, posto que Deus lhe deu entendimento e razão para esse efeito”.¹⁴ Não por acaso, a recomendação é anotar todos os acontecimentos ocorridos no percurso – mesmo aqueles que inseriam os elementos fantásticos, como é o caso do conhecido fenômeno São Telmo¹⁵ testemunhado por muitos marinheiros – para que se tenha um maior volume possível de informações reunidas sobre a rota navegada. Uma vez partilhadas, essas informações seriam de grande valia para a construção do saber náutico que não se ancorava apenas nas lições teóricas e técnicas, como se pode ver, mas também na vivência do navegador.¹⁶

Seguindo o padrão narrativo dos tratados, o *Breve Compendio...* inclui uma terceira parte dedicada a explorar as regras práticas da navegação oceânica. Nesse ponto, o texto é bastante equilibrado no que concerne à distribuição dos conteúdos voltados a instruir o público a saber navegar, uma atividade que, palavras do autor, nada mais é do que “caminhar sobre as águas de um lugar a outro”.¹⁷ Mas, como esse caminhar se difere dos demais percursos, afinal, o deslocamento por terra é fixo e inerte e o por água é móvel e ignoto, o recurso necessário para percorrê-lo seria aplicar as regras junto ao uso de instrumentos para se localizar no oceano. Nenhum desses recursos seria válido sem o auxílio da carta de marear, uma

¹² CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 206.

¹³ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 211.

¹⁴ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 212.

¹⁵ De acordo com Martín Cortés, o feixe de luz observado e relatado por muitos navegadores era um fenômeno natural, diz ele: “As naus que vão pelo mar e aos marinheiros que pegam tormenta, saibam que essa luz ou luminosidade, engendra a fumaça de sua nau a partir do calor da gente encolhida no pequeno lugar, e que, quando a tormenta se levanta, a fumaça se espessa, se reprime e se abaixa pelo escapar dos ventos; andando de um lado a outro, com o movimento se acende e frequentemente se descobre na antenna, na vela da gávea, na popa, ou na proa, de maneira que ver esta luz ou algo semelhante é coisa natural e não [coisa] sobrenatural”. CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 216.

¹⁶ Importante destacar que o saber náutico divulgado pelos cosmógrafos também contava com as informações fornecidas pelos próprios pilotos que registravam em suas viagens todos os eventos ocorridos ao longo do percurso. Maria Portuondo aborda justamente o fato de que os “*relatos de aquellos simples capitanes y pilotos*” serviram de base para os cosmógrafos comporem suas obras. PORTUONDO, Maria. *Ciencia secreta*, p. 85.

¹⁷ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 227.

das principais ferramentas para orientar o navegador pelo desconhecido, como bem apontou Martín Cortés:

Sendo este caminho tão dificultoso, seria difícil explicá-lo com palavras ou escrever sobre ele com a pena. A sabedoria dos homens levou-os a pintá-lo em uma carta cuja realização pressupõe saber duas coisas: a posição dos lugares e as distâncias entre um lugar e outro.¹⁸

Dada a importância dessa matéria, o tratado traz um capítulo inteiro dedicado a orientar como compor uma carta com indicativos sobre a representação dos lugares, portos e das ilhas – segundo as próprias distâncias percorridas pelo navegador – tendo em vista os padrões que serão desenhados nessa representação.¹⁹ Substituta da carta *portulana* utilizada na navegação costeira, a carta náutica demandava que o piloto conhecesse os graus para encontrar os portos e os acidentes geográficos e soubesse marcar o ponto na carta para estabelecer a posição atual da nau e a distância que havia percorrido a partir da latitude do ponto de partida.²⁰ Para isso, o autor aconselha o uso de padrões reais, isto é, o mapa modelo ou mapa oficial confeccionado inicialmente pelo *Piloto Mayor* da *Casa de la Contratación* e, depois de 1523, pelo *Cosmógrafo e Mestre de hacer cartas*, contendo todos os dados e indicativos das descobertas terrestres e marítimas fornecidos no retorno das viagens e que poderia ser adquirido pelos navegadores.



Representação da carta de marear no *Breve compendio*...

¹⁸ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compendio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 227, 228.

¹⁹ Segundo Maria Isabel Vicente Maroto, “La navegación oceánica obligó a construir cartas planas que se iban perfeccionando por la ingente labor cartográfica desarrollada a lo largo de todo el siglo XVI, principalmente por la Casa de la Contratación de Sevilla, concretada en el mantenimiento al día del Padrón Real, especie de carta náutica universal donde se iban vertiendo, con el mayor secreto, cuantas observaciones y descubrimientos aportaban los navegantes al regreso de cada viaje”. VICENTE MAROTO, María Isabel. *El arte de la navegación en el siglo de oro*. Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias. Ferrol, curso 200-2001, 2003, ISBN 84-9749-074-6, p. 214.

Disponível em: <https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/28/72/16artedenavegar.pdf> Acesso em 23/12/2022.

²⁰ LÓPEZ PIÑERO, José María - *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, p. 681.

A importância de se basear nos padrões reais era uma questão destacada pelos cosmógrafos que se preocupavam com a precisão da rota em que os navegadores iriam atravessar, afinal, a desorientação das naus era uma das causas mais comuns dos insucessos marítimos. Tanto que Martín Cortés salienta no tratado o papel da Coroa espanhola de exigir que cosmógrafos e expertos na arte de navegar verifiquem as marcações das alturas dos portos, cabos e ilhas nas cartas oficiais a fim de evitar erros, confusões e perigos no oceano.²¹ Isso porque, a arte de navegar ensinada nesses tratados baseava-se em três fundamentos: no manejo das cartas náuticas, no uso da bússola e na observação astronômica apoiada na aplicação de regras e no emprego de instrumentos.

A preocupação para que haja uma correta orientação das embarcações nos percursos marítimos fica ainda mais evidente quando observamos que as lições voltadas à produção de instrumentos náuticos e às regras de uso – como a bússola, o astrolábio, a balestilha – ocupam todas as páginas da terceira parte do *Breve compêndio...* Como uma espécie de manual, os capítulos apresentam instruções que vão desde o material utilizado até o passo-a-passo de toda a confecção dos objetos, tarefa que, dada a complexidade, não parecia ser destinada a qualquer um que se dispusesse a seguir as instruções deixadas, muito pelo contrário, a exigência de certas noções é um indicativo de que o tratado mirava um público específico, o dos homens envolvidos com os assuntos do mar. O primeiro instrumento reportado, a bússola, tem grande relevância em virtude da propriedade magnética da pedra ímã que assinalava ao navegador qual o rumo tomar em qualquer momento do percurso, como revela Martín Cortés:

Essa pedra é tão necessária que sem ela a navegação estaria certamente incompleta e incerta, porque ela dá vida à agulha que guia o piloto para que acerte de dia e não erre de noite. Demonstra aproximar o mundo, dá a conhecer os ventos e é tão necessária que diremos como e de que maneira se há de fazer porque pode ser que falte ou a perca nas viagens.²²

Sendo a bússola a guia do piloto, o autor considera importante ensinar não apenas como construí-la, mas também como manejá-la, tendo em conta uma série de regras que deveriam ser aplicadas para a eficácia de sua função. Uma dessas regras estava relacionada justamente com a observação da declinação da agulha magnética – nomeadamente com o seu efeito de nordestear e noroestear quando a nau se encontra em dado ponto no oceano. Trata-se de uma regra bastante relevante na obra de Martín Cortés por ser uma questão debatida por muitos cosmógrafos que haviam escrito sobre esse tema.

O português Francisco Faleiro, por exemplo, abordou esse tema no seu *Tratado del esfera y del arte de marear* e chegou a apresentar um instrumento que prometia reparar a deflexão da

²¹ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 239.

²² CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 243.

agulha.²³ Mas, para Martín Cortés, essa solução, sustentada também por outros autores, não explicava o que realmente ocasionava o defeito já que a causa da declinação da agulha não estava relacionada às imperfeições dos instrumentos ou aos defeitos da imantação da pedra ímã, ao contrário, esse fenômeno ocorria pela ação de um evento externo que agiria sobre a agulha de marear conforme a posição geográfica em que se encontrava a nau no oceano.²⁴

Para solucionar esse problema, recomenda que os pilotos se utilizem da experiência no mar para que possam perceber melhor como ocorre esse efeito:

[...] o sábio piloto há de saber pela experiência o que a boa agulha (sem o defeito que algumas com frequência têm) nordesteia ou noroesteia de um porto ao outro. Assim que saiba de tal lugar a tal lugar, a agulha nordesteia ou não noroesteia um tanto (que seja meia quarta, mais ou menos, a quantidade que distem do meridiano onde as agulhas referem o Polo) e na navegação dará o resguardo necessário e indicará, através dos ventos que a carta assinala, o verdadeiro e seguro trajeto de alguma ilha referida no dito meridiano ou de outra qualquer parte em busca de um porto que esteje a nordeste.²⁵

Saber identificar quando ocorre o nordestear e o noroesteiar da agulha era imprescindível para se evitar a desorientação da nau da rota estimada na carta de marear. Daí a importância de o piloto ser capaz de perceber quando ocorria esse evento em determinada altura do trajeto e documentá-lo nos *regimientos* para servir de aviso aos outros navegadores. A resposta apresentada por Martín Cortés acerca da variação da agulha representou uma enorme contribuição para os estudos náuticos produzidos nessa época e em tempos posteriores já que essa questão vinha sendo examinada há algum tempo sem muitos progressos.

Prosseguindo com as suas instruções, o autor declara que após conhecer as propriedades da bússola seria necessário que o navegador aprendesse mais dois princípios que regem a arte de navegar: saber que o vento é o que determina o movimento da nau e que a distância o que orienta a escala. Os ventos apropriados seriam indicados pela agulha da bússola e a distância teria de ser calculada pelo deslocamento diário do navio considerando “o vento, as marés, as correntes”²⁶ e outros eventos que interferiam para que esse movimento fosse rápido ou mais lento. Para estimar esse deslocamento, o piloto teria de aplicar regras e usar instrumentos que o ajudasse a saber qual o ponto em que a nau se encontrava no oceano. Tal orientação só seria possível a partir do cálculo da altura e, por essa razão, o autor recomendava o uso do astrolábio para medir a altura do sol e das estrelas, juntamente com o uso de regras e a consulta das tabelas

²³ FALEIRO, Francisco - *Tratado del esfera y del arte de marear*. Exemplar Museo Naval. Biblioteca de Impresos, 1535, folio 39.

²⁴ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo - *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*, p. 13.

²⁵ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 55, 56.

²⁶ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín - *Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar*, p. 251.

de declinação solar fornecidas no tratado, já que a altura do sol sobre o horizonte não era a mesma durante o ano,²⁷ assim como o uso da balestilha que permitia observar a estrela Polar no hemisfério norte e a Cruz do Sul no hemisfério sul. São dois instrumentos imprescindíveis para a navegação astronômica praticada no oceano e que deveriam ser corretamente construídos, ajustados e manuseados pelos pilotos e por todos aqueles comprometidos com a prática marítima. Não à toa, o *Breve compendio...* traz dois capítulos para ensinar pormenorizadamente como fabricar e como usar acertadamente o astrolábio e a balestilha oferecendo, uma vez mais, uma espécie de manual contendo ilustrações de todo o procedimento.

Dada a dificuldade de explicar como se poderia compor e operar esses instrumentos, os tratados conciliavam a escrita com ilustrações que buscassem representar de modo mais didático e inteligível como conduzir a nau no oceano a partir do que as teorias cosmográficas e os novos estudos haviam desvelado. No *Breve compendio...* as imagens, possivelmente feitas pelo próprio autor, já que não temos indícios de que seriam elaboradas por terceiros, aparecem reproduzidas nas três partes do tratado tanto para complementar e demonstrar as lições ao leitor quanto para informar sobre dados precisos – caso das tabelas de equação solar contendo os graus de declinação computados desde 1545 até 1580, das tabelas com o registro do horário do fluxo e do refluxo do mar dependendo do tipo de lua, e dos mapas e das cartas de marear – como, ainda, para ensinar a fabricar instrumentos de navegar como a bússola, o relógio diurno e o noturno, o astrolábio e a balestilha.²⁸ Anexadas ao longo dos tratados, as imagens serviam, acima de tudo, para responder ao objetivo mais alto desse gênero de texto: auxiliar o público leitor a absorver mais facilmente as diretrizes gerais que regiam a arte da navegação segundo o ordenamento da Coroa espanhola nesse momento.

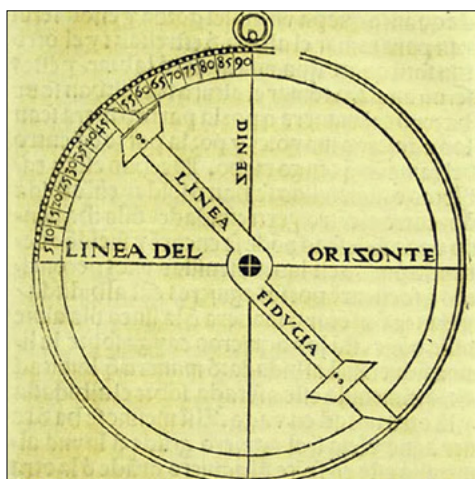


Ilustração do astrolábio presente no *Breve compendio...*

O público-alvo dos tratados

Embora apresentassem uma abordagem mais refinada do que os guias e os roteiros náuticos porque conciliavam uma miríade de disciplinas que incluía a cosmografia, a astronomia,

²⁷ LÓPEZ PIÑERO, José María - *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, p. 679.

²⁸ SÁNCHEZ-MARTÍNEZ, Antonio –“ Los artífices del Plus Ultra: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI”.

a geografia, a cartografia e a matemática, os tratados tinham como público-alvo não apenas os catedráticos e estudiosos filiados à *Casa de la Contratación*,²⁹ mas, sobretudo, aquele composto pelos homens do mar, como, por exemplo, os navegadores que frequentavam as instituições de ensino em busca da formação necessária para exercer esse ofício. Isso porque, vale ressaltar, uma das medidas adotadas pela Coroa espanhola exigia que os pilotos – exclusivamente espanhóis – frequentassem os centros de ensino no período de um ano e obtivessem o título antes de se apresentarem para a realização dos exames destinados ao cargo. Essa exigência estava estreitamente relacionada com a política oficial de melhorar as condições da navegação nesse momento e evitar as contínuas perdas materiais e humanas a cada viagem. As instituições que serviram de palco para a formação de mestres e de pilotos ofereciam classes nas recém-criadas cátedras de cosmografia em que se ensinavam a arte de navegar incluindo os novos saberes exigidos para a sua prática, como aprender as regras e os instrumentos para tomar a altura do sol e do Polo, saber usar a carta náutica, conhecer os fluxos e refluxos das marés e os ciclos da lua. Tratava-se de um conjunto de saberes que nada tinha a ver com aqueles necessários à prática da navegação costeira cuja orientação se dava pelos portos e pontos geográficos visíveis e próximos às encostas sem o uso de nenhum instrumento e conhecimento sofisticados para o deslocamento das embarcações.³⁰

Os tratados como o de Martín Cortés tiveram um papel imprescindível não apenas porque divulgavam os fundamentos segundo os quais esses pilotos eram formados, mas, também, porque ajudaram a moldar o perfil do piloto da navegação moderna, dita astronômica, que conciliava um saber teórico aprendido nas aulas cosmográficas com as técnicas absorvidas durante os anos de experiência marítima. Não é forçoso dizer, desse modo, que esses textos, ao definirem o que era a arte da navegação ou simplesmente o saber náutico, a partir de uma série de normativas específicas que deveriam reger a sua funcionalidade, não deixaram de definir o perfil daqueles que iriam operar essa arte: os pilotos e navegadores. Uma gente formada ou que teria de ser formada nas cátedras espanholas para ser capaz de conduzir uma nau “de um porto a outro”, nas palavras de Martín Cortés, seguindo as instruções que haviam recebido.

Como os tratados circularam publicados pelas prensas europeias traduzidos em diferentes idiomas, o seu alcance não se restringiu apenas ao público espanhol que frequentava as classes na *Casa de la Contratación*,³¹ muito pelo contrário, há dados de que algumas dessas obras tiveram mais leitores fora da Espanha interessados no conteúdo de suas lições. No caso do *Breve compendio...*, o sucesso maior da obra, ainda que sem a pretensão do autor, se deu

²⁹ MARTÍN-MERÁS, Luísa – “Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla”

³⁰ CARRIAZO RUIZ, José Ramón - *Tratados náuticos del Renacimiento*.

³¹ A *Casa de la Contratación* “[...] además de institución directora de nuestros negocios y tratos con las nuevas provincias de ultramar, constituyó excelente centro en donde la geografía obtuvo, por su vez primeru en el orbe, la importancia debida, viniendo a ser, además, en otro aspecto, verdadera escuela, en donde pilotos y maestros en ciernes adquirirían los conocimientos de náutica y cosmografía necesarios en su oficio”. GUILLÉN Y TATO, Julio F. *Europa aprendió a navegar en libros españoles*. Barcelona: Instituto Histórico de Marina. Museo Naval, 1943, p. 6-7.

entre os leitores ingleses, como Francis Drake,³² que se valeram das instruções ali projetadas para aprimorarem as técnicas da navegação praticada no oceano. O êxito no exterior pode ser confirmado pelas oito vezes em que esse tratado foi publicado em inglês com o título *Art of navigation*³³ entre os séculos XVI e XVII³⁴ e pelas demais versões que apareceram impressas em outras plagas.

O destaque editorial alcançado serve para mostrar que o tratado de Martín Cortés esteve entre as principais obras náuticas do seu tempo. O realce fica por conta da sua importante contribuição para definir uma arte de navegar fundamentada em lições cosmográficas (com regras e diretrizes) e técnicas (como o fabrico e o manuseio de instrumentos) que não podia ser aprendida nos portos pelos navegadores mais experimentados. Tal realce pode ser compreendido pelas palavras do próprio autor do tratado, quando ele mesmo escreve, dirigindo-se ao monarca na carta dedicatória da obra, ter sido o “[...] primeiro a reduzir a navegação a um compêndio, lançando princípios infalíveis e demonstrações evidentes”³⁵ necessárias para uma navegação de altura inaugurada na sua época.

³² BARRERA-OSORIO, Antonio. **Experiencing nature**. The Spanish American Empire and the early scientific revolution. Austin: University of Texas Press, 2006, p. 131.

³³ THROWER, Norman J. (ed). **Sir Francis Drake and the famous voyage, 1577-1580**. Essays commemorating the quadricentennial of Drake. (ed.). California: Calofornnia Universit, 1984, p. 25.

³⁴ O *Breve compêndio... foi* traduzido e publicado em Londres em 1561 por Richard Eden e mais oito vezes depois, em 1572, 1579, 1589, 1596, 1609, 1615 e 1630. GUILLÉN TATO, Julio. Bibliografía de la obra de Martín Cortés. In: CORTÉS DE ALBACAR, Martín. **Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar**. Introducción por D. Laureano Labarta Ubieto, D. Salvador García Franco, D. Julio F. Guillén y Tato. Zaragoza: Institución “Fernando el Católico” (C.S.I.C), 2005, p. 26.

³⁵ CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín. **Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar**, p. 82.

Referências bibliográficas

- BARRERA-OSORIO, Antonio. **Experiencing nature**. The Spanish American Empire and the early scientific revolution. Austin: University of Texas Press, 2006.
- CARRIAZO RUIZ, José Ramón. **Tratados náuticos del Renacimiento**. Literatura y lengua. Salamanca: Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 2003.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo. **La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI**. Madrid: C.S.I.C., 1994.
- CORTÉS DE ALBÁCAR, Martín. **Breve compêndio da esfera e da arte de navegar composto por Martín Cortés de Albácar**. Edição, estudos e notas de Maria Emília Granduque José. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2020, Coleção Memória Atlântica.
- FALEIRO, Francisco. **Tratado del esfera y del arte de marear**. Exemplar Museo Naval. Biblioteca de Impresos, 1535.
- GUILLÉN TATO, Julio. Bibliografía de la obra de Martín Cortés. In: CORTÉS DE ALBACAR, Martín. **Breve compendio de la Sphera y de la Arte de navegar**. Introducción por D. Laureano Labarta Ubieto, D. Salvador García Franco, D. Julio F. Guillén y Tato. Zaragoza: Institución ‘Fernando el Católico’ (C.S.I.C.), 2005.
- _____. **Europa aprendió a navegar en libros españoles**. Barcelona: Instituto Histórico de Marina. Museo Naval, 1943.
- LÓPEZ PIÑERO, José María. **El arte de navegar en la España del Renascimento**. Barcelona: Editorial Labor, 1979.
- MARTÍN-MERÁS, Luísa. Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla. In: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio; GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo; VILA VILAR, Enriqueta (coord.). **La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias**. Sevilla: C.S.I.C., 2003.
- PORTUONDO, María. **Ciencia secreta**. La cosmografía española y el Nuevo Mundo. Trad. Manuel Cuesta. Madrid: Iberoamericana, 2013.
- SÁNCHEZ-MARTÍNEZ, Antonio. Los artífices del Plus Ultra: pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo XVI. **Hispania**, vol. LXX, n.º 236, septiembre-diciembre, 2010, ISSN: 0018-2141.
- THROWER, Norman J. (ed). **Sir Francis Drake and the famous voyage, 1577-1580**. Essays commemorating the quadricentennial of Drake. (ed.). California: Calofornia Universit, 1984.
- VICENTE MAROTO, Maria Isabel. **El arte de la navegacion en el siglo de oro**. Cátedra Jorge Juan: ciclo de conferencias. Ferrol, curso 200-2001, 2003, ISBN 84-9749-074-6. Disponível em: <https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/28/72/16artedenavegar.pdf> Acesso em 23/12/2022.

IN THE WAKE OF MAGALHÃES. FROM THE ISLANDS OF WONDER TO THE 'SUBURBS OF CHINA'

António Vasconcelos de Saldanha¹

Resumo

Apesar dos feitos que estiveram e estão ainda no centro da historiografia magalhânica, existem outros, menos conhecidos ou mesmo ignorados, que justificam alguma discussão. De facto, Fernão de Magalhães contribuiu e testemunhou numa posição privilegiada a construção dos alicerces do poder europeu renascentista em torno de um conceito espacial que compreendia muita da área citada por Ptolomeu, e que podemos designar livremente como os mares do sul da China. Para Magalhães e muitos outros a região era imaginada na sua totalidade como um grande lago, flanqueado a norte pela presença imponente dos lendários portos da China e a este pela península malaia e a grande península que encerrava o Sinus Magnus. Um vasto mar fervilhando com tráfego marítimo, preenchido por um enorme número de ilhas, entre elas as Molucas, cujo a existência como fonte de riquezas fabulosas confirmada pelos portugueses depois da conquista de Malaca. Magalhães conduziu Espanha às Índias Ocidentais criando as bases de um ciclo inaugurado por García Jofre de Loaisa e Sebastian Caboto e concluído com as explorações de Alvaro de Mendaña e Fernandes de Queiroz no virar do século XVI.

Keywords: Fernão de Magalhães, Sebastian Caboto, Maximilianus Transylvanus, Martyre d'Anghiera, islands, expansion, South China Seas, China, Moluccas, Southeast Asia, Cathay, Zipango Tarsis, Ophir.

Abstract

Besides the feats that were and are still at the centre of Magellanic historiography, there are others, less known or even ignored, that justify some discussion. In fact, Fernão de Magalhães contributed and witnessed in a privileged position the construction of the foundations of the early modern European power in South and Southeast Asia around a basic spatial concept that embraced much of the area of Ptolemy's Sinus Magnus, that we can name unproblematically as the South China Seas. For Magalhães and many others, the

¹ Academia de Marinha. Professor & Chair, School of Social and Political Sciences (ISCSP) – University of Lisbon, and Professor Emeritus of History, University of Macau – Popular Republic of China.

region was imagined in its totality as a huge pond bordered in the north by the commanding presence of the legendary ports of China and flanked by the Malay Peninsula and the great peninsula that closed the Sinus Magnus to the East, a large sea bustling with maritime traffic and sprinkled with numberless islands among them the Moluccas, whose real existence as a source of fabulous riches, already confirmed by the Portuguese after the conquest of Malacca, tempted easily the imagination of the conqueror or its milder version, the trader, with dreams of a replication of the success. Magalhães ushered Spain into the Eastern Indies, creating the foundations of a cycle inaugurated by García Jofre de Loaisa and Sebastian Caboto, and concluded with the explorations of Alvaro de Mendaña and Fernandes de Queiroz in the turn of the 16th century.

Keywords: Fernão de Magalhães, Sebastian Caboto, Maximilianus Transylvanus, Martyre d'Anghiera, islands, expansion, South China Seas, China, Moluccas, Southeast Asia, Cathay, Zipango Tarsis, Ophir.

** In memoriam* Francisco Contente Domingues

“Explorers have seldom gone forth merely to probe about for whatever they may discover. They have gone in quest of definite objectives believed to exist on the basis of such information as could be gathered from the geographical lore of their own and earlier times.”

John Kirtland Wright, *Where History and Geography meet* (1943)

1. Introduction. Fernão de Magalhães and the islands

At the moment I am writing these lines we just came out of an intensive series of commemorative academic events, and we may well accept that the story of Magalhães's enterprise is well covered in the standard and the most recent literature. There is no need to elaborate once more on the balance between the enterprise's goals and its effective results. They have been debated in detail and the conclusions are clear: in contrast with the original expectations, the practical results of the outstanding nautical achievement of Fernão de Magalhães in discovering a maritime passage from the Atlantic to the Pacific Ocean and putting in motion the first circumnavigation of the globe were undeniably disappointing. Magalhães died ingloriously in a skirmish with the natives of the island of Mactan in the Philippines and the expedition failed almost all its initial material goals; hopes of obtaining the claimed profits and the expected cosmographic and geographic certitudes were frustrated and the route that had led only one way across the ocean was far to be convenient to be regularly used as a replacement for the Cape route to reach Asia.

On the positive side, there had been gains. It is fair to recall that in a way, or rather in a legal-technical perspective, Magalhães' voyage had met somehow the requirements believed to be essential for the completion and materialization of the symbolic appropriation of the “seas and lands and coasts and ports and Southern Islands” of the *Mar del Sul* performed in 1513 by Nuñez de Balboa². The Spanish ‘discovery’ and effective material acts of possession of groups of islands like the Ladrões, later renamed as the Marianas, Cebu or the Moluccas provided Spain with a more solid ground to materialize its territorial claims on the Pacific as proved by the 16th century successive expeditions in a cycle inaugurated by Jofre de Loaísa and concluded with the effective territorial appropriation of the Philippines by López de Legazpi. However, Magalhães' enterprise had a less noticeable but in our opinion crucial

² The original text of the act of possession in JOSÉ TORIBIO MEDINA, *El Descubrimiento del Océano Pacífico. Vasco Nuñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus Compañeros. Memoria Presentada a La Universidad de Chile*, vol. I (Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1914), 92. For a more recent approach to Balboa's expedition see JORGE IGNACIO RUBIO MANÉ, “La Expedición de Miguel López de Legazpi a Filipinas,” *Boletín Del Archivo General de La Nación. Secretaría de Gobernación. Mexico*, Segunda Serie, v, no. 3-4 - Edición Conmemorativa del IV Centenario de la Expedición a Filipinas 1564-20 de Noviembre-1964 (December 1964): 430–57.

result: it ushered Spain into the Eastern Indies, mainly in the archipelagic part of it that in the middle of the 16th century, the Portuguese humanist historian João de Barros represented as “those many thousand islands adjoining Asia, so big and so many that put altogether could result in another part of the world even bigger than Europe”³.

*

The subject of exploration and discovery is inherently appealing. Yet, despite the undeniable interest the question of the pursuit of other islands than the Moluccas as a scope of Magalhães’ expedition has been frequently ignored, or at least neglected by many historians that endeavoured to unveil the precise terms of the “exploratory” character of the enterprise. However, the reading of the *instrucciones*, the primary source for interpreting that scope supports a re-interpretation of those terms. Indeed, it is worth recalling that Magalhães’ exploratory mission was never circumscribed to the discovery of the strait and the search for the Moluccas. In his very words on the first memorial addressed to Carlos V, Magalhães’ proposed goal was vaguely defined as ‘to discover and open the way to put under the dominion of Your Highness many islands and places of much value’⁴. Hence, it is possible to argue that Magalhães’ voyage, besides what was aimed as the ‘discovery’ and localization of the Moluccas inside the Spanish *demarcación*, resulted above all from a great interest in the riches that were supposed to exist in the huge insular complex of the region. Of course, according to Spain’s main convenience, the priority was the discovery and appropriation of the ‘islands of Maluco’; but, after this was done, “the rest that may be convenient may be sought for according to what you have been commanded”⁵. This ‘rest’ was what the King in another document would acknowledge in more precise terms as “islands and mainland and rich spices, with other things that we will be of much use and benefit for our kingdoms”⁶. Later, Pedro Martyre d’Anghiera, the courtier humanist in the service of Spain, would recall in a letter to the Duke of Milan, the existence of promisingly rich islands other than the Moluccas discovered during the expedition; those islands Magalhães ‘intended to revisit and examine another time [because] for the moment, he thought only of the Moluccas’.⁷

³ JOÃO DE BARROS, *Asia de Joam de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente*, ed. António Baião, vol. I (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1932), Dec.I liv.viii, chapt.1.

⁴ See the “Memorial presentado al Rey sobre el descubrimiento de las islas del Maluco, que habían propuesto, y las mercedes que pedían se les concediesen” (18.03.1518) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde finales del Siglo XV*, 1837, iv-Expediciones al Maluco-Viaje de Magallanes y de Elcano:103.

⁵ See the “order” of 19.04.19 in STANLEY OF ALDERLEY, *The first voyage round the world, Magellan. Translated from the accounts of Pigafetta, and other contemporary writers. Accompanied by original documents, with notes and an original introduction* (London: The Hakluyt Society, 1874), appendix iii, xxxiii-xxxiv.

⁶ See the “Capitulación y asiento que SS. MM. mandaron tomar con Magallanes y Falero sobre el descubrimiento de las islas de la especería” (22.3.1518) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos*, iv-Expediciones al Maluco-Viaje de Magallanes y de Elcano:116–17.

⁷ Quoted by JOSÉ TORIBIO MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje á las Molucas por el estrecho de magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedernías Dávila* (Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1908), i, 85.

The scope of the expedition was vaguely defined in the *instrucciones*, lacking a precise geographical goal, an omission that can be reasonably explained by the fact that Carlos I of Spain was not interested in authorizing a too blatant cause of irritation of the Portuguese as it could be the open mention of the Moluccas as a goal in a formal document as the instructions of the expedition. Besides, the omission could not harm the two major goals of discovery – the appropriation of the Moluccas and the compatible appropriation of the insular complex believed to be within the *demarcación*. On the contrary, it just suggested a preference for the conveniences of the ambiguity of a public formula whose terms could be turned precise at any moment after the acts of formal appropriation performed *in loco* “within the limits of our demarcation”, concerning “islands and mainland and rich spices, with other things that will be of much use and benefit for our kingdoms”, which were the terms of the *capitulación y asiento* agreed between the Crown and Magalhães⁸. In other words, according to the formula officially adopted, Magalhães was trusted with a mission of discovery and appropriation of new territories for the Crown of Castile inside what was believed to be the latter’s demarcated hemisphere, leaving understated the mention of the Moluccas as the main goal without excluding other territories whose discovery was desirable but not a priority scope. This is precisely the relation between the mentioned instructions issued on 8th May 1519 and the low-visibility of the royal order of 19th April addressed to everyone in the fleet establishing the precedence of the search for the Moluccas over the also desired discovery of the other islands of the region: ‘since I am quite well assured by those who have actually been there, that the Maluco Islands are rich in spices — the chief article sought by the said fleet [las islas de Maluco ay la espeçiería q prinçipalmente ys a buscar con esa dicha armada] — I order you, the said Fernando de Magalhães, to pursue a direct course to the above-mentioned islands, exactly as I have told and commanded you.’ and that, first and foremost, before sailing elsewhere, you proceed without fail to the said Maluco Islands, for in this wise do you perform our service. Afterwards, you may seek other suitable things, in accordance with your orders.”⁹

2. The Islands of Wonder and the “Suburbs of China”

But, why was there so much interest or a recurrent insistence on the discovery of the *islas* of the Pacific? I believe that for a simple reason: as the expression of a general interest in the appropriation of the *islas* that not only were believed to exist, but, above all, that were available to be appropriated after their discovery and that was well worth appropriating. In fact, it is important to recall that in the 15th and 16th centuries, the discovery and acquisition of *islands*

⁸ See the “Capitulación y asiento que SS. MM. mandaron tomar con Magallanes y Falero sobre el descubrimiento de las islas de la espeçiería” (22.3.1518) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos*, iv-Expediciones al Maluco-Viaje de Magallanes y de Elcano:116–17.

⁹ ‘...Y despues de hecho se podra buscar lo demas que convenga conforme a lo que lleuais mandado’. See the “order” of 19.04.19 in STANLEY OF ALDERLEY, *The first voyage round the World, Magellan*, appendix iii, xxxiii–xxxiv.

had a relevance equivalent to the discovery and appropriation of the firmland. Islands were *per se* a specific territorial category defined by a maritime placement, that co-existed with the same dignity due to a continental territory, termed as firmland: *insulas et terras firmas remotas et incognitas* are the terms repeatedly inserted in the Roman bulls to refer to the globality of those remote and ignote territories whose acquisition by the Iberian monarchs was sanctioned by pontifical authority¹⁰. Out of that dignity and based upon the invented *donatio Constantini*, the domain over the islands had also sustained the famous and time-honoured legal conception according to which the Pope had power over all the islands of the world: the “omni-insular power” thesis where Weckmann believed could root Alexander VII’s inspiration to issue the “bulls of donation” of 1493¹¹. Hence, opportunities for the discovery of islands were particularly coveted not only because islands could be tempting possessions qualified by the powerfully inspiring character of geomyths¹² but also for being considered an object of potential and legally justified appropriation sanctioned by pontifical authority.

An obvious proof of the islands’ autonomous existence in official territorial imagination in pair with other geographical and territorial unities is, for example, revealed in the Portuguese ambassador Vasco Fernandes de Lucena’s public *oratio* read in Rome in 1458 in the presence of Pope Innocentius VIII, the cardinals in full consistory, the Roman magnates and the foreign ambassadors, claiming on behalf of his king the national accomplishment of bringing to the obedience of the Roman Church “novas provincias, nova regna, novas insulas et quasi novos et incognitos orbes”¹³. The letter of the humanist Dr. Hieronymus Münzer, who visited Lisbon in July 1493 carrying a letter of Maximilian I of Austria to King D. João II, was encomiastic about the Portuguese maritime feats in search of a westward route and the “discovery of the Ocean Sea and the province of the Great-Khan of Cathay”. Voicing Maximilian’s enthusiasm, Münzer exhorted King D. João II -- given as a “new Hercules” praised in all the West -- to aim the glory of bringing East to the reach of West, “to search the very rich eastern lands of Cathay”, making tributary the kings of Asia, the region presented as an island, the “island of the Orient”¹⁴.

¹⁰ The most important bulls and their English translation in FRANCIS G. DAVENPORT, *European Treaties Bearing on the History of the United States and Its Dependencies to 1648* (Washington D.C.: Carnegie Institution of Washington, 1917), i. See also the text of the bulls and a Spanish translation in the major work of ALFONSO GARCÍA-GALLO, “Las Bulas de Alejandro VI y El Ordenamiento Jurídico de La Expansion Portuguesa y Castellana En Africa e Indias,” in *Los Orígenes Españoles de Las Instituciones Americanas. Estudio de Derecho Indiano* (Madrid: Real Academia de Jurisprudencia y Legislación - Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de America, 1987), 377–78 and 624.

¹¹ See LUÍS WECKMAN, *Las Bulas Alejandrinas de 1493 y La Teoría Política del Papado Medieval. Estudio de la supremacía papal sobre las islas, 1091–1493*, Publicaciones del Instituto de Historia -1 11 (México: Universidad Nacional Autónoma, 1949) and GARCÍA-GALLO, “Las Bulas de Alejandro VI y El Ordenamiento Jurídico de La Expansion Portuguesa y Castellana En Africa e Indias,” 484–87.

¹² As geomyths we refer in a simplified way the products of mythical geographies.

¹³ “Oração de Obediência ao Sumo Pontífice Inocêncio VIII dita por Vasco Fernandes de Lucena em 1485” in MARTIM DE ALBUQUERQUE, ed., *Orações de Obediência. Séculos XV a XVII*, trans. Miguel Pinto de Meneses (Lisboa: Edições Inapa, 1988), no.3 See also ANTÓNIO ALBERTO BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo. Panorama da Difusão, pela Europa, de Notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses* (Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1972), i, 110–13, and RANGLES, “Le Nouveau Monde, l’Autre Monde et la Pluralité des Mondes,” xv, 17.

¹⁴ Quoted in BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo*, I, 140–54.

The vicissitudes of the lordship of the Canarias Islands in the 14th and 15th centuries, as well as the history of the colonization of the islands of the Atlantic by the Portuguese in the 15th century, illustrate abundantly the role of the discovery and appropriation of 'islands' as an important chapter of the history of the Iberian maritime expansionism and the role of institutionalized association of the Iberian Crowns with private for the accomplishment of the enterprise of *descubrimiento* and *conquista*¹⁵. Islands, for example, were one of Colón's most important references in his original project of discovery presented to the *Reyes Católicos* in 1492 and accordingly, they were expressly mentioned in the royal instructions given to the Genoese -- 'islands and firmland of the ocean sea' -- to 'discover and win' for the Crown in his oceanic voyage¹⁶. As Colón accomplished his mission, the 'Islas y Tierra Firme del Mar Occéano' ended up representing the Spanish overseas possessions as a whole while justifying the royal claim to the 'señorio de las Indias'¹⁷. In fact, Colón's success in materializing by discovery the fabled islands of the Ocean Sea had also another effect: it caused the *islas* to become autonomous as a specific type of domain of the Crown, associated with or even included in the concept of *Indias*. As such, they justified occasionally the use by King Fernando *el Católico* of the title of 'Señor de las Islas de las Indias'¹⁸, or *islas* to become a part of the composition of the solemn official royal title, the *dictado* or the *style* used for centuries by the monarchs of Spain.¹⁹

Hence, like land and privileges of a diverse sort that, according to the immemorial tradition of Europe transited from the hands of the monarchs to those of deserving subjects, islands, as soon as they assumed the character of objects of territorial appropriation by the crown, turned immediately into objects of *merced* according to the principles of distributive

¹⁵ See, for example, FLORENTINO PÉREZ EMBID, *Los Descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Publicaciones de La Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla - Serie 2.a 6 (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos - Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1948); LUIS SUÁREZ FERNÁNDEZ, "La Cuestión de Derechos Castellanos a la Conquista de Canarias y el Concilio de Basilea," *Anuario de Estudios Atlánticos*, no. 9 (1963): 11–21; JOÃO MARTINS DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos Portugueses. Reprodução fac-similada da edição de Lisboa. Instituto para a Alta Cultura, 1944-1971*, 3 vols. (Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988) and ANTÓNIO VASCONCELOS DE SALDANHA, *As Capitanias do Brasil. Antecedentes, desenvolvimento e extinção de um fenómeno atlântico* (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001).

¹⁶ See RAFAEL DIEGO FERNÁNDEZ, *Capitulaciones Colombinas (1492-1506)* (Zamora: El Colegio de Michoacán, 1987).

¹⁷ See for all on this topic JUAN MANZANO MANZANO, *La incorporación de las Indias a la Corona de Castilla* (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1948).

¹⁸ In 1508, see FLORENTINO PÉREZ EMBID, *Los Descubrimientos en el Atlántico y la Rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Publicaciones de La Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla - Serie 2.a 6 (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos - Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1948), 283.

¹⁹ At the end of the reign of the *Reyes Católicos*, the expression of *dominio* of their title was as follows: "[Reyes] de Castilla, de Aragón, de León, de las dos Seçilias, de Iherusalem, de Granada, de Toledo, de València, de Gallizia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdenna, de Cordova, de Corçega, de Murçia, de Jahen, de los Algarves, de Algezira, de Gibraltar, de las Yslas de Canaria e de las Yndias, tierra firme del Mar Océano, condes de Barcelona, sennores de Vizcaya e de Molina, duques de Athenas e de Neopatria, condes de Ruysellon y Çerdania, marqueses de Oristan e de Goçeano". See ANA BELÉN SÁNCHEZ PRIETO, "La Intitulación Diplomática de Los Reyes Católicos: Un Programa Político y una Lección Histórica," in *III Jornadas Científicas Sobre Documentación en Época de los Reyes Católicos*, ed. Susana Cabezas Fontanilla and María del Mar Royo Martínez (Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2004), 273–301.

justice inherent to the nature of the royal power and the goals of *la gracia del rey*²⁰. The base of the Portuguese colonization of the Atlantic was, since the early days of the maritime expansion, based on the donation of the discovered islands of the Açores and Madeira as *capitanias*²¹. In the early days of the creation of the institutional bases of its maritime expansion, Spain had also devised a specific legal, contractual instrument of private law – the *capitulación de nuevo descubrimiento y población* -- that linked and compromised the Crown and the *capitulante* to a simple, common goal: to discover and to appropriate territory to obtain an economic gain²². According to the limpid explanation of Demetrio Ramos, the *capitulaciones* were based upon a resolution by which the Crown, at the same time that accepted an offer of service, granted the license for its performance, regulated how it should be provided, and offered the corresponding advantages to whoever was about to carry it out. If the duty of the *descubridor* was (as Magalhães had proposed to the King in 1518) “to discover and open the way to put under the dominion of Your Highness many islands and places of much value”²³, the obligation of the King, according to the correspondent *capitulación*, was to respond with the promise of the *merced* or the *gracia* of some kind of advantages of honorific or/and economic substance. In the case of the *capitulación* negotiated between Magalhães and the Crown, the main prize in case of the success of the *descubridor* was a share in the object of the *descubierta*: in the terms of the agreement, if the expedition discovered more than six islands, the king would select six of them for himself and Magellan and Faleiro could choose two from which they were expected to collect a substantial revenue.²⁴

*

The fascination exerted by the existence of islands on the geo-imagination of Europe is a well-known and well-debated topic. Since Western Antiquity, islands were also a favourite object of imagination that often made of them what Lestringant defined as “floating dream spaces”. As Daniels wrote, in Western thought, the element “imagination” is “a powerful and

²⁰ On this matter see for all the excellent study of VICTORIA SANDOVAL PARRA, “La Naturaleza Jurídica de la Merced en la Edad Moderna,” *Anuario de Historia Del Derecho Español*, no. 83 (2013): 325–412.

²¹ See on the system of “capitanias” SALDANHA, *As Capitanias do Brasil. Antecedentes, Desenvolvimento e Extinção de Um Fenômeno Atlântico*.

²² See for all the fundamental studies of DEMETRIO RAMOS PÉREZ, *Las Capitulaciones de Descubrimiento y Rescate*, Cuadernos Colombinos, IX bis (Valladolid: Publicaciones de la Casa–Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1981) and MILAGROS DEL VAL MINGO, *Las Capitulaciones de Indias En El Siglo XVI* (Madrid: Ediciones Cultura Hispanica - Instituto de Cooperacion Iberoamericana, 1986).

²³ See the “Memorial presentado al Rey sobre el descubrimiento de las islas del Maluco, que habían propuesto, y las mercedes que pedían se les concediesen” (18.03.1518) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde finales del siglo XV*, 1837, iv–Expediciones al Maluco–Viage de Magallanes y de Elcano:103.

²⁴ “To help you more, it is our will that of these islands that you discover after first choosing six for us, from the rest you may pick two from which you may get the fifteenth part of all the profits and interests in rentals and taxes, after deducting costs”. Vide the text of the ‘capitulaciones’ of Magalhaes in the excellent compilation by VAL MINGO, *Las Capitulaciones de Indias en el Siglo XVI* and DEMETRIO RAMOS PÉREZ, “Magallanes en Valladolid: la Capitulación,” in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas Do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, 16 (Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga – Secção de Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975), 179–241.

mercurial presence, affiliated on one hand with terms like invention, exploration, creativity and curiosity, and on the other with terms like illusion, reverie, fancy and ideology, and often subject to careful ordering and control in the pursuit and distribution of knowledge²⁵. The ancient world had already a particularly close association with islands, a geographical type that always enjoyed an autonomous, prominent place in ancient geographical literature. As Georges Toliaas recalled, Aristotle, while summarizing in *De Mundo* the ancient geographers' methodologies, remarked that "some deal with all the islands together as a separate entity, while others treat them in the chapters on the nearest area of the mainland"²⁶. Pline's book vi of natural history mentioned that India, by the time it was subdued by Alexander, covered one-third of the surface of the habitable earth and had 5,000 towns and nine nations, immense standing armies and huge numbers of elephants and horses. It was off its coasts that were supposed to stand the islands of "Patale", "Chryse", "Argire," and "Taprobane," fabulously rich in gold, silver, pearls and precious stones. Since the days of the classics, the Atlantic was also an ocean "filled by the imaginations of the coast-dwelling peoples of the Old World with fabulous and fantastic isles"²⁷. It was there that the Romans, having discovered the Canary and Madeira groups, placed the "Islands of the Blest" present in Greek mythology and that they came to call the *Insulae Fortunatae* or Fortunate Isles (also called the Hesperides)²⁸. Wright reminds us that in the Middle Ages, these isles passed again into the realm of the unknown, though their memory lingered on to adorn the Western Ocean on the Beatus maps, together with more fabulous isles²⁹. Van Duzer remarked that islands were one of the most important elements of the mythical space of the Atlantic to have attracted its first explorers³⁰. In fact, medieval tales of Atlantic isles were included among what Allen defined as the six primary sources for European geographical knowledge bearing upon the northern and western Atlantic prior to the initial Colombian voyage of 1492³¹. For example, tales of the mentioned *Insulae Fortunatae* or Fortunate Isles which had a visible presence in the literature of antiquity, were identified by later Europeans with lands supposedly discovered west of Europe by Phoenician and Greek voyagers. Actually, pertaining to the Classical geographical

²⁵ STEPHEN DANIELS, "Geographical Imagination," *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, 36, no. 2 (April 2011): 182.

²⁶ GEORGES TOLIAS, "Isolarii, Fifteenth to Seventeenth Century," in *The History of Cartography. Cartography in the European Renaissance*, ed. DAVID WOODWARD, vol. 3 (Chicago: University of Chicago Press, 2007), 263–84.

²⁷ WRIGHT, *Geographical Lore of the Time of the Crusades.*, 350–51.

²⁸ *Idem* 334–35.

²⁹ *Ibid.*, 350–51.

³⁰ VAN DUZER, "Los Monstruos Marinos, la Oscuridad y las Islas del Paraíso. El Atlántico como Espacio Mítico antes del Descubrimiento del Nuevo Mundo," in *Espacios Marítimos y Proyecciones Culturales (Coordinación)*, ed. Flor Trejo Rivera and Guadalupe Pinzón Ríos (México: Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Históricas/ Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2019), 48.

³¹ JOHN L. ALLEN, "From Cabot to Cartier. The Early Exploration of Eastern North America, 1497-1543," *Annals of the Association of American Geographers* 82, no. 3-The Americas before and after 1492. *Current Geographical Research* (September 1992): 502. On the relics of the classical knowledge of Indian seas and isles retained in the Middle Ages see also WRIGHT, *Geographical Lore of the Time of the Crusades.*, 280–81.

lore bequeathed to pre-Renaissance Europeans they became “a firm basis for a belief in lands (islands) to the north and west of Europe that were not properly part of Asia but lay off that continent’s eastern shore”.³²

Distance from the centre of the Mediterranean *oikumene* and its more familiar Atlantic periphery could not but accentuate the magic of the islands. Mollat du Jourdain was right recalling that, from a distance, “islands were more the object of fantasies and dreams as their situation remained unclear for centuries. Thousand-year-old legends have them, according to the climates, the regions, the peoples, the times, idealized or condemned. The discoveries have only extended the domain of the dream by giving it an apparently real base, with all the contrasts that remoteness can suggest”³³. No wonder that many, among them Cristobal Colón as the most eminent, read passionately and attentively the pages of Marco Polo: the Venetian’s travelogue provided descriptions of the islands off the coasts of Asia whose alleged proximity of Europe excited the imagination and raised hopes of an immense appropriation of territories and riches without pair since the days of Alexander: 7.378 islands, many lying well off the coast of Cathay and encouragingly in the direction of Spain, contained wonders of some kind, from precious woods and spices to black and white pepper, gold and precious stones. Zipango was full of gold and pearls and gemstones, Java the Greater had nuts and musk and cloves and Java the Less (Sumatra) produced lign-aloe, spikenard, and other spices whose existence was unheard in Europe”³⁴. In 1502, the Lisbon-settled German printer Valentim Fernandes Moravius presented the first printed Portuguese edition of the book of Marco Polo, added with other two classic travelogues by Nicolao Veneto and Jerónimo de Santo Estevam³⁵. For the first time, and just four years passed since the arrival of Vasco da Gama in India, the Portuguese reader had access in his own language to the greatest source of information of the insular world of Asia with direct mentions to the “multitude of islands of India”, that by itself comprehended the immensity of the islands of the sea of Zipango, “an ocean sea with the name of Çyn”³⁶. Conceived by the editor as “a service to God and an instruction to those that now go to the Indies”, the opening *epistola* of dedication to King D. Manuel I recalled how the Portuguese had crossed not only the equinoctial but “even the last limits of the West and the beginning of the East until the lands of the Great-Khan”.

³² Idem, *ibidem*.n

³³ MICHEL MOLLAT DU JOURDIN, “Les Îles Océaniques: Du Mythe aux Réalités (Moyen Âge et Époque Des Découvertes),” in *L'uomo e il Mare nella Civiltà Occidentale Da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti del Convegno, Genova, 1-4 Giugno 1992*, Atti Della Società Ligure Di Storia Patria 32/2 (Genova: Società Ligure di Storia Patria, 1993), 94.

³⁴ See VALERIE I.J. FLINT, *The Imaginative Landscape of Christopher Columbus* (Princeton: Princeton University Press, 1992), 67.

³⁵ MARCO POLO, *Marco Paulo. O Livro de Marco Paulo. O Livro de Nicolau Veneto. Carta de Jeronimo de Santo Estevam. Conforme a impressão de Valentim Fernandes feita em Lisboa em 1502*, ed. FRANCISCO MARIA ESTEVES PEREIRA, publicações da Biblioteca Nacional. Reimpressões 2 (Lisboa: Biblioteca Nacional, 1922). The biographical information on Valentim Fernades in idem, pp.x-xiii.

³⁶ *Ibid.*, ch.viii, fol lxi and chap. xlii, fol. lxxiii.

Fernandes' edition of Marco Polo seems to mark the moment in which Portugal was about to extend to Asia the "domain of the dream" by creating -- by 'revelation' or by 'discovery' -- an apparently real base that just added to the seduction of the former. The first time would come on the occasion of their arrival in Ceylon almost immediately identified with the island of Taprobana known to Greeks and Romans and mentioned by Ptolemy's *Geography* as a prominent place in the world. Immediately after, in 1511 the swift advance of Afonso de Albuquerque from the Indian Sea to the waters of Southeast and South Asia and the settlement of the Portuguese in Malacca (the *Aurea Chersonesus* of Ptolemy) gave them the chance to pass quickly to the phase of the direct apprenticeship of the maritime profile of the region of their concern, the *Magnum Sinus*, the great gulf of the South China Seas and its archipelago.³⁷

Around 1512-1515, Tomé Pires, an official living in India who later would be appointed to be the first Portuguese ambassador to China, penned an important document that he titled *Summa Oriental*. Responding perhaps to a royal commission, the *Summa* is in fact a report in which Pires compiled a large variety of information, not only political but also historical, geographical, ethnographic, botanical, economic and commercial³⁸. Essentially, the *Summa* is not only the oldest and most extensive description of Portuguese Asia but, as far as we know, the very first European document to provide the East Indies with a substantial coherence that aimed to go further than the mere listing of fortresses and factories dressed by any official. For that, and since the very beginning of his work, in the dedicatory to King D. Manuel, Pires defines the pillars upon which rests the stage of the feats of the Portuguese:

"It is natural for men to desire knowledge, as the Master of Philosophy testifies; and as this desire is active and fervent in each one according to what befits him, it is not without merit that it is stronger in your Royal Majesty than in any other prince in the world, for your dominions are the greatest. Who does not know that they stretch from the beginning of Africa to China, including the whole of Africa and Asia and part of Europe along the sea coast, with an infinity of islands, [and that they are] very great, rich and very populous within their boundaries, in which dominions there, are many provinces, and a large number of kingdoms and a multitude of regions over which your Royal Highness is the lord".

By then, the traditional relevance of the insular systems in the design of any geographical context and, in particular, the insular systems of East and Southeast Asia, could not be absent from the *Summa*. Thus, in its introduction Pires announced that he would divide his

³⁷ LUIS FILIPE F.R. THOMAZ, "The Image of the Archipelago in Portuguese Cartography of the 16th and Early 17th Centuries," *Archipel* 49 (1995): 81–83.

³⁸ TOMÉ PIRES and FRANCISCO RODRIGUES, *The Suma Oriental of Tomé Pires. An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515 and the Book of Francisco Rodrigues, Rutter of a Voyage in the Red Sea, Nautical Rules, Almanack and Maps, Written and Drawn in the East before 1515*, ed. ARMANDO CORTESÃO, II vols. (Paris-London: Hakluyt Society, 1944); An excellent analysis of the contents in ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses*, ii, 580–627. See also RUI MANUEL LOUREIRO, *O Manuscrito de Lisboa Da "Suma Oriental" de Tomé Pires. (Contribuição Para Uma Edição Crítica, Coleção Memória Do Oriente; 77* (Instituto Português do Oriente, 1996).

work into five parts: the first three covering the huge area between the eastern coast of Africa and India *extra Ganges* inclusive, the fourth about China and (“the noble island of Liuquiu [Lequeos], Japan [Janpon], Borneo, Luzon [Lussoes] and Macassar [Macaceres]”), and the fifth “will be about all the islands in detail”, that Pires or any Portuguese had visited yet but whose existence was confirmed by information gathered in the local trade communities.³⁹

*

John Kirtland Wright wrote once that explorers have seldom gone forth merely to probe about whatever they may discover. They have gone in quest of definite objectives believed to exist based on such information as could be gathered from the geographical lore of their own and earlier times⁴⁰. Hence, how much information from the Portuguese geographical lore, especially that part related specifically to maritime Southeast and South Asia, possessed Magalhães at the moment he offered his services to Spain? A similar question has been repeatedly formulated concerning the previous explorations of Atlantic coastal Africa, coastal America and the maritime passages from one ocean to the other, but it is much less discussed in what respects the North Pacific waters.

It is not impossible that Magalhães, as a member of the military elite that surrounded the captains that led the first Portuguese expansionist wave until Malacca and the South China Seas shared the same kind of information presented by his contemporary Tomé Pires in the *Summa Oriental* or Francisco Rodrigues in his *Livro*⁴¹. Men like Magalhães were familiar because they were the executors of the ambitious features of the Portuguese policy of commercial expansionism and hegemony designed by men like Afonso de Albuquerque after the conquest of Malacca in 1511, especially what concerned the seaborne world polarized along certain axes, which were the main lines of communication and trade⁴². A simple proof of the possession of such knowledge by Magalhaes is the telling existence of information of the same sort kept together

³⁹ “I have told all about the mainland from Cambay to China, including some islands near China. Now I will begin to tell of the great island of Sumatra, going from Malacca to the Moluccas. [...] The first will be the island of Sumatra and round Gamispola on the channel side and turning along the Pachur side back to Gamispola. And then will come the account of the island of Java [Jaaol] and of the kingdom of Sunda mentioning the ports and their lords, [and the] junks and pangajavas there are in each. And afterwards [the account] of the island of Solor, and of Timor, and of Bima, Sumbawa [Cimdaual], Sapeh [Qapee] and then going towards the Moluccas, etc.”

⁴⁰ JOHN KIRTLAND WRIGHT, “Where History and Geography meet. Recent American Studies in the History of Exploration,” in *Human Nature in Geography. Fourteen Papers, 1925–1965* (Cambridge, MA and London, England: Harvard University Press, 1966), 24–32.

⁴¹ On the *Livro* of Francisco Rodrigues see Pires and Rodrigues, *The Suma Oriental of Tomé Pires. An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512–1515 and the Book of Francisco Rodrigues, Rutter of a Voyage in the Red Sea, Nautical Rules, Almanack and Maps, Written and Drawn in the East before 1515*. See also Jose Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues – O Primeiro Atlas do Mundo Moderno* (Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008), and the important study of J. Sollewijn Gelpke, “Afonso de Albuquerque’s pre-Portuguese Javanese Map, partially reconstructed from Francisco Rodrigues Book,” *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde* 151, no. 1 (1995): 76–79.

⁴² THOMAZ, “The Image of the Archipelago in Portuguese Cartography of the 16th and Early 17th Centuries,” 81–83. As recalled a few decades later by the historian João de Barros, King D. Manuel “wanted a fortress to be built in Maluco, another in Sumatra, another in the islands of Maldives, another in Chaul, and to enter the Strait [of Aden], and to work to conquer Diu, where he also wanted to build another fortress and to send his envoys to China, and discover the islands of gold, and other parts”.

with other of Magalhães' papers in the Archivo General de Indias of Sevilla, a description of all "places, ports and islands" from "the Cape of Good Hope until the Léquios", allegedly the sum of everything "that until now was discovered or known in Portugal"⁴³. In fact, the manuscript (published by the Spanish historian and bibliographer Antonio Blazquez and wrongly classified as a work authored by Magalhães⁴⁴) is an abridged translated Spanish version of the famous *Livro das Cousas da India*, a compendium of information about the maritime world comprehended between Sofala, in the eastern coast Africa, and China, compiled around 1516 by Duarte Barbosa, a Portuguese official that lived a great part of his life in the East Indies⁴⁵. In what respects the insular world of South China seas China, if compared with diverse versions especially those that exist in Portugal, the Archivo de Indias' version of the manuscript of Barbosa is one the most complete and peculiar. The effort of whoever was the copyist of this manuscript is manifest: there is an emphasis on the existence of important insular territories that coexist with an imposing continental mass stressing the grandeur of the Chinese empire:

"...Leaving these islands, both the inhabited and the barren, that are countless and whose names are unknown and run north towards China, I return to the coast of Malacca and I go up in the direction of China, to the North of which I do not have much information. I only know that past the Kingdom of Siam comes the Kingdom of China. People say it is a very large land and dominion, both on the mainland and along the coast of the sea, and many islands in the said sea, also belong to it. They are populated by Gentiles who are subjected to the great King of China and are obedient to him [the King] who appoints governors and other officials to them".⁴⁶

⁴³ AGI, Patronato, 34, R.13. Another copy in idem, Indiferente, 1528, N.4. We wonder if these versions are different or correspond to one of the six Spanish versions of Duarte Barbosa that Schurhammer indicates to exist also in Sevilla, but with a different reference AGI, Simancas-Maluco 1-3-1/13; see GEORG SCHURHAMMER, "Manuscripts of the Book of Duarte Barbosa", in *Varia I*, Bibliotheca Instituti Historici S. I. — 23, Roma/Lisboa, Institutum Historicum Societatis Iesu [IHSI]/CEHU, 1965, pp.23-2. See also F. ROQUE DE OLIVEIRA, *A Construção do conhecimento europeu sobre a China*, c.1500 - c.1630. Impressos e manuscritos que revelaram o mundo Chinês à Europa culta, Barcelona, Universidade Autònoma de Barcelona, 2003 (unpublished PhD dissertation) pp.401-403

⁴⁴ ANTONIO BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de los Reinos, Costas, Puertos e Islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquios por Fernando de Magallanes Piloto Portugués que lo vio y anduvo todo. Libro que trata del Descubrimiento y Principio del Estrecho que se llama de Magallanes por Ginés de Mafra que se halló en todo y lo vio por vista de ojos y Descripción de parte del Japón*. (Anónima), Publicaciones de La Real Sociedad Geográfica (Madrid: Torrent y Compañía, 1920) Blazquez used a manuscript version in the Biblioteca Nacional de España. Believing, as Blazquez, that the manuscripts of Madrid/Sevilla had been authored by Magalhães, but at the same time unable to deny the similitude of their contents with Duarte Barbosa's *Livro das Cousas*, Jean Denucé advanced the thesis that it was Magalhães who gave Barbosa the information later inserted in the *Livro*. See JEAN DENUCÉ, *Magellan, la Question des Moluques et la Première Circumnavigation du Globe* (Bruxelles: Hayez, Imprimeur des Academies Royales de Belgique, 1911), 145.

⁴⁵ See the excellent critical edition of DUARTE BARBOSA, *O Livro de Duarte Barbosa*, ed. MARIA AUGUSTA DA VEIGA E SOUSA, 2 vols. (Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical – Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga – Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1996). An English annotated translation *The Book of Duarte Barbosa. An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and their Inhabitants, Written by Duarte Barbosa, and Completed about the Year 1518 a.d. Translated from the Portuguese text, first published in 1812 a.d. by the Royal Academy of Sciences at Lisbon*, in Vol. II of its *Collection of Documents regarding the History and Geography of the Nations beyond the Seas*, ed. MANSEL LONGWORTH, xlv ed., 2 vols., Second Series. (London: Bedford Press for The Hakluyt Society, 1918).

⁴⁶ BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de Los Reinos, Costas, Puertos e Islas Que Hay Desde El Cabo de Buena Esperanza Hasta Los Leyquios*, 175-177.

*

As Allen wrote about the explorers of the previous generation that entered deep into the Atlantic⁴⁷, we can presume that Magalhães like other 16th-century explorers of the Pacific Ocean predicated their goals and objectives upon both an ‘empirical’ geographical lore obtained through direct observation and experience, and a ‘nonempirical’ geographical lore derived from myth, legend, and rumour. Magalhães must not have been immune or impervious to a culture where the blending of the empirical geographical lore based on observation and experience with a non-empirical geographical lore derived from myth and legend was still possible.

It is a telling coincidence that around 1518, while Magalhães was initiating his career in the service of Spain, in Goa, Governor Diogo Lopes de Sequeira (with whom he had made the first exploratory visit to Malacca in 1508) gave credit to the proposals of Diogo Pacheco, an experienced ‘soldado da Índia’, authorizing an exploratory mission aiming the discovery of the “island of gold” rumoured to exist South of Sumatra⁴⁸. The episode was originally reported by the chronicler Barros, usually disinclined to waste his time and writings with fantasies, and the enterprise (that at some point received the royal agreement) had at least, i.e. despite its null results, the advantage to confirm in the exploratory practice of the Portuguese the place still reserved for the old geomyths of the Pacific Ocean.

However, any episodes of Magalhães’ enterprise revealing his interest in the discovery of *islas* other than the Moluccas are scarce and still mysterious, clearly insufficient to support Mercedes Maroto’s assertion that Magalhaes, was in line with other 16th century explorers, “mesmerised by the idea of Polo’s Southern Continent and the belief that somewhere in the mythical east there were wealthy islands of gold and silver that they were destined to encounter”⁴⁹. Even more fantasist sounds the thesis of Charles Nowell arguing that what Magalhães’ had really targeted on his way to the Moluccas, were the legendary islands of Tarsis and Ophir⁵⁰. Nowell’s thesis had important followers like Oskar Spate and Mercedes Maroto⁵¹ but their position is untenable because based on Nowell’s inflated misinterpretation of two one-word marginal notes (allegedly penned by Magalhães in the mentioned copy of the *Book* of Duarte Barbosa in the Archivo de Indies of Sevilla) identifying the Ryukyu islands with Tarsis and Ophir.

⁴⁷ See JOHN L. ALLEN, “Lands of Myth, Waters of Wonder. The Place of the Imagination in the History of Geographical Exploration,” in *Geographies of the Mind: Essays in Historical Geosophy in Honor of John Kirtland Wright*, ed. David Lowenthal and Martyn J. Bowden, vol. 24, American Geographical Society Special Publication 40 (New York: Oxford University Press, 1976), 492.

⁴⁸ The episode of the “island of gold” was minutely studied by JUAN GIL, “Las Islas de la India,” *Cuadernos del CEMYR*, no. 3 (1995): 157–76.

⁴⁹ MERCEDES MAROTO CAMINO, *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, Portada Hispánica 18 (Amsterdam - New York: Rodopi, 2005), 18.

⁵⁰ See CHARLES E. NOWELL, ed., *Magellan’s Voyage around the World. Three Contemporary Accounts* (Evanstone: Northwestern University Press, 1962).

⁵¹ O.H.K. SPATE, *The Spanish Lake* (Cambera: ANU - The Australian National University, 2004), 37; and MAROTO CAMINO, *Producing the Pacific Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, 20.

Despite being still open to discussion, one clue to Magalhães' intentions is the inexplicable change of rhumb of the fleet heading north, crossing the equinoctial line, and stumbling over the Philippines in March 1521. In 1529 the cartographer Diogo Ribeiro would not fail to represent this sudden change of a rhumb originally directed to the Moluccas, drawing the *Trinidad* in the middle of the Pacific, just south of the equator, making a northwesterly course across the ocean⁵². Semedo de Matos argued that the detour was suggested only by the prudence of Magalhães in avoiding a direct, frontal penetration in the Moluccas, an area that he ignored how much was effectively occupied and protected by the Portuguese⁵³, an opinion that was also expressed by José Ramon Vallespin⁵⁴. However, historiographical tradition has dismissed this practical approach and preferred to elaborate on the explanations that were advanced by the time of the expedition. According to Juan Batista de Poncevera, the *maestro* of the *Trinidad*, as soon as they reached the equinoctial (13 February 1521) Magalhães said he wanted to proceed North until 10 or 12 degrees, and the reason for the change was the fact that they were informed that there was no way to find supplies in the Moluccas⁵⁵. An absurd and untenable justification since (as Magalhaes must have known well) the Moluccas were not barren to the point of being impossible to supply their fleet. Equally inconsistent is Pablo Pastell's assertion that what Magalhães really wanted with that deviation of the route to the Moluccas was to "approach as much as possible to the Cape of Catigara, the *Statis Sinarum* of Ptolemy"⁵⁶. Pastells was no doubt following the journal of Pigafetta, but the latter did not write about 'approaching the Cape of Catigara', but "approaching the land of Cape Catigara"⁵⁷. Hence the question (a cautious and albeit unanswerable question considering the relative reliability of Pigafetta): which land?

⁵² See HARRY KELSEY, "Finding the Way Home. Spanish Exploration of the Round-Trip Route across the Pacific Ocean," *Western Historical Quarterly* 17, no. 2 (April 1986): 151; and the Weimar and the Vatican planispheres of Ribeiro in ARMANDO CORTESÃO and AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, *Portugaliae Monumenta Cartographica*. Lisboa, 1960. (Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960), i, plate 40.

⁵³ "Magalhães saiu da Europa em 1519, quando pouco se sabia sobre a posição portuguesa nas Molucas. Provavelmente não sabia mais do que soubera aquando da viagem de António de Abreu, em 1512. Desconhecia, portanto, se os portugueses lá estariam, se à sua maneira teriam feito uma feitoria, uma fortaleza, se lá tinham colocado navios, se haveria muitos ou poucos homens de guerra, artilharia, etc. Sabia, sim, do interesse nacional nas Molucas, tão forte como o seu ou o de Carlos V, portanto, recomendava a prudência, que abordasse as ilhas com algum cuidado, tentando saber o que lá se passava, para não se deparar com uma reacção violenta que ultrapassasse a sua capacidade militar. E foi isso que fez.", JORGE SEMEDO DE MATOS, "Os Navios de Magalhães nas rotas do extremo Oriente: Das Ilhas Marianas até Timor," in *5º Centenário Da Primeira Volta Ao Mundo. A Estadia da Frota no Rio de Janeiro. Seminário Internacional em Comemoração dos 500 Anos Da Viagem de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano. Rio de Janeiro, 12 e 13 de Dezembro de 2019*, ed. Paulo Roberto Pereira (Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2021), 328.

⁵⁴ JOSÉ RAMON VALLESPIN, "Las Derrotas de la Expedición Magallanes-Elcano," in *Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas*, ed. Vítor Gaspar Rodrigues and Ana Paula Avelar (Lisboa: Academia de Marinha, 2022), 174.

⁵⁵ Quoted in JUAN GIL, *Mitos y Utopías del Descubrimiento. El Pacífico*, Historia Moderna y Contemporánea (Sevilla: Athenica. Ediciones Universitarias. Edições Universitárias, 2018), 28. The same reference but attributed to the so-called "Genoese pilot" (Leone Pancaldo?) in XAVIER DE CASTRO, JOCELYNE HAMON, and LUIS FILIPE THOMAZ, eds., *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La Relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*. (Paris: Chandeigne, 20, risking07), 739.

⁵⁶ PABLO PASTELLS S.J. and CONSTANTINO BAYLE S.J., eds., *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes. En Comemoración del IV Centenario*, Biblioteca de Historia Hispano-Americana (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1920), 89.

⁵⁷ As in the editions of CASTRO, HAMON, and THOMAZ, *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La Relation d'Antonio Pigafetta & Autres Témoignages*, 118, and ANTONIO PIGAFETTA, *Primer Viaje Alrededor Del Mundo*, ed. LEONCIO CABRERO FERNÁNDEZ (Madrid: Dastin, 2002), 72.

It is plausible to think that Magalhaes was simply taking his chance, risking to contravene the royal orders to head straight to the Moluccas in search of other islands above the Equator whose existence he must have believed to be real though unconfirmed by discovery. Both his contemporaries Tomé Pires and Duarte Barbosa mentioned those islands. Pires wrote about “the noble island of Liuqui [Léquios, Ryukyu] and Janpon [Japan], and Barbosa’s *relação* (the one mentioned that exists among Magalhaes’ paper in Sevilla) referred the *islas* “countless and whose names are unknown and run north towards China”. Barbosa also guided his readers explaining that “I return to the coast of Malacca, and I go up in the direction of China, to the North of which I do not have much information. I only know that past the Kingdom of Siam comes the Kingdom of China. People say it is a very large land and dominion, both on the mainland and along the coast of the sea, and many islands in the said sea, also belong to it.”⁵⁸

Was Magalhães searching his way to the *Léquios*, the Ryukyu, or to *Janpon* identified as Cipango? In 1526, his direct successor Juan Sebastian Elcano, the *lugarteniente* and *piloto mayor* of the follow-up fleet of the Moluccas commanded by Jofre García de Loaisa, would also change the rhumb of the flagship supposed to call the Moluccas and heading north he reached a point in 14- or 15-degrees north latitude. According to the written account of the expedition penned by Andrés de Urdaneta (later famed as the scientific mastermind of the expedition of Legazpi to the Philippines, by then a young page of Elcano), the reason for the rhumb change was the search for Cipango since Elcano’s intention “had been always to go in search of Cipango”⁵⁹. The demise of Loaisa followed immediately by Elcano ended the project and the exhausted crew just headed to the Ladrões, once discovered by Magalhães on the same route⁶⁰. If Elcano was or not trying to put into practice a plan of Magalhães (that, to have existed, Elcano unquestionably knew) we will never know.

Whatever *islas* and riches that Magalhães was searching for, there were no substantial results, especially in what regarded the latter. Here and there en route to the Philippines or even upon his arrival on the small island of Masaua (Limasawa), rumours of the existence of such riches in the surrounding islands were collected although without a great effect on the immediate plans of Magalhães⁶¹. The pilot Ginés de Mafra recalled later hearing from the mouth of Magalhães, on perceiving the gold ornaments from the natives of Masaua, that “he was in the land he longed for”, and one cannot avoid thinking that the burst of relief was possibly no more than a full stop mark decreed by Magalhães to close as the best as he could what had been a sequence of failures and disillusion occurred since the crossing of the equinoctial in search of

⁵⁸ BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de los Reinos, Costas, Puertos e Islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Los Leyquios*, 175–77.

⁵⁹ MARIANO CUEVAS, SJ, *Monje y Marino. La Vida y los Tiempos de Fray Andrés de Urdaneta* (Mexico: Galatea, 1943).

⁶⁰ See KELSEY, “Finding the Way Home. Spanish Exploration of the Round-Trip Route across the Pacific Ocean,” 151, and Cuevas, SJ, *Monje y Marino*, 77–78.

⁶¹ With more details see GIL, *Mitos y Utopías Del Descubrimiento. El Pacífico*, 27–30.

something we still ignore⁶². Leone Pancaldo, the pilot of the *Trinidad*, immune to the glitter of the gold of Masaua reduced the story of the journey of the fleet from the equinoctial line to Cebu to an eventful passage through undiscovered islands; so irrelevant in terms of the expected “discoveries” that he would report later that “we have seen many of them and passed through them and because we don’t know the language, we don’t know what they are called, and we don’t know what it is in them”⁶³. Apparently, the mood would change after Magalhães having engaged in a sinuous route through the islands of central Philippines arrived in Cebu⁶⁴. Possibly, only there did he begin to perceive the not irrelevant economic and strategic value of the insular complex he discovered and that he proceeded immediately to take possession in the name of the King. As mentioned before, the acquisition of the property of islands selected among those that were automatically appropriated and incorporated in the Crown by acts of discovery and sequent possession was one of the most important benefits guaranteed to Magalhães by the agreement negotiated with the Crown. Again, it was the pilot Gines de Mafra who witnessed the change in their captain’s mood, stating that it was said among the men that Magalhães, with the royal promise of a donation of islands in perpetuity in case of success, had already targeted the populous Cebu as the most adequate for him, “as he had said so many times”⁶⁵. Richard Field remarked that, if not for the unexpected death of Magalhães and admitting that other Spanish expeditions to the Philippines would follow in case of success, it could be speculated that “in addition to further exploration, trade and missionary activity, Magellan could also have proposed to the Spanish king the territorial occupation and settlement of Cebu as the hub of these activities. The islands that he had ‘discovered’ for Charles V in the archipelago would have allowed Magellan to stake his claim to two of them, rich in wealth and opportunities for himself, with Cebu as one of these. Protection for his interests could have been provided by a Spanish military presence and a network of alliances with local rulers”.⁶⁶

3. Magalhães and the *Chinarum insule*

The accidental finding of the islands of Cebu in the Philippines and everything discovered after the change of rhumb of the fleet, crossing the equinoctial line and heading north, has diverted the attention that is due by historians to the simple fact that Magalhães, besides

⁶² “Esta isla tiene un puerto bueno a la parte del poniente della, y es poblada. Surta la armada en el dicho puerto, luego los naturales del salieron á rescibir la armada con buen semblante; como Magallanes les vió, y vió que en tan pequeña tierra habia oro, por que la gente le traía, dijo a los suyos que ya estaba en la tierra que habia deseado” BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de los Reinos, Costas, Puertos e Islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Los Leyquios*, 198.

⁶³ See *As Gavetas da Torre Do Tombo*, vol. viii (Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970), 340–41. On the route of Magalhaes since his arrival on the Philippines and the discovery of islands, see the detailed study of MATOS, “Os Navios de Magalhães nas rotas do Extremo Oriente: Das Ilhas Marianas até Timor.”

⁶⁴ See *idem*, 30–31.

⁶⁵ BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de Los Reinos, Costas, Puertos e Islas*, 200.

⁶⁶ RICHARD J. FIELD, “Revisiting Magellan’s Voyage to the Philippines,” *Philippine Quarterly of Culture and Society* 34, no. 4 (December 2006): 315.

the Moluccas, was not looking for any islands in particular (that he could not even know the existence) but searching for a region where he could find them instead. The number and origin of dispersed references to China in many essential coeval testimonies relative to the enterprise of Fernão de Magalhães are not innocent and lead us to think about how much information Magalhães possessed about China and the meaning assumed by the term 'China' in his plans of exploration of the region targeted by his maritime enterprise? The question must be considered in the context of the Portuguese expansionist culture (to which Magalhães belonged) and unfailingly leads us to another, that precedes the matter of China: what was Asia for men like Magalhães and his contemporaries directly involved in the design of the Portuguese expansionist enterprise in the East?

The most authoritative notions of Asia in Renaissance Europe were heavily indebted to the 2nd century B.C. *Geographia* of Claudius Ptolemy of Alexandria⁶⁷ who, basically, had presented a three-continent world contained in a Mediterranean-centered *oikoumenē*, "bounded to the east by the unknown land that is situated next to the eastern peoples of Great Asia, namely the Sinai and the people of Serike"⁶⁸. In this geographic continental context, *India* represented properly a region (represented enclosed with its sea because Asia and Africa were joined using an extended southern shore of the Indian Ocean) that Ptolemy had divided into two parts: one, India *intra* [this side of the] *Ganges*, was bounded on the west by the Indus river and its tributaries, on the north by the Imaon Range, and on the east by the river Ganges. The second, India *extra* [beyond the] *Ganges*, extended to the east as far as the Great Bay, where it adjoined the country of the Sinai. Possibly limited to work over the information on the farthest areas to which western sea traders were able to reach up to the mid-2nd century A.D., the sources available to Ptolemy were scarce and the possibilities of representation of South and Southeast Asia were equally short. On a map, one can immediately notice that Ptolemy's India Intra-Ganges is too small by comparison with the magnified island of *Taprobana* (Ceylon)⁶⁹. Passing to India Extra-Ganges, Ptolemy marshalled up to the north the *Sinus Gangeticus* (the Bay of Bengal) and, to the east, the *Golden Chersonese*, a reduced scale representation of the Malay Peninsula⁷⁰.

⁶⁷ We use the edition of JOHN LENNART BERGGREN and ALEXANDER JONES, *Ptolemy's Geography. An annotated translation of the theoretical chapters* (Princeton, New York: Princeton University Press, 2000); Bunbury's map reconstruction of Ptolemy's world continues though to be the most important reference E.H. BUNBURY, *A History of Ancient Geography among the Greeks and Romans from the Earliest Ages till the Fall of the Roman Empire*, 2nd ed. (New York: Brooklyn College - Dover Publications, 1959), map facing p.578.

⁶⁸ To the south Ptolemy's *oikoumenē* was likewise bounded by the unknown land that enclosed the sea of India and surrounded Aithiopia south of Libye [North Africa]; to the west by both the unknown land surrounding the Aithiopian bay of Libye and the adjacent Western Ocean which lies next to the most western parts of Libye and Europe; and to the north by the continuation of the Ocean that contains the islands of Britain and the most northern parts of Europa" (BERGGREN and JONES, 108–9, and Map 8, 1.7, 9, 13, 16–17, 8.1).

⁶⁹ See ANANDA ABEYDEERA, "The Geographical Perceptions of India and Ceylon in the Periplus Maris Erythraei and in Ptolemy's Geography," *Terrae Incognitae* 30, no. 1 (1998): 1–25.

⁷⁰ See PAUL WHEATLY, *The Golden Chersonese. Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula before A.D. 150*, Malayan Historical Studies xxxiii (Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1961); For an earlier Portuguese interpretation see MANUEL GODINHO DE EREDIA, *Informação da Aurea Quersoneso*, ed. RUI MANUEL LOUREIRO (Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2008).

Then, to the northeast, Ptolemy placed the *Sinus Magnus* (the Great Bay or Gulf), a large northward-pointing inlet of the India Sea that could suggest a representation of the Gulf of Tonkin, with a westbound, a cape (perhaps modern Mui Bai Bung), and an eastern one, the Southern Cape, on the coast of the country of the *Sinai* (i.e. the Chinese, as known from the commercial routes of the Indian Ocean by way of India, known as the *Serike*, the “silk people”, also mentioned and placed by Ptolemy up north of the Great Bay, with capital in *Sera*⁷¹). Here, Ptolemy placed *Catigara*, the biggest coastal trading post in the area, thus creating some other problems of interpretation. As Berggren remarked, “if Kattigara was on the Asian mainland, somewhere in northern Vietnam or southern China, then the great bay could be equated with the gulf of Tongking, and Kattigara somewhere near modern Hanoi. If, on the other hand, Kattigara was in the Eastern Indies, the Great Bay would turn to be a geographical fiction, representing the South China Sea as if surrounded by unbroken coastline”. Finally, by a sharp turn southward, Ptolemy made the earth culminate in an unknown land to the south of the Indian Ocean.⁷² For centuries, Claudius Ptolemy’s view of Asia would remain mainly stable and authoritative, and the only and most dramatic later additions resulted from information brought from Asia by Marco Polo, mainly those regarding *Zipango* and the South China coast. Cristobál Colón’s fantasies and misrepresentations, for example, derived much from that melee of Ptolemaic science and Polo’s geography. Nevertheless, it was based on the calculations of Ptolemy that Colón laid the foundations of the Spanish hemispherical demarcation; they were rooted firmly in Spanish soil and they continued to be followed many years after its general revision by force of the empirical knowledge advanced by the Portuguese: in fact, Ptolemy’s science continued to be undauntedly convened by the Spanish every time they had to seat with the Portuguese to discuss the vexing question of the exact projection of the meridian of Tordesillas in the Asian hemisphere: in 1524, during the *Junta* of Badajoz that anticipated the discussions of Zaragoza; in 1566, when the Spanish cosmographers had to fight again to prove that Philippine islands were inside their *demarcación*, and much later, in 1611, during the official hearings to determine definitely in which side of the divisional line would fall the Moluccas archipelago. Thus, despite all the changes introduced by the expansionistic experience of the Portuguese in Asia, Ptolemy’s geographical worldview continued to be influential in scholarly, educated milieux. In the days of Fernão de Magalhães, one of the best examples can be found in the famous letter/treaty *De Moluccis Insulis* (1523) authored by Maximilian said *Transylvanus*, a writer and personal secretary to Emperor Carlos V of whom we still have much to say ahead⁷³. By contrast

⁷¹ On the *Sinai* and *Serike*, see for all ALBRECHT DIHLE, “Serer und Chinese,” in *Antike und Orient. Gesammelte Aufsätze von Viktor Pöschl und Hubert Petersmann*, Carl Winter Universitätsverlag, Supplemente zu den Sitzungsberichten der Heidelberger Akademie der Wissenschaften. Philos. - Hist. Klasse, Band 2. Jahrgang 1983 (Heidelberg, 1984), 201–15.

⁷² See BERGGREN and JONES, *Ptolemy’s Geography. An annotated translation of the theoretical chapters*, 140, 172, 173, 178, 198–99, and the map “Southern Asia according to Ptolemy.”

⁷³ MAXIMILIANUS TRANSILVANUS, *De Moluccis Insulis, Itemq; Alijs Pluribus Mirâdis, Quae Nouissima Castellorum Navigatio Sereniss. Imperatoris Caroli V Auspicio Suscepta, Nuper Inuenit*. We use the translation of BLAIR & ROBERTSON in *The Philippine Islands*, i, 307–310.

with the ‘static’ images of Enciso’s *Summa*, it was precisely in *De Moluccis* that the Ptolemaic interpretative grid triumphs as the best instrument to explain the advances of the Portuguese expansion in Asia: “The Portuguese sailing southward past the Hesperides [Cape Verde Islands] and the Fish-eating Ethiopians [West Coast of Africa], crossed the Equator and the Tropic of Capricorn, and sailing eastward discovered several, very large islands heretofore unknown, and also the sources of the Nile and the [Ethiopian] Troglodytes. Thence, by way of the Arabian and Persian Gulfs, they arrived at the shores of India Intra Ganges, where now there is the very great trading station and the kingdom of Calicut. Hence they sailed to Taprobane which is now called Zamatara [Sumatra]. For where Ptolemy, Pliny, and other geographers placed Taprobane, there is now no island which can be identified with it⁷⁴. Thence they came to the Golden Chersonesus, where now stands the well-peopled city of Malacca, the principal place of business of the East. After this, they penetrated a great gulf, as far as the nation of the Sinæ, who are now called Schinæ [Chinese], where they found a fair-complexioned and tolerably civilized people, like our folks in Germany. They believe that the Seres and Asiatic Scythians extend as far as these parts...”⁷⁵. One of the most characteristic features of the *Sinus Magnus* represented as a cartographic tradition is the proliferation of islands sprinkled over the waters of the gulf. Marco Polo added unquestionably to the colourfulness of the region: the Venetian’s travelogue provided descriptions of the islands off the coasts of Asia whose alleged proximity to Europe excited the imagination and raised hopes of an immense appropriation of territories and riches without pair since the days of Alexander. 7.378 islands, many lying well off the coast of Cathay and encouragingly placed in the direction of the Iberian Peninsula, contained wonders of some kind, from precious woods and spices to black and white pepper, gold and precious stones. Zipango was full of gold and pearls and gemstones, Java the Greater had nuts and musk and cloves and Java the Less (Sumatra) produced lign-aloe, spikenard, “and many other spices never seen in Europe”⁷⁶. By the time the Portuguese began to cast their eyes on the riches of *India* and just about initiating a systematic process of collection of information on the sources of those riches and the maritime routes of their traffic, Fra. Mauro, *chosmographus incomparabilis*, a lay brother of the Camaldolese religious congregation in Venice, produced around 1448-53 for the *Signoria* the *mappa mundi* still existent in the Venetian Biblioteca Marciana that bears his name⁷⁷. Besides many reasons that we cannot explore here, the encyclopedic *mappa mundi* map is remarkable because a (today lost) copy was produced between 1457 and 1459 for the Portuguese when their expansionistic maritime enterprise was almost in full motion under the

⁷⁴ This interpretation had been advanced before in Waldseemüller’s 1507 planisphere.

⁷⁵ TRANSILVANUS to cardinal Salzburg, Valladolid 24.10.1522, *De Moluccis Insulis*. We use the translation of BLAIR & ROBERTSON in *The Philippine Islands*, i, 307-310.

⁷⁶ See FLINT, *The Imaginative Landscape of Christopher Columbus*, 67.

⁷⁷ PIERO FALCHETTA, ed., *Fra Mauro’s World Map. With a commentary and translations of the inscriptions*, trans. Jeremy Scott (Turnhout, Belgium - Venezia: Brepols Publishers - Biblioteca Nazionale Marciana, 2006); ANGELO CATTANEO, “European Medieval and Renaissance Cosmography: A Story of Multiple Voices,” *Asian Review of World Histories. The Asian Association of World Historians* 4, no. 1 (January 2016): 35–81.

direction of King D. João II. In Fra Mauro's circular, exquisitely designed and richly decorated *mappa mundi*, the monarch could have visualized in an integrated form the vast maritime spaces of the globe and representations of the most famed islands in a cartographed maritime context. The seas that the map represented were part of the *oikumene*, in the sense that they were navigable, and their thousands of islands were either inhabited or inhabitable. In Asia, despite the occasional fanciful or confused layout, drawing from diverse sources such as the Arabs or the accounts of the voyages of Marco Polo or Nicolò de'Conti, Fra. Mauro did not fail to indicate Pegu, Siam, Malacca, and Champa, but also the insular system where the prominence was given to Sumatra (believed to be the true Taprobana), to two Javas (the *major*, possibly Borneo, and the *minor*, Java proper, or the Sunda and the Banda islands) given as the sources of the clove and the nutmeg. Aimed not at a specific island or islands, but at a defined region he knew the basic contours, at least as much as his pioneering Portuguese compatriots had been able to understand. Were they concerned with Ptolemy or Polo's authority to certify their whereabouts for the sake of the advance of the cosmographical or geographical European tradition? It is questionable: those authorities were important but just in the measure they could help confirm the direction to or the arrival into the proximity of the troves of legendary riches they intended to appropriate or to monopolize the traffic. Hence, the verification of the accuracy of the Ptolemaic toponymy in the reports or the cartography of those men seems irrelevant in contrast with the benefit that they could effectively extract from traditional cosmography and cartography: the conceptualization and the identification of big maritime spaces that they could combine with experience to obtain a base upon which to design their geo-political and geo-commercial expansionism. That was the sort of 'genius' possessed by men like King D. João II and Afonso de Albuquerque to whom the Portuguese were indebted for a swift and effective penetration in Asia upon which was constructed the Portuguese maritime empire of the Índias. Magalhães had thus participated and witnessed in a privileged position the construction of the foundations of the early modern European power in South and Southeast Asia around a basic spatial concept that embraced much of the area of Ptolemy's *Sinus Magnus*, the *Magnum Sinus Chinorum* of Reinel that we can name unproblematically as the South China Seas. For Magalhães and many others, the region could be imagined in its totality as a huge pond bordered in the north by the commanding presence of the legendary ports of China and flanked by the Malay Peninsula the *Aurea Chersonesus*, and the great peninsula that closed the *Sinus Magnus* to the East, a large sea bustling with maritime traffic and sprinkled with numberless islands among them the Moluccas, whose real existence as a source of fabulous riches, already confirmed by the Portuguese after the conquest of Malacca, tempted easily the imagination of the conqueror or its milder version, the trader, with dreams of a replication of the success. All the subsequent events related to the enterprise of Magalhães at the service of Spain should be understood in the light of the terms of a transaction whose object was placed on that region and whose goal was common to any enterprise of the kind since the days of Cristóbal Colón and agreed in

the form of a *capitulación*: the discovery and the appropriation of territory for the Crown to obtain an economic gain. Basically, Magalhães offered the King of Spain one single thing: access to the economic benefits inherent to the appropriation of a specific zone (where the Moluccas were inserted) whose accesses were barred by the Portuguese and whose title of property was equally claimed by them. The offer was guaranteed by two compromises: a) the discovery of an alternative maritime route that politically and technically could overcome the difficulties created by the Portuguese along the Atlantic Cape Route blockading the maritime access to Asia from the West, and b) the proof by scientific exploration along the expedition that the technical foundations for the Portuguese appropriation of the region were false and, on the contrary, assisted to Spain. In terms of the gain to obtain, the *capitulación* guaranteed in the first place, the incorporation of territory in the Crown of Spain with the inherent benefits in terms of appropriation of human and natural resources, the gain for the private investors in the expedition of an essentially commercial character, and finally the gains of *descubridor* Fernão de Magalhães, his share in territorial gains and the inherent exploitation resources of a diverse sort.

*

The stage where these diversified processes of public and private appropriation unfolded was an insular world of famed riches that the Portuguese humanist João de Barros described as “those many thousand islands adjoining Asia, so big and so many that put altogether could result in another part of the world even bigger than Europe”⁷⁸. But it would be an illusion to think that the men who hoped to accomplish such incommensurate ambitions had a precise or at least an approximate notion of both the dimension and the location of the insular territories they longed to appropriate. Those notions still lacked the confirmation of exploration and the explorers’ only geographic resource to delimit their explorations was appealing to the main guidelines of Classic tradition that gave them the essential clues to define what we call today ‘regions’. In the days of Magalhães the humanist Martyre d’Anghiera defined the location of the Moluccas placing the islands in the easternmost side of Asia (a “part of Transgangetic India”) precisising their position in a region comparable to the “suburbs of China” within “the great Gulf of Catigara”⁷⁹. By the 20’s the cartography of the Portuguese Reinél then working for Spain is a perfect illustration of this combination in the matter of the islands. Jean Denucé in his masterly study of the Reinél atlases (said to have been used or at

⁷⁸ BARROS, *Asia de Joam de Barros*, I:Dec.I liv.viii, chapt.1.

⁷⁹ “Quia sint Maluchae in Indiae ultra Gangem pene prospectu, sinarumque regionibus & magno sinui, Catigarae ob notis terris, fere suburbanae”, D’ANGHIERA, *De Orbe Nouo Petri Martyris Ab Angleria Mediolanensis Protonotarij Cesaris Senatoris Decades*, ‘Caput Sextum’; This passage was translated in French by Paul Gaffarel as follows: “Les Moluques sont en quelque sorte encore de l’Inde Transgangétique: ce sont comme des faubourgs de la Chine, du grand golfe de Cattigara et d’autres terres bien connues” PIETRO MARTYRE D’ANGHIERA, *De Orbe Novo. De Pierre Martyr Anghiera. Les Huit Décades traduites du Latin. Avec notes et commentaires.*, ed. PAUL GAFFAREL (Paris: Ernest Leroux, 1907), 614; The English translation in FRANCIS AUGUSTUS MACNUTT, *De Orbo Novo. The Eight Decades of Peter Martyr D’Anghiera. Translated from the Latin with Notes and Introduction in Two Volumes* 1912 (G.P. Putnam’s Sons, 1912), ii, 286–91.

least put at the disposal of Magalhães for his expedition⁸⁰) highlighted the insertion of one of Ptolemy's major geographic references in their work, the 'Great Gulf', the seat of great insular system reputed to be the source of the fabled riches:

"hic est Magnus Golfus Chinarrum maris in quo sunt insule magne in quibus omnia divitiarum mercantiarumque genera tractantur". Together with other islands difficult to identify, the Ptolemaic insular system of the South China Seas was mentioned in the Reinell atlas in explanatory captions borrowed from Marco Polo and with the unfailing attributes of richness: *"Chinnarum insule. In hiis insulis magna vis auri et argenti effoditur ac pertritici et aliarum frugum copiam. piper, cinamomum, garophyli, sandali, muscate nuces omniumque aromatum genus habunde nascitur ac singulis ferme reges imperant"*⁸¹.

Could Magalhães have ignored the classic geographical references to a region that in Spain and at least until the negotiations of the Treaty of Zaragoza in 1529 was defined using the Classic geographic *ouillage*, combining them with his own experiences and pieces of information obtained in loco? There is a high probability he was personally acquainted in Asia with the three authors of the major reports on East and Southeast Asia in his days: Tomé Pires, Francisco Rodrigues and Duarte Barbosa⁸². As we mentioned, the existence of a manuscript version of the latter's *Livro* among Magalhães' papers in Sevilla is a very telling sign, especially if one considers the prominence of the region in Barbosa's 'virtual guided tour' of Asia:

"...Leaving these islands, both the inhabited and the barren, that are countless and whose names are unknown and run north towards China, I return to the coast of Malacca and I go up in the direction of China, to the North of which I do not have much information. I only know that past the Kingdom of Siam comes the Kingdom of China. People say it is a very large land and dominion, both on the mainland and along the coast of the sea, and many islands in the said sea, also belong to it. They are populated by Gentiles who are subjected to the great King of China and are obedient to him [the Emperor] who appoints governors and other officials to them".⁸³

⁸⁰ Denucé recalled the significative importance of the objects that the Portuguese took from the Trinidad, the last ship of the Magalhães's armada which remained in the Moluccas, listed by the chronicler Lopes de Castanheda. Among them, the telling presence of "the two planispheres of Fernão de Magalhães made by Pero Reinell, and other large maps which showed the Portuguese the way to India and the Moluccas", FERNÃO LOPES DE CASTANHEDA, *Historia Do Descobrimento e Conquista Da Índia Pelos Portugueses* (Lisboa: Typographia Rollandiana, 1833), liv. vi, cap. xli; On the Reinell maps see also the important considerations on their dating and contents by CORTESÃO, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses Dos Seculos XV e XVI (Contribuição Para Um Estudo Completo)*, 282–95.

⁸¹ JEAN DENUCÉ, *Les Origines de la cartographie portugaise et les cartes des Reinell*, Université de Gand. Recueil des travaux publiés par la Faculté de Philosophie et Lettres 35 (Gand: E. van Goethem, 1908), 121–22.

⁸² RUI LOUREIRO, "Fernão de Magalhães Em Portugal," in *In Medio Orbe (II) Personajes y Avatares de la I vuelta al Mundo. Actas Del II Congreso Internacional sobre la I vuelta al Mundo, Celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) Los Días 20 y 21 de Septiembre de 2017*, ed. Manuel J. Parodi Álvarez (Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura, 2017), 19–29.

⁸³ BLAZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, *Descripción de los Reinos, Costas, Puertos e Islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Los Leyquios*, 175–77.

Even dispensing with such sort clues, it is a fact that Magalhães, having participated in the conquest of Malacca in 1511 with Afonso de Albuquerque, was certainly aware of who were the Chinese as well as the geographical position and the role of China in the region and other information that had been expressly requested by the King in the instructions for the exploratory mission of Duarte Lopes de Sequeira to Malacca in 1508 in which Magalhães had also participated⁸⁴. Magalhães was in Asia or had just left it when in 1513 Jorge Álvares planted a stone *padrão* in Tuenmun 屯門 a Chinese island off the southern shores of the Pearl River not far from the present territory of Hong Kong⁸⁵, when in 1514 Rafael Perestrelo did trade in Canton and when in 1516-1517 a fleet under the command of Fernão Peres de Andrade transported to the Chinese metropolis of Canton Tomé Pires the first Portuguese ambassador to China⁸⁶. By the time that Magalhães passed to the service of Spain, China was thus no longer a region of a vague or undetermined profile but a place with relatively defined contours in the Portuguese geo-vision of their own *conquista*. A good occasion to have it asserted at the highest instance came in September 1521 when at the request of King D. Manuel Pope Leo X de' Medici issued a bull granting some spiritual privileges to all those of his subjects fighting and dwelling in the East Indies. Working over the information certainly provided by the Portuguese, there was now a consideration that the geographical terms dictated by their political and commercial advance towards East Asia were no more compatible and actually overflowed the limits delineated in a similar pontifical grant in 1514 (i.e. "Africa, Ethiopia, Arabiae, Persidis et Indie")⁸⁷. Thus, a forced geographical reformulation of the old concept of *India* was now made to comprehend the new Portuguese strategic landmarks in Southeast Asia and even a mention to the far distant limits of China and to the adjoining regions that were essentially insular, as the Moluccas: "... tam in mari Rubro, Perside, Malacha, Zamatra, et Sinarum regionibus existentes"⁸⁸.

⁸⁴ For the career of Magalhães in Portugal see for all JOSE MANUEL GARCIA, *Fernão de Magalhães e os Portugueses*. (Lisboa: Editorial Presença, 2007) and LOUREIRO, "Fernão de Magalhães em Portugal."

⁸⁵ "Hum padram de pedra cō as armas deste regno, que elle mesmo lorge alurez aly posera hum anno ante que Rafael Perestrelo fosse áquellas partes", João de Barros, *Tereceira Decada da Asia de Joam de Barros*, Lisboa, 1563, book 6, chap. ii, fol.160. The most detailed study on the true localization of Tamão, Jin Guoping and Wu Zhiliang, "Tamão portuguesa descoberta" in *Revisitar os primórdios de Macau: para uma nova abordagem da Histooria*, Macau, Instituto Portugues do Oriente – Fundacao Oriente, 2007., pp.45-93

⁸⁶ The most complete study of this embassy in ARMANDO CORTESÃO's "Introduction" to *The Suma Oriental of Tomé Pires – An Account of the East from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515 [...] Translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris*, 2 vols., London, The Hakluyt Society, 1944, in Portuguese, "Introdução" to *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*. Leitura e Notas de Armando Cortesão, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1978. Summarized versions of the same author: *Primeira embaixada europeia à China. O boticário e embaixador Tomé Pires e a sua «Suma Oriental»*, Lisboa, Cadernos da «Seara Nova», 1945, and *Primeira Embaixada Europeia à China*, edited (in Portuguese and Chinese) by Instituto Cultural de Macau (ICM), Macau 1990. See also EDUARDO BRAZÃO, *Apontamentos para a História das Relações Diplomáticas de Portugal com a China, 1516-1753*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1949, pp. 13-66, and RUI MANUEL LOUREIRO, *Fidalgos, Missionários e Mandarins...*, pp. ???, and "A malograda embaixada de Tomé Pires a Pequim" in *Nas partes da China...*, pp.75-93. Another classic related to the subject, PAUL PELLIOU, "Le Hoja et le Sayyid Husain de l'histoire des Ming", in *T'oung Pao*, XXXIX, 1949, pp. 81-292, and also useful, RAFFAELLA D'INTINO, *Enformação das cousas da China*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1989.

⁸⁷ Bull *In Sacra Petri* 14.09.1514, in LUIZ AUGUSTO REBELLO DA SILVA, *Corpo Diplomatico Portuguez*, I, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1862, pp. 269-270

⁸⁸ Bull *Dudum Siquidem* of 20.09.1521, in idem, pp. 49-50.

If we admit (as I admit because I see no reasons to dispense with the most recent arguments in favour as those advanced by J.M. Garcia and Rui Loureiro⁸⁹) that Magalhães participated in the three-ship expedition of Antonio de Abreu, appointed by Afonso de Albuquerque to 'discover' the Moluccas, the probability of Magalhães having a great familiarity with the maritime reality of the region grows exponentially. Abreu departed from Malacca in December 1511, just a few months after the Portuguese conquest of the emporium, sailing through the Strait and along the coasts of Sumatra and Java. Then he coasted Bali, Sumbawa, and various other islands of the Lesser Sunda chain until he turned northward to Ambon and Ceram just above the Banda archipelago. In the latter, Abreu purchased a valuable shipload of spices and, giving up continuing to the Moluccas due to the too-far-advanced season, returned to Malacca via Flores and Java, arriving in December 1512. Only Francisco Serrão, the close comrade of arms and later informant of Magalhães managed later to continue his voyage to the Moluccas where he settled in Ternate and lived until 1521. Abreu, in between leaving and returning to Malacca had been effectively 'discovering' the Pacific Ocean, two years before Nuñez de Balboa just gazed at it from the shores of Darien in central America. For this reason, Charles Nowell asserted not without reason in his well-known edition of the three major accounts of Magalhães' voyage that "we seem justified in calling Abreu the European discoverer of the great ocean".⁹⁰

In this light, and taking into consideration Magalhães' position, experience and involvement in the Portuguese expansionist enterprises in Asia, it would be absurd to deny that by the time he defected to Spain to propose his plans to D. Carlos, he could be in possession (besides undeniable navigational skills upon which our attention is mainly attracted) of much of the commercial and geo-political information gathered locally to support the pillars of the strategy of D. Manuel to East and Southeast Asia, mainly the one related to the acquisition and military control of the spice production centres of Sumatra and the Moluccas, the opening of relations with the empire of China and the discovery and exploration of the riches of the insular complex of the region.⁹¹

However, the matter of the true dimension of Magalhães' geographic knowledge of South and Southeast Asia is nebulous and it must be examined in the light of its relationship to his behaviour during the journey to the Pacific. As I argued before, it is possible to accept that Magalhães like other 16th-century explorers of the Pacific Ocean predicated their goals and objectives upon both an 'empirical' geographical lore obtained through direct

⁸⁹ See Jose Manuel Garcia, *Fernão de Magalhães. Lisboa e o Início Da Mundialização*. (Lisboa: Magalhães. 500 anos da Circum-navegação – Câmara Municipal de Lisboa, 2018) and *Fernão de Magalhães e os Portugueses*. (Lisboa: Manuscrito, 2019), and Loureiro, "Fernão de Magalhães Em Portugal."

⁹⁰ NOWELL, *Magellan's Voyage around the World. Three Contemporary Accounts*, 15. See also, same author, "The Discovery of the Pacific: A Suggested Change of Approach," *Pacific Historical Review*. 16, no. 1 (February 1947): 1–10.

⁹¹ On this matter see JOSE MANUEL GARCIA, "O Descobrimento do Oriente pelos Portugueses no tempo de Fernão de Magalhães," in *Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas*, ed. Vítor Gaspar Rodrigues and Ana Paula Avelar (Lisboa: Academia de Marinha, 2022), 17–37.

observation and experience, and a 'nonempirical' geographical lore derived from myth, legend, and rumour. Magalhães must not have been immune or impervious to a culture where the blending of the empirical geographical lore based on observation and experience with a non-empirical geographical lore derived from myth and legend was still possible.

*

Another question that is important to approach in pair with the problem of discerning how much Magalhães knew about Southeast Asia and China, is the understanding of the prompt acceptance of King D. Carlos and his advisers to sponsor the proposed project. Two decades before, in the days of the *Reyes Católicos*, Colón had to fight very hard to impose the geographic conception upon which rested his project that implied a revolutionary conception of the relative placement of unveiled, untouched and only literarily known lands and seas. Under Carlos of Spain, the true issue was not the issue of an agreement to an expedition of 'discovery', but the acceptance of a proposed solution to the technical problem of ascertaining the position of known lands and seas inside the previously defined demarcated area agreed for the expansion and appropriation of Castille. Even the question of the discovery of a passage to the Ponent as an alternative to the Cape Route, an unquestionable added value brought to the table by Magalhães, should not overshadow the main goal of the project was the effective and definitive legal appropriation of the Moluccas and whatever could fall in Spain's *demarcación* in that hemisphere.

The insistence and certitude of Magalhães in allocating China and the China Seas to the Castilian demarcated hemisphere touched a sensitive chord in Spain since no more than a half dozen years had passed since the last and vain efforts of Fernando *el Católico* to assert his sovereignty in the region. In 1513, upon learning of the settlement of the Portuguese in the Moluccas, the King had ordered the organization of a maritime expedition that, under the command of João Dias de Solís and through the Cape route, would take the Spanish explorers to Ceylon to begin the technical work of demarcation; Solís would then go to Malacca (understood to be in the Spanish hemisphere), and from there to the Moluccas to take possession of the archipelago for Castile, and thereafter to Sumatra, to Pegu and to China that was believed to be situated for more than 400 leagues within the limits of the Spanish *demarcación*. Solís' expedition was aborted in circumstances whose details have been minutely discussed⁹² and the Portuguese continued undisturbed to consolidate their presence in all directions of maritime Asia beyond Malacca, concentrating already their attention on the promising reality of China. Around 1512-1514, a couple of years before landing in China for his ill-fated embassy, the Portuguese Tomé Pires finished the *Summa Oriental*, the previously mentioned repository of multi-character information available on China by the time Fernão de Magalhães was beginning to prepare his expedition: it contained the first geographic, commercial and proto-ethnographic notions of a huge kingdom named *China*, that beyond Malacca confined in the north

⁹² See for all JOSÉ TORIBIO MEDINA, *Juan Díaz de Solís. Estudio Histórico* (Santiago de Chile: Casa del Autor, 1897).

with Tartary, with many great cities and a large maritime border populated by a white people living from commerce and navigation, and open only to foreign “embassies” that carried “gifts” to access a far-distant centre, were circulating, even if in a restricted circle, in Europe.⁹³

At this point, the testimony of Maximilianus Transylvanus, a contemporary, is determinant. Transylvanus was an important personage, a personal secretary to the Emperor, and most famed for authoring *De Moluccis Insulis*, an account presented in the form of a letter commonly considered not only the earliest account published but the first printed act of long-range propaganda of Magalhães’ feats, published in the same year of 1523 in Cologne, Paris and Rome. Addressed to the Cardinal of Salzburg and dated 24 October 1522, the form of the letter is in fact (similarly to the contemporary letters that the humanist Pietro Martyre d’Anghiera marshalled in *De Orbe Novo*) a literary convention that supports the propagandistic act, transmitted as *de rigueur* in Latin. The title does not hide the purpose of introducing the discovery of the Moluccas as most a recent nautical feat under the auspices of Emperor Carlos V, which, thanks to a careful omission of any fact related to the previous presence and occupation of the Portuguese, is presented as a ‘recent discovery’⁹⁴. But *De Moluccis* is not simply a preamble to the history of the dispute for Moluccas but the introduction to the wider issue of the Iberian dispute for all the regions of East and Southeast Asia. In this context, and according to Transylvanus, the almost immediate reception of Magalhães’ proposal in 1518 should be rooted in the fact that the conquest of Malacca in 1511 had opened wide to the Portuguese the gates of South Asia where China marked the extreme reference of the Eastern limits of the known world: ‘...and not content with having reached Taprobana, the said Portuguese sailed further on to the Aurea Chersonesus, where the famous city of Malacca is located, which is the main port for all fairs and oriental trade. And even proceeding much further they have passed and reached the point of entering that very great bosom of the sea on whose banks and coasts are the peoples of the Sinas, whom now in those parts they call Schinas, the people of whom are white and quite political and urban, in the manner and form of those of our Germany, and it is believed that the lands and provinces of these Sinas extend and reach the Seras and the Asian Schitas’.

It was at this moment that Fernão de Magalhães intervened “pointing out to the Emperor that it was not yet clearly ascertained, whether Malacca was within the boundaries [*finibus*] of

⁹³ See Loureiro’s introduction and notes to Tomé Pires, *Suma Oriental*, ed. RUI MANUEL LOUREIRO (Lisboa - Macau: Centro Científico e Cultural de Macau - Fundação Jorge Álvares - Fundação Macau, 2017), and more specifically, JORGE DOS SANTOS ALVES, “A China na *Suma Oriental* de Tomé Pires (1512-1515): Em busca dos Informadores,” in *Percepções Europeias da China dos Séculos XVI a XVIII. Ideias e Imagens na origem da moderna Sinologia*, ed. FRANCISCO ROQUE DE OLIVEIRA (Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa - Palácio Nacional de Mafra, 2017), 57–66.

⁹⁴ TRANSYLUANI, *De Moluccis Insulis, Itemque Aliis Pluribus Mirâdis, Quae Nouissima Castellatorum Navigatio Sereniss. Imperatoris Caroli V Auspicio Suscepta, Nuper Inuenit*. An English and occasionally insatisfactory translation in *The Philippine Islands*, BLAIR ROBERTSON, I, pp.307-310. On Transylvanus’ letter see also FRANCISCO LEITE DE FARIA, “As Primeiras Relações Impressas Sobre a Viagem de Fernão de Magalhães,” in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão Das Molucas. Actas Do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. Avelino Teixeira da Mota, 16 (Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga – Secção de Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975), 471–418, and ALPHONSE ROERSCH, “Maximilien Transylvanus, Humaniste et Secrétaire de Charles-Quint,” *Bulletin de La Classe de Lettres de l’Académie Royale de Belgique*, 5, xiv (1928): 94–112.

the Portuguese or the Castilians because hitherto its longitude had not been known; but that it was an unquestioned fact that the Great Gulf and the Chinese people were within the Castilian area of maritime expansion [*sinum magnum et sinarum populo ad Castellanos navigationem pertinere*]. When the royal chronicler Gonzalo Fernández de Oviedo first published in 1535 the *Historia General y Natural de las Indias*, he also mentioned how seventeen years before, in 1518, the Portuguese Fernão de Magalhães had presented his ambitious projects of navigation to the East Indies to the Emperor, enticing D. Carlos with a claim of domain he was rightfully entitled to advance, “because all the Orient with the islands of Moluccas and of the Spices, and China and many other kingdoms, belongs to Your Majesty, as King of Castille”⁹⁵. López de Gómara another eminent Spanish chronicler of the time tells that Magalhães during the conferences with the all-powerful Bishop Fonseca and his council “showed a letter from Francisco Serrão, a Portuguese friend or relative of his, written in Maluco, in which he begged him to go there if he wanted to be rich quickly, and he told him how he had left India for Java, where he got married, and then to Maluco because of the spice trade. He had [also as testimony] the report of Luis Berthoman [Ludovico de Varthema], a Bolognese, who went to Bandan, Borney, Bachian, Tidore and other spice islands, which fall under the Equinox, and not very far from Malacca, Zamotra, Canton and the coast of China”.⁹⁶

Whatever doubts can be cast over the persuasive character of the materials that López de Gómara refers to have been presented to Fonseca, we can be sure of one thing: Magalhães’ knowledge of the bustling maritime trade motorways of the region was enough to endow him with an experience that went far beyond the mere reputation of a man well-informed about the Moluccas through the letters received from a comrade living there. In this light, we can understand how much capacitated he was to propose and be accepted by D. Carlos of Spain as a man who indeed could help to attain the goals that his grandfather had failed to reach. If, as Magalhães asserted, the huge region bounded within the *Sinum Magnum* was considered to be comprehended inside the hemispheric limits of the Spanish demarcation as defined by the projection of the divisional line defined by the Treaty of Tordesillas in the opposite hemisphere, Spain had a case: out of the pertinence of the Moluccan islands to the insular complex of the ‘suburbs of China’, it could advance a claim aiming to a radical change of the rhumb of the flow of wealth that Portugal was the beneficiary thanks to the monopoly of the trade of spices in the Moluccas. Again according to Transylvanus, it was Magalhães not alone but together with Cristobál de Haro, his powerful investor, who touched the right chord by asserting ‘that it was absolutely certain, that the islands called the Moluccas, in which all sorts of spices grow, and from which they were brought to Malacca, were contained in the western, or Castilian division, and that it would be possible to sail to them, and to bring the spices at less trouble and expense from their native soil to Castille’.

⁹⁵ Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*. Edición y estudio preliminar de JUAN PÉREZ DE TUDELA BUESO, II, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1959, pp.216-217.

⁹⁶ See RAMOS PÉREZ, “Magallanes en Valladolid: la Capitulación,” 223.

Interestingly, in the letter of Transylvanus, and with the exclusion of any other protagonist of the drama, the enterprise of the Moluccas is presented since the beginning as a joint venture of two men that had left Portugal disgruntled: Fernão de Magalhães “a distinguished Portuguese, who had for many years sailed about the Eastern Seas as admiral of the Portuguese fleet, having quarreled with his king whom he considered had acted ungratefully towards him”, and Cristóbal de Haro, one of the most powerful Spanish merchants who despite his *converso* origin moved extremely well in both Iberian courts and became one of the major investors in the enterprise, “the brother of my father-in-law, of Lisbon, who had, through his agents for many years carried on trade with those eastern countries, and more recently with the Chinese, so that he was well acquainted with these matters”⁹⁷. For Magalhães, Haro was no doubt the right man with the right amount of capital to understand that his projects were worth investing. On the other hand, in the eyes of the shrewd trader, the Portuguese transfuge was an attractive talent to recruit and put in service of the long-range extension of Haro’s businesses that, at least during his stay in Portugal, reached China. Thus, if Transylvanus presents both men supplementing each other with their own experiences and knowledge of East and Southeast Asia to build and advance a solid case in the Spanish court, it seems possible to conclude that the enthusiasm of a man of Haro’s dimension in putting his money into Magalhães’ project (potentially not limited to the acquisition of the monopoly of the spice trade but also the profits of the China trade that Haro was familiar with) can vouch for Magalhães’ reliability in terms of the aims he was proposing.

*

One of the outcomes of Magalhães voyage was undoubtedly an exponential growth of the relevance of China and the South China Seas as a geo-political and commercial reference in the Spanish plans of expansion in the Pacific Ocean. As we have mentioned repeatedly, in the aftermath of Magalhães’ expedition, Leone Pancaldo, the surviving pilot of the *Trinidad*, alerted in a letter to the Emperor that the tempting insular world of the eastern Pacific belonged effectively to the *conquista* of Emperor D. Carlos: not only China and the insular complex of the Lequios (Ryukyu) but also the great islands of Brunei, Mindanao, Sulawesi, Sulu, Halmahera, and others rich in gold, pearls and spices frequented by all kind of merchants from China, Ryukyu, Siam, Patane, Cochinchina and Pahang. Soon, empiricism began to impose itself on the time-honoured geographical conceptions and beliefs of Classic geography and in 1524, during the discussions of the *junta* of Badajoz the experts on the service of Spain, Sebastián Caboto, Tomas Durán, and Juan Vespucci had to admit that the location of the Moluccas was subsidiary to the previous identification of Ptolemy’s *Regio Sinarum* with *China*, as did

⁹⁷ On Haro see Louise Bénat Tachot, “Cristóbal de Haro, un Marchand Judéo-Converts entre trois mondes au XVI^e Siècle ou le défi d’une ‘Globalisation’ avant l’heure,” in *Les Sépharades. Histoire et Culture Du Moyen Âge à Nos Jours*, ed. Esther Benbassa (Paris-Sorbonne: Presses de l’Université, 2011) On the role of Haro in Magalhaes expedition see Ramos Pérez, “Magallanes en Valladolid: La Capitulación”, as well as Denucé, *Magellan, La Question des Moluques et la Première Circumnavigation du Globe*, 147–48, and Marília dos Santos Lopes, “A Expedição Magalhães-Elcano e a busca europeia das Especiarias,” in *Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas*, ed. Vítor Gaspar Rodrigues and Ana Paula Avelar (Lisboa: Academia de Marinha, 2022), 112–13.

the Portuguese⁹⁸. By 1528, there were no doubts about the potential value of the region: in the *Cortes* convened in Madrid the delegates expressed their fierce opposition to D. Carlos' intention of ceding the possession of the Moluccas to the Portuguese -- effectively materialized in the sequent treaty of Zaragoza of 1529 -- enhancing the value of the territorial assets about to be lost to Portugal, mentioning precisely those far distant Eastern Indies, that they knew to include "those provinces of the Léquios [Ryukyu] and even further to China"⁹⁹. But it was in the official cartography that China and the *Sinarum regio* would acquire the eminent position it would never lose again during the 16th century in the images of Spain's highest territorial ambitions in the Pacific Ocean. In the famous, highly elaborated planisphere *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta ahora* ("The Universal Chart that comprehends all the discoveries of the world until the present"¹⁰⁰), produced in 1529 by Diogo Ribeiro, the Portuguese in the service of Emperor Carlos V in charge of cartographing the new world claimed by Spain, the *Mar del Sul* extends from the shores of the Spanish Indies in direction to the West where it meets the *Mare Sinarum*, the China Sea that seems to bath all maritime China from Ningbo to the south, including the insular complexes of the Philippines and the Moluccas. This was the point where Spain, after the voyage of Magalhães, understood could extend the reach of Balboa's act of possession as seen from the other side of the ocean, in the New World. A Castilian standard planted at the left-most edge of the chart and flapping atop the toponym "China", marks the position of the anti-meridian as claimed by the Spanish, i.e. truncating the landmass of Asia in such a way that to the west lies the hemisphere claimed by Spain, from China to Brazil, on the Atlantic coast of America.

4. Caboto's deceit

The slaughter of Magalhães and his men on the beach of Mactan was an ominous event in the final course of an expedition that dissolved progressively under the effect of a sequence

⁹⁸ "Llámase agora aquella región la China; Ptolomeu llamóla regio Sinarum, y como los bárbaros aprietan mas la ese por decir China dicen Sina, y los mesmos portugueses ponen la China en este sitio", 'Parecer que dieron en la junta de Badajoz Fr. Tomas Duran, Sebastian Caboto y Juan Vespucci sobre la pertenencia del Maluco' (15.04.1524) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde finales del siglo XV*, iv-Expediciones al Maluco-Viaje de Magallanes y de Elcano:iv, 339–41.

⁹⁹ "...Destas otras Yndias, que en la verdad son unas mesmas con aquellas, porque esta tierra dela Nueva España va a dar en aquellas provincias de Lequeos, e despues a la China", *capítulo 23rd of the Cortes in Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla*, Real Academia de la Historia, IV, Madrid, Rivadeneyra, 1882, p. 462. See also JOSÉ MARÍA ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, "Estudio Histórico-Jurídico de la expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España", in *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, 21, 2003, pp. 217–237.

¹⁰⁰ "Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto fasta agora: Hizola Diego Ribero Cosmographo de Su Magestad: Año de 1529", Biblioteca Apostolica Vaticana, Vatican City, Carte Nautiche Borgiano III. On this famous chart see ARMANDO CORTESÃO, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Seculos XV e XVI (Contribuição Para um Estudo Completo)*, Lisboa 1932. See also CESÁREO FERNÁNDEZ DURO, "Las cartas universales de Diego Ribero (siglo XVI)" in *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo 12 (abril 1888), pp. 320–325, L. A. VIGNERAS, The Cartographer Diego Ribeiro, in *Imago Mundi*, 16 (1962), pp. 76–83, and JERRY BROTTON, "Globalism. Diogo Ribeiro World Map, 1529," in *A History of the World in Twelve Maps* (Viking Penguin, 2012), 193–222.

of disasters. However, later and not without personal interest, the humanist chronicler Pedro Martyre d'Anghiera combined these facts collected in Spain immediately after the return of the debris of the expedition, and took to him the transformation of Magalhães' roaming ventures in the Pacific into a consistent enterprise, a "rapid voyage never before accomplished by man", a rummaging voyage of exploration during which "valuable information was collected concerning the excellence of these islands":

"Magalhães' vessels sailed through the strait they sought and passed by all the islands they discovered right and left as well as those they beheld in the distance, without stopping. Their one desire was to reach the Moluccas, towards which they continued their course. All other islands were passed by in their hurried voyage, although they landed on a number to take provisions of wood and water and to trade for necessities of life; their stop was never long. Magellan, nevertheless, profited as best he could by these stops to inform himself using signs and gestures concerning the products of each island he touched, and he thus learned that in many places the sands were mixed with gold. In others, valuable cinnamon trees, resembling pomegranates, were pointed out to him. [...] He also obtained considerable information concerning the large pearls and other precious stones. He intended to revisit and examine these islands another time; for the moment, he thought only of the Moluccas. In addition, while he revolved great thoughts in his mind, a cruel destiny made him the victim of nude and barbarous people."¹⁰¹

Unfortunately, except for the lukewarm discovery of the Marianas and some islands in the present-day Philippines where he lost his life¹⁰², it was not for Magalhães to have even a glimpse of the insular promised land that unquestionably played an important role in his exploratory endeavours. The ignored glory of the certification of the existence of the insular riches searched by Magalhães in the North Pacific Ocean and the first specific claim of its appurtenance to the *conquista* of Castille¹⁰³ belongs to the once again mentioned Leone Pancaldo, the surviving pilot of the *Trinidad*, who, still in the aftermath of the Magalhães' expedition referred in a letter to the Emperor the existence of the tempting insular world of the eastern Pacific: besides China and the complex of Ryukyu (that, according to the geographical information provided by Muslim pilots, 'belongs to the conquista of Emperor D. Carlos') a world of great islands like Brunei, Mindanao, Sulawesi, Sulu, Halmahera, and others rich in gold, pearls and spices frequented by all kind of merchants from China, Ryukyu, Siam,

¹⁰¹ PIETRO MARTYRE D'ANGHIERA, *De Orbe Novo*, t ii, 286–91.

¹⁰² On those islands see in general AMANCIO LANDÍN CARRASCO, *Islario Español del Pacífico. Identificación de los Descubrimientos en el Mar del Sur* (Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984) and more specifically JUAN MANUEL SANTANA PÉREZ, "Islas del Pacífico en el viaje de Magallanes y Elcano," in *Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas*, ed. Vítor Gaspar Rodrigues and Ana Paula Avelar (Lisboa: Academia de Marinha, 2022), 57–69.

¹⁰³ 'Son de la conquista de su Cesarea Majestad'.

Patane, Cochinchina and Pahang. But there were other islands, many of them above the equinoctial line that appeared as lands of ignote but suspected wealth: “We have seen many of them and passed through them and because we don’t know the language, we don’t know what they are called, and we don’t know what it is in them”.¹⁰⁴

Reports as those of Leone Pancaldo could not but excite all those (the Crown at their head) eager to find a second-chance compensation for the huge investments lost in the expedition of 1518-1521. Some of the most powerful expressions of the Spanish motivation to continue the unfinished exploration projects of Magalhães can be found in the above-mentioned writings of Pedro Martyre d’Anghiera compiled in *De Orbe Novo*. For the Milanese humanist who spent a great part of his life serving the Catholic Kings and Emperor Charles V in the highest circle of the management of the affairs of the Indies¹⁰⁵, islands were also and unquestionably an object of wonder. Even before the voyage of Magalhães, the topos of the tempting existence of rich islands ripe to be appropriated deserved a presence in the noblest place of Martyre’s major work, the 1516 proemium of the *De Orbe Novo* addressed to D. Carlos of Spain: “Come therefore most noble Prince elected of God and enjoy that high estate of things not yet understood by men. We offer unto you the Equinoctial line hitherto unknown and burnt by the furious heat of the sun and uninhabitable according to the opinion of the old writers, a few excepted, but now found to be most replenished with people, fair, fruitful, and most fortunate, with a thousand islands crowned with gold and beautiful pearls!”¹⁰⁶

Ten years later Martyre d’Anghiera would be one of the most vocal supporters of the resumption of Magalhães’ exploits, based precisely on the fact that (besides the pressing need to occupy the Moluccas -- “that form in some wise part of Transgangetic India and may be compared to suburbs of China, of the great Gulf of Catigara, and other well-known countries”¹⁰⁷) there existed effectively an insular world whose riches the agency of Magalhães had unveiled before dying. Martyre, as a member of the Council of the Indies, had access to the information brought by Elcano or Leone Pancaldo and his elaborated version of the glimpsed islands penned in the above-mentioned 1525 letter addressed to Francesco II Sforza, Duke of

¹⁰⁴ ‘Relatório enviado ao rei de Castela de uma viagem feita a Maluco por ocasião da qual se tinha descoberto várias ilhas duzentas léguas adiante de Maluco’ in *As Gavetas Da Torre Do Tombo*, viii:340–41. As we said, the letter is not signed but from its contents and context it is unquestionable it was penned by Pancaldo.

¹⁰⁵ On Pietro Martyre, among other, see ANTONELLO GERBI, *Nature in the New World. From Christopher Colón to Gonzalo Fernandez de Oviedo*, trans. Jeremy Moyle (Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2010), ch.viii.

¹⁰⁶ PIETRO MARTYRE D’ANGHIERA, *De Orbe Nouo Petri Martyris Ab Angleria Mediolanensis Protonotarij Cesaris Senatoris Decades* (Compluti: Apud Michael d Eguia, 1530), fol. 2v.

¹⁰⁷ ‘Quia sint Maluchae in Indiae ultra Gangem pene prospectu, sinarumque regionibus & magno sinui, Catigarae ob notis terris, fere suburbanae’, D’ANGHIERA, *De Orbe Nouo Petri Martyris Ab Angleria Mediolanensis Protonotarij Cesaris Senatoris Decades*, ‘Caput Sextum’; this passage was translated in French by PAUL GAFFAREL as follows: “Les Moluques sont en quelque sorte encore de l’Inde Transgangétique: ce sont comme des faubourgs de la Chine, du grand golfe de Cattigara et d’autres terres bien connues” PIETRO MARTYRE D’ANGHIERA, *De Orbe Novo. De Pierre Martyr Anghiera. Les Huit Décades Traduites du Latin. Avec Notes et Commentaires.*, ed. PAUL GAFFAREL (Paris: Ernest Leroux, 1907), 614; The English translation in FRANCIS AUGUSTUS MACNUTT, *De Orbe Novo. The Eight Decades of Peter Martyr D’Anghiera. Translated from the Latin with Notes and Introduction In Two Volumes* 1912 (G.P. Putnam’s Sons, 1912), ii, 286–91.

Milan, encapsulates what unquestionably was at stake to justify a follow-up expedition to the Pacific: since "during this rapid voyage never before accomplished by man, valuable information was collected concerning the excellence of these islands, what may not be expected from the trading relations that will be gradually opened with the islanders?"¹⁰⁸

Visibly, the intentions of Pietro Martyre in this letter went far beyond the scholarly goal of spreading news of the transoceanic discoveries of Spain throughout Renaissance Europe. The letter to the Duke of Milan is, in fact, a vindication, an apology for the need to take risks in commercial ventures based on the rational interpretation of new knowledge facilitated by experience. Apparently, in one of the meetings of the Council of Indies (where Martyre d'Anghiera had a seat) another counsellor vented his skepticism regarding Martyre's thesis according to which, "if within the small extent of land I have mentioned, the productive action of nature is such that within a small portion of the same region, and in another enjoying the same climate, the same products are found, who will doubt that in the case of spices, heavenly power has enabled other islands besides the Moluccas and neighbouring islands to grow the same spices for example, countries situated under the equator and those which extend directly to the north or to the south of that equatorial line?". To the objection that his colleague expressed "shrugging his shoulders" -- "If they exist, as you say, either we or some other nation would know them" -- Martyre counter-attacked (apparently with the support of the Great-Chancellor Gattinara and most of the counsellors), explaining derisively those objections as "proceeding from ignorance of the ancients, especially of philosophy, and which only rests upon defective experience".

The purpose of Martyre d'Anghiera's letter seems then more substantial than it appears at first sight: it suggests a transition between the final balance of Magalhães' deeds and the introduction to the Emperor's new but consequent decision to sponsor another exploration project now trusted to Sebastián Caboto, Spain's *Piloto-mayor* of the *Casa de la Contratación* of Sevilla. The enterprise (of whom Martyre was one of the known investors¹⁰⁹) was not necessarily focused on the Moluccas but on the search for the 'great wealth' believed to be on those 'numberless islands scattered through the immensity of the ocean' that were beginning to lose their mythical contours and surge as reality that in the end could be touched with the hands.

*

To put in context the origins of the new enterprise of Sebastián Caboto it is indispensable to recall that after the arrival of Elcano and the survivors of the ill-fated expedition of Magalhães in the *nau* 'Victoria' to the port of Sanlúcar de Barrameda at the beginning of September 1522, the reports of the survivors of the expedition had added a measure of political incentive to the existing economic imperative of the discovery of a route to the riches of the Moluccas and the insular system of the region. No one had doubted that a dramatic

¹⁰⁸ MARTYRE D'ANGHIERA, *De Orbe Novo*, ii, 286–91.

¹⁰⁹ See Medina, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España*, i, 85.

aggravation of the conflict with Portugal was imminent putting at risk the fragile entente that since the treaty of Tordesillas had restrained and balanced the potentially conflictive interests of the Iberian kingdoms in matters of maritime expansionism. But the two neighbouring and major maritime powers were used for a long time to settle through diplomacy and negotiation the dissensions caused by their parallel and occasionally contradictory expansionism: the African-Canaries rivalry was settled by the treaty of Alcáçovas-Toledo (1479-1480) and the Atlantic-Western Indies conflict resolved by the treaty of Tordesillas (1499)¹¹⁰. Appealing as in the past to the advantages of diplomatic negotiation, Spanish and Portuguese met from April to May 1524, at a river point on the border of Elvas and Badajoz, committed to settling by negotiation and technical disputation the question of the exact location of the delimitation meridian in Asia and finding a solution for the question of the property of the Moluccan islands. Dependent basically on the determination of the geographical position of the Moluccas inside one of the two hemispheres of exclusive expansion delimited by a technical projection of the divisive line agreed in Tordesillas, the negotiations failed due to reasons abundantly discussed.¹¹¹

At the time, the question appeared as one of a great moment in European politics as testified by the contents of one *relazione* of Gasparo Contarini, the Venetian ambassador. Writing from Spain to the Senate of Venice in November 1525, Contarini announced that “there are presently differences between the King of Portugal and that of Castile” due to the fact of Magalhães having attained the region previously reached by the Portuguese after they ‘sailed so far to the East that they have passed India and the Cini, which they today call China, and the Moluccas Islands’. According to the diplomat, the conflict came out of a dispute not only for the Moluccas and China, but equally for Malacca “which is Aurea-Chersonesus of the Ancients”, as to whether these places fall to Portuguese jurisdiction or to Castile, defined by a meridian line completing a finite circle according to the geography of Ptolemy, as to which controversy I do not expect ever to see an end, or it fully verified...”.¹¹²

In fact, by then it was apparent to Spain that the Portuguese would never accept to retreat from the Moluccas agreeing that the islands were comprehended in the Spanish delimitation.

¹¹⁰ A comprehensive approach to Luso-Spanish treaties in FELICIANO NÓVOA PORTELA and MARTIM DE ALBUQUERQUE, eds., *Encontros e Desencontros Ibéricos. Tratados Hispano-Portugueses desde a Idade Média* (Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 2006).

¹¹¹ Studies on the main technical questions in AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, ed., *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, 16 (Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga – Secção de Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975).

¹¹² “Ma ora i Portoghesi avendo navigato tanto verso l’Oriente, che hanno passato le Indie e li Cini, che ora chiamano China, e le Isole Moluche, ed avendo la loro nave Vittoria circondato il mondo, come già tre anni scrissi alla celsitudine vostra, sono venuti in differenza non solamente delle isole Molucche, e della China, ma eziandio di Malacca, che è la Aurea-Chersoneso appresso gli antichi, se sieno della giu risidione di Portogallo, o vero di Castiglia, facendo quella linea meridiana un circolo finito secondo la geografia di Tolomeo; della quale controversia non credo mai sia per vedersi la fine, e la verificazione.”, EUGENIO ALBERI, ed., *Le Relazioni Degli Ambasciatori Veneti al Senato*, vol. ii, I ii (Venezia: Tipografia e calcografia All’insegna di Clio, 1840), 48. A translation of the report by STEFAN HALIKOWSKI-SMITH, “Gasparo Contarini’s Relazione of November 1525 to the Venetian Senate on the divergent dynamics of the Spanish and Portuguese World Empires,” *Mediterranean Historical Review* 32, no. 2 (2017): 14.

Consequently, and as it was too late to continue to clear out the problematic existence of any other maritime passage connecting the Atlantic and the Pacific other than Magalhães' strait, the Emperor took steps to affirm the rights of the Spanish Crown to those islands by launching a couple of follow-up expeditions, i.e., one expedition of exploration and another aiming the materialization of his claims over the Spice Islands. For the latter, the King ordered the construction of an unusually powerful fleet of 6 ships and 450 men trusted to Fray García Jofre de Loaisa, a commander of the order of St. John appointed in 1525 captain-general of the fleet and governor of the Moluccas with the mission to follow the route of Magalhães and confirm the Crown's rights over the disputed source of the *especiería*¹¹³. Reinforcing the intentions of the King and anticipating the multiple needs but also foreseeing the huge profits that could be expected out of the consolidation of the Spanish presence in the commercial stage of Asia, merchants were invited to subscribe to the expenses of the expedition. Apparently, so tempting was the investment that a powerful consortium of Italian and Sevillian traders took in December 1524 the initiative to advance a proposal that a few months later was eagerly accepted by the King.¹¹⁴

To lead the expedition, D. Carlos appointed Sebastián Caboto, the reputed Venetian cosmographer who served Spain in the position *Piloto-Mayor* of the *Casa de Contratación* of Sevilla¹¹⁵. The match was ideal: as the gleam of the isles had not faded yet, it was not difficult for Cabot to sell to the King his brainchild project that the Sevillian consortium had also adopted, a maritime expedition that again through the southwest strait aimed to continue the enterprise of Magalhães and to discover all the remaining territories that still tempted the Crown and the investors in the Spanish maritime ventures. In the very terms of the *cedula*, Caboto should sail "through the Strait of Magellan, which is called Todos los Santos, in demand for the lands of Maluco and the others that were discovered, as well as by the said Hernando de Magallanes and Juan Sebastián del Cano, as well as by any other persons and people who were in the armada that I ordered to dispatch with the said Fernando de Magallanes to the Especiería last year of one thousand five hundred and nineteen years, and the other islands and lands from Tarshish and Ophir and the Eastern Cathay and Zipango, crossing that gulf, and that you would go to them or to any of them that you find". There, Caboto should simply load his ships "with gold, silver, precious stones, pearls, drugstores and spices, silks, brocades or any other things of value that you will find, as well on the said islands

¹¹³ On this expedition see for all HENRY R. WAGNER, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century* (San Francisco: California Historical Society, 1929), CHARLES E. NOWELL, "The Loaisa Expedition and the Ownership of the Moluccas," *Pacific Historical Review* 5, no. 4 (December 1936): 325–36; JOSÉ MARÍA ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, "Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La Venta de los Derechos sobre dichas Islas a Portugal por Carlos I de España," *Anales de Derecho. Universidad de Murcia*, no. 21 (2003): 217–37.

¹¹⁴ The "asiento de los mercaderes" (2.12.1524) and the 'capitulación' with the Crown (4.03.1525) in JUAN GIL, "Los Armadores de Sebastián Caboto. Un Inglés entre Italianos," *Anuario de Estudios Americanos*, no. 45 (1988): 3–65. According to Gil, the model used by the Sevillian merchants in their petition of 1524 were the chapters that the monarch granted on November 13, 1522 to those who put their money in the armadas to the "Especiería" dispatched from Coruña. The Italian banks thus sought to recover the lost ground due to the important privileges that the Fuggers and the Welsers had obtained in the spice trade.

¹¹⁵ On Caboto see for all MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España*, cit.

as on any other islands or firmland that you will find and discover on the said trip"¹¹⁶. In the meantime, a sailor who had been in the Moluccas returned and related the bad treatment that the Portuguese had inflicted on the few remaining Castilians from Magalhães' expedition, and how they had captured the *Trinidad*, the remaining ship. Consequently, priorities were redefined, and the final version of Caboto's instructions commanded him to go directly to the Moluccas to join and support Loaisa in confirming the possession of the Moluccas and only then, given the chance and according to the original scope of the contract, to proceed with the discovery of all the other islands supposed to exist in the Pacific.¹¹⁷

To understand Caboto's plan we should insist that Magalhães' exploratory mission had never been circumscribed to the discovery of the strait and the search for the Moluccas. Again, in his own words on the first memorial addressed to King D. Carlos, Magalhães' proposed goal was vaguely defined as 'to discover and open the way to put under the dominion of Your Highness many islands and places of much value'¹¹⁸, an intention that the King would acknowledge in more precise terms as 'to discover in the domains that belong to us and are ours in the Ocean Sea, within the limits of our demarcation, islands and mainland and rich spices, with other things that will be of much use and benefit for our kingdoms'¹¹⁹. According to Spain's main convenience, the priority was the 'islands of Maluco', but, after this was done, "the rest that may be convenient may be sought for according to what you have been commanded"¹²⁰. Pedro Martyre d'Anghiera's mention in his abovementioned letter to the Duke of Milan of promisingly rich islands discovered during the voyage (and that Magalhães 'intended to revisit and examine another time because for the moment he thought only of the Moluccas') are a clear allusion to Magalhães' 'unfinished job' that Sebastian Caboto, not Loaisa, was in charge to complete.

To sum up, in the light of Martyre d'Anghiera's considerations, it is also reasonable to argue that Magalhães' voyage, besides what was considered the 'discovery' and localization

¹¹⁶ "...Por el Estrecho de Magallanes, que llaman de Todos Santos, en demanda de las tierras de Maluco y de las otras que fueron descubiertas, así por el dicho Hernando de Magallanes y Juan Sebastián del Cano, como por otras cualesquier personas é gente que fueron en la armada que yo mandé despachar con el dicho Fernando de Magallanes á lo de la Especería el año pasado de mili é quinientos é diez y nueve años, y las otras islas é tierras de Tarsis y Ofir y el Catayo Oriental é Cipango, atravesando aquel golfo, é que iriades á ellas ó á cualquier dellas que halládes y mejor vos pareciese para hacer el rescate y cargar los dichos navios que para ello habréis de llevar, de oro, plata, piedras preciosas, perlas, droguería y especería, sedas, brocados ó otras cualesquier cosas de valor que halláredes, así en las dichas islas como en cualesquier otras islas é tierra firme que halláredes y descubriédes en el dicho viaje". Contract of 4.03.1525 in MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España*, 421–22; See also Gil, "Los Armadores de Sebastián Caboto. Un Inglés Entre Italianos", 55–60."

¹¹⁷ See MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto*, I, pp.59–60 and 421–422.

¹¹⁸ See the "Memorial presentado al Rey sobre el descubrimiento de las islas del Maluco, que habían propuesto, y las mercedes que pedían se les concediesen" (18.03.1518) in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los Viages y Descubrimientos*, iv-Expediciones al Maluco-Viage de Magallanes y de Elcano:103.

¹¹⁹ See the "Capitulación y asiento que SS. MM. mandaron tomar con Magallanes y Falero sobre el descubrimiento de las islas de la especería" (22.3.1518) in *ibid.*, iv-Expediciones al Maluco-Viage de Magallanes y de Elcano:116–17.

¹²⁰ See the "order" of 19.04.19 in STANLEY OF ALDERLEY, *The first voyage round the World, Magellan. Translated from the accounts of Pigafetta, and other Contemporary Writers. Accompanied by original documents, with notes and an original introduction*, appendix iii, xxxiii–xxxiv.

of the Moluccas inside the Spanish *demarcación*, raised above all a great interest in the riches that were supposed to exist in the hardly glimpsed islands of the region inventoried by people like the mentioned Leone Pancaldo, the pilot of the *Trinidad*. Only this goal could justify the Crown's mobilization of funds and manpower for an expedition with the characteristics of Caboto's, based on a seemingly retrograde knowledge of Asia -- "islands and lands of Tarsis and Ophir and Eastern Cathay and Zipango" -- and supported by personages (mostly Genoese investors) that the contemporary chronicler Fernández de Oviedo defined dyspeptically as "many greedy, deceived by his [Caboto's] words and confident in his cosmography."¹²¹

In fact, giving the Eastern Cathay and Zipango and Tarsis and Ophir (from whence the biblical king Solomon's fleet brought gold to build the temple in Jerusalem) as the aims of an exploration enterprise as inserted in Caboto's *capitulación* with the Crown, was for many, to say the least, bizarre. Caboto's inusitate geographic conceptions require some attention since (despite his fleeting failure to materialize the goals proposed in 1525) in 1537 he would again (in vain) re-present to the King a similar project, not only designed with a more extended territorial range for exploration but also with a clear and declared intention (now in a flagrant clash with the terms of the Luso-Spanish treaty Zaragoza of 1529) to place all the legendary territories -- "Tarsis and Ophir and Eastern Cathay, Zipango, the Lecuos, Sendios, Rumios and the Great Tartary, and all the other firm lands and islands within the limits and demarcation of His Majesty" -- i.e. inside the Spanish demarcated area of expansion.¹²²

It is questionable if any pilot in Spain since the last days of Cristobal Colón would dare to guide a maritime enterprise of exploration to the East using as figureheads those geo-referentials as Tarsis, Ophir, Cathay or Zipango. Nowell argued that those more fabled objectives of Caboto's expedition of discovery (mostly the islands) were a legacy from Magalhães' explorations, that, besides the Moluccas, had targeted those legendary islands when instead of proceeding on his route to the Moluccas he headed north, crossing the equinoctial line and finishing to land in Cebu¹²³; however, those thesis are untenable for the reasons already advanced. With even more certitude can we reject the thesis of Jack-Hinton that without any proof other than Thorne's chart (that we will discuss ahead) asserted that "a major consideration at [the *junta* of] Badajoz was the discovery and possession of Ophir and Tarshish" and as such was re-taken by Caboto.¹²⁴

If it did not come out of Magalhães' legacy, which was then the origin of Caboto's geography? From what it is possible to know, the geographical conceptions of the *Piloto-Mayor* of Spain were archaic, especially if we compare them with the views of Fernão de Magalhães or those of contemporary cartographers such as, for example, Diogo Ribeiro, exempted from the influence of the Ptolemaic concepts still lingering in the work of cartographers and cosmographers of the

¹²¹ Quoted by MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España*, i, 85.

¹²² Ibid., 320 and 474–80; On Caboto's project see also GIL, *Mitos y Utopías Del Descubrimiento. El Pacífico*, 42–60.

¹²³ See NOWELL, *Magellan's voyage around the World. Three contemporary accounts*.

¹²⁴ COLIN JACK-HINTON, *The Search for the Islands of Solomon 1567-1838* (Oxford: Clarendon Press, 1969), 3.

lineage of Caboto and at the service of Spain, like Fr. Tomás Durán and Juan Vespucci. Together with both experts, Caboto had participated in the *junta* of Badajoz of 1524 in which Spain and Portugal tried to settle by negotiation and technical disputation the question of the exact location of the projection of the delimitation meridian of Tordesillas in Asia. Only then, when Spanish experts conceded the need to revise the archaic geographic bases of their knowledge of the region, Sebastian Caboto with Fr. Tomás Durán and Juan Vespucci, acknowledged in their final report the geographical progress of the Portuguese in Asia. Not so openly as the occasion demanded but by the devious method of hammering the Portuguese geography of Asia, making it fit the still non-dispensable geographical authority of Ptolemy and his classic successors Pomponius Mela, Pliny or Strabo used by Spain to interpret the Asian geographical reality. For example, it was on that occasion that Caboto agreed to identify Ptolemy's *Regio Sinarum* with China. And this happened because he was working not only with new information gathered during Magalhães' expedition but also with fresh geographic results of Portuguese advances in coastal China, "placing China in the North of the Moluccas, in the *Sino Magno*, as did Ptolemy".¹²⁵

But, however archaic was Caboto's geography, based essentially on that sort of archaic authority, it was not there that the *Piloto-mayor* picked his eccentric references for exploration as contained in the *capitulación* signed with the Crown. They were, unquestionably based, directly or indirectly, in many geographical and cartographical representations of East and Southeast Asia that guided the steps of Spain in the first phase of its maritime expansion, namely those adopted by Cristóbal Colón. Actually, until late, Colón's India especially *India Minor* or Transgangetic (or Southeast Asia, further the Ganges delta) – besides the fact of its proximity to Europe – was considered, according to Ptolemy and Polo's lesson, extending to the Aurea Chersonesus, to Champa, Mangi and Zipango. In a letter of February 1502 addressed to Pope Alexander VI Borgia on the eve of his fourth and last voyage, Colón still claimed the original discovery of the route to the Indies, taking the opportunity to boast that "I gained one thousand and four hundred islands and three hundred and three leagues of firm land in Asia, besides other most famous and big, and many to the East of Hispaniola [...] This island is Tarsis, is Cethia, is Ophir and Ophaz and Zipango, and we named it Hispaniola...".¹²⁶

It is in the so-called "Thorne's map" that we can find the 'colombusian' root of Caboto's ideas, assuming, as argued by Juan Gil¹²⁷, that its author, the English merchant Robert Thorne, received the map from Caboto that allegedly used it to motivate the members of the consortium (among them Thorne) that in 1524 invested in his maritime enterprises. The circumstances of the production of Thorne's map in 1527 deserve, thus, some attention. A Bristol merchant, Robert

¹²⁵ The 'memorial' subscribed by the three cosmographers in 8.4.1524 in JOSÉ TORIBIO MEDINA, *Sebastián Caboto...*, p.504.

¹²⁶ CONSUELO VARELA, ed., *Cristóbal Colón. Textos y Documentos Completos. Relaciones de Viajes, Cartas y Memoriales* (Madrid: Alianza Editorial, 1982), 311.

¹²⁷ GIL, *Mitos y Utopías del Descubrimiento. El Pacífico*, 44–45.

Thorne (ca. 1492-1532)¹²⁸ was one of those English subjects that under Henry VII and during the early years of Henry VIII benefited from the connections which non-Castilian merchants were able to make with the Western Indies inside the mercantile structure of the Spanish Empire¹²⁹. Caboto, born in England during the period his father was in the royal service, was able throughout the period he served in Spain to preserve and even develop his relations with England through his connections among the London and Bristol merchant elite with interests in Sevilla, as was the case of Robert Barlow, William Ostrich and the brothers Nicholas and Robert Thorne. For them as to several others in England, Caboto was an important potential resource, well placed in Spain that they considered for England a model of naval organization¹³⁰. The heavy-impact news of Magellan's discovery of the Southwest passage through the straits to the Pacific and the fleet's arrival in the Moluccas increased without question the value of the Bristol men's investment in Cabot's enterprises. Something they did as soon as Caboto was able to secure the King's approval for his project of following Magalhães' route to the Moluccas and even the way thither to the Cathay, Zipango and "other islands and lands of Tarsis and Ophir" in search of gold and silver, drugs and spices. Barlow and Thorne would then appear as some of the most substantial investors in Cabot's 1526 voyage, and certainly out of Thorne's investment of 1,500 *ducados* Barlow was included in the voyage as a pilot, together with Henry Latimer, another Englishmen of some education in cosmography. Their purpose was obviously to acquire priceless knowledge and experience in the Spice Islands through a first-hand account of the prospective discoveries. Despite the failure of Caboto's expedition, for the English, the association with Caboto had been fruitful enough to confirm their vision of the benefits of undertaking voyages of exploration in search of a shorter, and thus more efficient, trade route to Asia. Around 1527 Thorne became the earliest advocate of such projects to the English crown, attempting to obtain King Henry VIII's support for a voyage seeking a northern passage to Asia, which he figured would be shorter than the Portuguese route "by almost 2000 leagues". Despite Thorne's failure in obtaining the support requested, the fact is that his ideas are the root of other projects in which the English continued to invest in a passage – be it a Northwest or a Northeast passage – from the Atlantic to the seas of Asia.

Thorne's geographical ideas survive in a memorandum addressed to the ambassador of England in Spain that Hakluyt titled and published later as *'The booke made by the right worshipful Master Robert Thorne, in the yeere 1527, in Siuill, to Doctour Ley, Lorde Ambassadour for King Henrie the eight, to Charles the Emperour, being an information of the parts of the world discovered*

¹²⁸ The important role of Thorne in the projects of a Northwest passage to the Pacific and his association with Caboto were well covered by ALISON SANDMAN and ERIC H. ASH, "Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England," *Renaissance Quarterly* 57, no. 3 (Autumn 2004): 813–46 as well as JAMES A. WILLIAMSON, *The Cabot Bristol Discovery under Henry VII* (Cambridge: Published for the Hakluyt Society. At the University, 1962). See also the important study of GIL, "Los Armadores de Sebastián Caboto. Un Inglés Entre Italianos", cit.

¹²⁹ On this matter see GORDON CONNEL-SMITH, *Forerunners of Drake. A Study of English Trade with Spain in the Early Tudor Period* (London and New York: Longmans, for the Royal Empire Society, 1954).

¹³⁰ See SANDMAN AND ASH, "Trading Expertise: Sebastian Cabot between Spain and England," 829–31.

by him and the King of Portingale, and also of the way to the Moluccaes by the north'¹³¹. To illustrate his arguments, Thorne attached to his memorandum a map, "a little Mappe or Carde of the worlde" that "conteyneth the vniuersall whole worlde betwixte the twoo collaterall lines, the one in the Occidentall parte descendeth perpendicular vpon the 175 degree, and the other in the Orientall on the 170 degree, whose distaunce measureth the scale of longitude. And that whiche is without the two sayde transuersall lynes is onely to shew howe the Oriental part is ioyned with the Occident, and Occident with the Orient". By requesting the ambassador some confidentiality about the source of the map, Thorne hinted that its contents were under the seal of secrecy and that its divulgation could be understood as an offense to the Spanish policy of protection of cosmographic, geographic and nautical knowledge: "...also this Carde, and that which I write touching the variaunce betweene the Emperour and the king of Portingale, is not to bee shewed or communicated there with many of that Courte. For though there is nothing in it preiudicial to the Emperour, yet it may bee a cause of paine to the maker: as well for that none may make these Cardes but certaine appointed and allowed for masters, as for that per aduenture it woulde not sounde well to them, that a stranger shoulde knowe or discouer their secretes: and wolde appeare worst of all, if they vnderstand that I write touching ye short way to the spicerie by our Seas"¹³².

Despite its rough features¹³³, the substance of Thorne's map seems to agree with the geographical ideas that Caboto presented in those days, even if those ideas were not a product of Caboto's creativity. For example, both Nordenskiöld¹³⁴ and Shirley¹³⁵ remarked on the similitude of Thorne's map with Gregorius Reisch's, published in the latter's famous *Margarita philosophica* [*Pearl of Knowledge*] whose first edition was published in Freiburg in 1503 to be used as a university textbook, most of his chapters dealing with the seven liberal arts commonly taught

¹³¹ RICHARD HAKLUYT, *Divers Voyages Touching the Discoverie of America, and the Ilands Adiacent unto the Same, Made First of All by Our Englishmen, and Afterward by the Frenchmen and Britons* (London: Thomas Woodcocke, 1582), 33–54.

¹³² *Ibid.*, 52–53.

¹³³ "I doe not deny that there lacke many things that a consummate carde should haue, or that a right good demonstration desireth. For there should be expressed all the mountaines and riuers that are principall of name in the earth, with the names of Portes of the sea, the names of all principall cities, whiche all I might haue set, but not in this Carde, for the little space would not consent. Your Lordship may see that setting only the names almost of euery region and yet not of all, the roome is occupied. Many Ilands are also left out for the saide lacke of roome: the names almost of all portes put to silence, with the roses of the windes or pointes of the compasse: For that this is not for Pilots to sayle by, but a summarie declaration of that which your Lordship commaunded. And if by this your Lordshippe cannot well perceiue the meaning of this carde, of the which I woulde not maruell, by reason of the rude composition of it, will it please your Lordship to aduise mee to make a bigger and a better mappe, or els that I may cause one to bee made. For I knowe my selfe in this and all other nothing perfect but Licet semper discens, nunquam tamen ad perfectam scientiam peruenient. Also I knowe to set the forme Spherickall of the worlde in Plano after the true rule of Cosmographie, it would haue been made otherwise then this is: howbeit the demonstration shoulde not haue beene so plaine. And also these degrees of longitude, that I set in the lower part of this Card, shold haue been set along by the line equinoctiall, and so then must bee imagined. For the degrees of longitude neare either of the poles are nothing equal in bignes to them in the equinoctiall. But these are set so, for that setting them a long the Equi noctiall, it would haue made obscure a great parte of the mappe", *ibid.*, 52–53.

¹³⁴ ADOLF ERIK NORDENSKIÖLD, *Facsimile-Atlas to the Early History of Cartography with reproductions of the most important maps printed in the XV and XVI Centuries. Translated from the Swedish Original by Johan Adolf Ekelof and Clements R. Markham* (Stockholm, 1889), 103, table xli.

¹³⁵ RODNEY W. SHIRLEY, *The Mapping of the World. Early printed World Maps 1472-1700*, Holland Press Cartographica 9 (London: The Holland Press Publisher, 1983), 169–70, and plate 124.

at the European universities¹³⁶. However, there is a visible important difference since the great peninsula that closes the *Sinus Magnus* to the East appears fragmented in Thorne's chart and the islands of Tarsis and Ophir -- *insule Tharsis et Offir ditissime* -- appear south of the equator, surrounded by *Pentam, Jaba, Seylam, Lac, Moabar* and *Gelolo*. However, Thorne's map (and thus Caboto's geographical ideas) was unquestionably rooted in the same lore shared by Colón. A strange resemblance since by the days of Caboto few ignored that Colón's knowledge of Asia and its position in relation to Europe was deficient and his sources clearly unsophisticated: the simplest perusal of Colón's writings still shows us that the references to *Cathay* or *Zipango*, to *India* or the *Indias* exist because they were directly related with those few toponyms of Asia that were made popular in Europe since the 14th century through the divulgation of the book of Marco Polo. Associated with them came forcibly the pell-mell of legends of infinite riches, in gold, gemstones or spices that in the 15th century had guaranteed a permanent attraction to the minds of European scholars, merchants and adventurers¹³⁷. Many in those days would also agree with Pedro Margalho, the Portuguese philosopher, theologian and cosmographer, in whose major work, the *Physices Compendium* (1520), Colón's asian divagations had been swiftly dismissed and treated with such terms as "delirium" and "insanity"¹³⁸. In 1552, the renowned Portuguese historian João de Barros in the third *livro* of his 1st *Década da Ásia* dedicated a few pages to the history of Colón's first maritime voyage, especially the episode of the Genoese's initial invitation to King D. João II of Portugal to sponsor his project of sailing westwards to Cathay and Zipango and the sequent rebuttal of such proposals by the monarch. Barros described Colón as a man much given to "fantasies and imaginations", a man who had followed Marco Polo, especially in his mentions of "the oriental things of the kingdom of Cathay and also of the great island of Zipango" and ended "fantasizing that one could sail through the western Ocean Sea and reach the island of Zipango and other unknown lands". According to Barros, in the end, the experts to whom the King committed "these things of cosmography and his discoveries" declared that there was no likelihood of fulfilment in Colón's projects, a mere "empty bragging" based "on the imaginations and things of Marco Polo".¹³⁹

Thus, the obvious question is how come was Caboto able to conceive and make accepted by the Crown his geographical thesis, apparently marked by discredit and disbelief, and that a contemporary, the Spanish chronicler Fernández de Oviedo defined bluntly as "deceiving"?¹⁴⁰

¹³⁶ GREGORIUS REISCH, *Margarita philosophica nova*. Anastatic reprint with an introduction by LUCIA ANDREINI, Salzburg: Institut für Anglistik und Amerikanistik, Universität Salzburg, 2002 (3 vols.). See NORDENSKIÖLD *ibid.*, 40, table xxxi.

¹³⁷ See for all "A Ásia Oriental nos primeiros escritos de Colombo" in LOUREIRO, *Nas Partes Da China. Colectânea de Estudos Dispersos*, 11–33.

¹³⁸ See PEDRO MARGALHO, *Physices Compendium* (Salamanca: Juan de Porras, 1520), fol.4v.; see also GIL, *Mitos y Utopías Del Descubrimiento: I. Colón y Su Tiempo*, 172.

¹³⁹ DIOGO DO COUTO and JOÃO DE BARROS, *Da Ásia de João de Barros e de Diogo Do Couto. Nova Edição Oferecida a Sua Magestade D. Maria I, Etc.*, 2 [fac-simile of ed. Lisboa, Régia Officina, 1778] (Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973), Primeira Década, Livro III, cap. XI.

¹⁴⁰ Quoted by MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España*, i, 85.

Those theses, however, Caboto had dared to wrap in a newly recovered respectability based upon his authority as *Piloto-Mayor*. How was it possible? The only answer could point to the existence of remarkable inertia or critical incapacity among important sectors of the Spanish *intelligentsia* with power to decide on matters related to the Indies, or even their reluctance to follow the fast pace of Portuguese maritime expansion and the inherent growth of geographic and cosmographic knowledge of Asia. Pero Ruiz de Villegas – a Spanish cosmographer and one of the delegates to the *junta* of Badajoz-Elvas in 1524 (one of those that on the same occasion never endorsed Caboto's eccentric views in geographical matters) confessed and provided copious examples proving that until 1516 and in terms of the geographical knowledge of the East Indies, there was an almost total dependence of the Spanish cosmographers on the cartographic materials they could obtain from their Portuguese counterparts¹⁴¹. But not everyone was eager to acknowledge and subscribe to the candid confession of Ruiz de Villegas. One of the most telling examples of such sort of denial can be found in the pages of the *Suma de Geographia*, generally considered one of the cornerstones of Spanish cartographic and navigational literature in the first half of the sixteenth century. Authored by Martín Fernández de Enciso, a Sevillian explorer and geographer who served in the West Indies¹⁴², the *Suma* was first published in Sevilla in 1519, six years before Caboto's *capitulación* with the Crown. Through the pages of the *Geographia* one can follow the string of places not only on the eastern coast of Africa but also in the Persian Gulf, Gujarat, Malabar, Ceylon or Malacca, that Enciso mentions but omitting their Portuguese discovery, conquest and settlement. When it happened that Enciso referred to and described the *India extra Ganges*, he copied in all their archaic splendour full pages produced under the orthodoxy of Ptolemy's geographical categories stuffed with the medieval information extracted from the book of Marco Polo. As Colón could have done, the folios of Enciso's *Suma de Geographia* describing Asia are crowded with references to the glittering or odoriferous riches of the emporia of Zeitan or Qinsay, and also to the kingdoms of Cathay and Mangi, that Enciso still believed to be under the rule of the Great Khan, in the succession of the Prester John! With dramatic name-dropping rhetoric, in 1519 Enciso presented to the young King a grand panoptic view of Asia: "Zirtona and Zipango and the Chersonesus Aurea, Jocat and the Gatigara belong to Your Highness and in this place are the islands of Java Major and Minor, and Cipango and the Clavas and Jocat, Tarsis, Ophir", a true *mare magnum* of mythical geographies that Enciso jealously included in the Spanish demarcation. The contrast of Enciso's

¹⁴¹ The memorial of Ruiz de Villegas was transcribed by ANDRÉS GARCÍA DE CÉSPEDES, *Regimiento de Nauegación que mando hazer El Rei Nuestro Señor por orden de su Consejo Real de las Indias a Andres Garcia de Cespedes su Cosmografo Maior* (Madrid: Juan de la Cuesta, 1606) chap. viii, pp.145v.-149, and quoted also by ARMANDO CORTESÃO, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Seculos XV e XVI (Contribuição para um estudo completo)*. (Lisboa: Edição da "Seara Nova," 1935), i, 174–175.

¹⁴² MARTÍN FERNÁNDEZ DE ENCISO, *Suma de Geographia, que trata de todas las Partidas e Provenencias del Mundo en especial de las Indias e trata largamente del Arte del Marear* (Sevilla: Jacobo Cronberger, 1519) On Fernández de Enciso see MARIANO CUESTA DOMÍNGO, "Introducción", in MARTÍN FERNÁNDEZ DE ENCISO, *Suma de Geographia*, Madrid, Alianza, 1987.

credulous mention of geographical fantasies with the absence of important information regarding the conflictual expanse of Spain's rival neighbour is somehow surprising, to say the least. In fact, Enciso presented his printed work to D. Carlos, not only for the monarch's own delight in learning about "all parts and provinces of the world, especially of the Indies", but also with the ambition to provide a practical instrument, an *arte de marear* to be used by his sailors and pilots to whom were trusted the Spanish voyages "of discovery of new lands"¹⁴³, i.e. people whose primordial concern was to move with prudent respect for the Iberian areas of *demarcación* in the West and especially in those East Indies that, just two years before, King D. Fernando *el Catolico*, based in a totally different geography, had trusted Juan Díaz de Solís to explore and to determine the limits.¹⁴⁴

One of the interesting things in Fernández de Enciso's specific references to the insular system of South and Southeast Asia is the fact that they are too obviously close to the geography of Caboto not to suggest its direct association to the terms of the latter's capitulación with the Crown: "Ahead of these [islands], eighty leagues from Java to the southeast is another island called Jocat, where there is much gold in abundance and much many elephants and apes and many little sea snails, which are used in many lands for currency. And according to what is written about Ophir, from where Solomon had the gold brought to the Temple, it is believed that this is Ophir because here there is a great abundance of gold and other things that took Solomon." ...¹⁴⁵

*

To sum up, I am convinced that Sebastian Caboto's ideas behind the projects of maritime exploration of the *islas* in the Northern Pacific regions have no relation at all with Magalhães' legacy of exploration as suggested by Nowell. Magalhães' legacy was rooted unquestionably in the Portuguese matrix of exploration of the Pacific and survived through the Reinel cartography in the charts of Diogo Ribeiro or Nuno Garcia de Toreño¹⁴⁶. On the

¹⁴³ Ibid.

¹⁴⁴ In 1512 King D. Fernando el Catolico, upon learning that Afonso de Albuquerque after the conquest of Malacca was preparing an "armada" to go to the "[land of the] Chins", more than "400 legoas inside the demarcation of Castille", planned to send an expedition around the Cape of Good Hope to verify that the islands were in the Spanish demarcation. The capitulación signed with Juan Díaz de Solís with that aim was based on the claim that Malacca was located in the hemisphere demarcated for Spain as it resulted from the eastern projection of the division line defined in the Treaty of Tordesillas, and that the coast of China, being situated for more than 400 leagues within the limits of this domain, the Moluccas, a fortiori, belonged to Castile (medina Solís). Abstaining to plan upon any geographical fantasy, the Crown had then trusted Solís with the mission to head to Ceylon through the Cape Route where he was instructed to initiate the technical work of demarcation; he would then go to Malacca, and thereafter to the Moluccas to take possession of the archipelago in the name of Castile; from there he could then proceed to Sumatra, to Pegu, to China and to the country of 'los Jungos'. See JOSÉ TORIBIO MEDINA, *Juan Díaz de Solís. Estudio Histórico*.

¹⁴⁵ FERNÁNDEZ DE ENCISO, *Suma de Geographia, Que Trata de Todas Las Partidas e Provençias Del Mundo En Especial de Las Indias e Trata Largamente Del Arte Del Marear*, lxii r. Juan Juan Gil analysed with usual erudition the roots of the insular myths of Tarsis and Ophir and also their influence in Fernandez de Enciso: GIL, *Mitos y Utopías del Descubrimiento. El Pacífico*, 74.

¹⁴⁶ See JOSÉ MARÍA MORENO MARTÍN, "La Transformación de Mar en Océano en los primeros mapas del Pacífico (1519-1529)," in *Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas*, ed. Vitor Gaspar Rodrigues and Ana Paula Avelar (Lisboa: Academia de Marinha, 2022), 251–65.

contrary, Caboto's design was diverse and its archaism can be represented and explained by his associate Robert Thorne's chart, based on the well-divulged map of Gregorius Reisch, conveniently "hammered" to make it adapt to the cosmography of Martín Fernández de Enciso as consecrated in the *Summa de Geographia* dedicated to King Charles and published in Sevilla in 1519, and whose authority Caboto, *Piloto-Mayor* of the *Casa de la Contratación* of Sevilla, could not ignore five years later in 1524, while preparing to request the support of the same monarch for his exploration projects.

5. In the wake of Magalhães

The tragic outcome of García de Loaisa's expedition to the Moluccas is well known and there is no need to engage in detailing another of Spain's failures in acquiring a permanent settlement in the Pacific Ocean¹⁴⁷. Also, we will not discuss here either the embarrassing collapse of Caboto's project of crossing the strait heading to the South China Sea, doomed since the moment he chose instead to explore the Rio de la Plata and sections of what is now Brazil without even crossing the strait. Historians still try to find an explanation for Caboto's deviation from the original *capitulación*: was it a secret design planned at an official level¹⁴⁸, or simply the belief (adopted in the rutter of Rui Faleiro, the partner of Magalhães) that the true fabled passage from the Atlantic to the Pacific could be found precisely through the Rio de la Plata and that from there it would be viable to reach both Javas, major and minor, and the Malay Peninsula, or, as most famously named by Ptolemy, the Golden Chersonese?¹⁴⁹. Of course, there are no great doubts that Magalhães' project was based on the Reinell's cartographic works he possessed, a large world map representing the Atlantic coast of South America in a way that suggested the existence of a maritime passage to the «Sea seen by the Castilians», placing the Maluco archipelago in the westernmost part of that wide open sea, in a location that could be interpreted as belonging to the area

¹⁴⁷ See for all WAGNER, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*, and ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, "Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España."

¹⁴⁸ Besides MEDINA, *El Veneciano Sebastián Caboto al Servicio de España* cit., see also JUAN PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, "La Especería de Castilla. Nota Política en la Política Indiana. (Consideraciones sobre la Implicación Atlántica en la Gesta del Pacífico)," in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão Das Molucas. Actas Do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. AVELINO TEIXEIRA DA MOTA (Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga – Secção de Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975), 681-683.

¹⁴⁹ "Hallarás una Isla en 143 grados de longitud y en 34 de latitud, que es mui grande Isla llamase Jaba menor ay muchas droguerías é aromata, y de esta Isla a 6 o 7 grados de latitud por toda ella ba á dar la Abera Creosonese, segun que esta en las cartas mias la cual Abrea Creosonese, dice Tolomeo, es una de las mas ricas del mundo". A manuscript of Faleiro's 'Regimiento de la altura del este-oeste' exists in Sevilla in the Archivo General de Indias Patronato, 262, R.3, it was published (without identification of its autor) in *Revista General de Marina*, xxxii, 1893, pp. 381-394, and was studied and identified as being Rui Faleiro's lost 'Regimiento' of 1519 by AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, "A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da Náutica em Espanha," in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. Avelino Teixeira da Mota (Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga – Secção de Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975), 315-41.

of Spanish influence¹⁵⁰. However, Magalhaes does not seem to have ever considered such a passage in the Rio da Prata because, as argued by Teixeira da Mota, Magalhães refused since the beginning to accept Faleiro's opinions dismissing his *roteiro* as useless.¹⁵¹

*

Expectations to discover islands did not fade with the barred access of the Spanish to the Moluccas and to the trade fluxes of the region as imposed by the Treaty of Zaragoza of 1529, neither were the Spanish discouraged by the successive failures of exploration enterprises: the motivation power of the hegemonic geomythologies of land and sea persisted all along the 16th century mixed with an ambiguous sense of a triumph that materialized in stubborn self-sufficiency that dispensed with a concern to follow other more 'modern' trends of knowledge of Asia. The persistence of old beliefs and geographical images that anticipated or at most coexisted with the first Portuguese explorations of the Pacific would shape the course of subsequent exploratory voyages of Spain. But they were not the exclusive motivation since there were also geo-political-legal factors that accrued to the foundations of Spain's claim to continue to extend the range of their expansionism to Asia, giving a refreshed meaning to the subsequent eight decades of exploration of the Pacific by Spain, materializing, and completing Balboa's act of possession, five years before on the opposite side of the ocean. In fact, despite the little familiarity acquired by Magalhães and his companions during their brief stay on the central part of the insular system later named as 'Philippine islands', the formal acts of symbolic possession they performed and the few alliances of friendship and trade convened with local chieftains resulted in the opening of the way to their appropriation, not only in territorial terms but also, much before, as a referential point for further expansionistic dynamics that aimed beyond the Moluccas. Even if a solid and effective process of appropriation like the Spanish settlement in the Philippines was still a distant event that would take place only past the middle of the 16th century, half a century over the date of the discovery of the islands by Magalhães, in the meantime, the Spanish expansion in the region continued but without any remarkable achievement. Even though the history of Spain's expansionism through the Pacific until the middle of the 16th is reducible to little more than a set of impromptu and accidental encounters with new lands and peoples, that invariably ended in disaster, mentions of the search for islands in the *Mar del Sur* continued to be ubiquitous in projects of maritime exploration or in the instructions given to those that the King considered deserving of support. Often, as an antechamber placed in the middle of the history of Spanish expansionism, the discovery of the *islas* and their appropriation anticipated the grand dream that would follow immediately: the discovery of China and the inherent dreams of its conquest. It would go well beyond the scope of the current study

¹⁵⁰ See RUI LOUREIRO, "Inquérito sobre as fontes do projecto de Fernão de Magalhães," in *Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos. XVI Simpósio de História Marítima 19 a 21 de Novembro de 2019*, ed. VÍTOR GASPAR RODRIGUES and ANA PAULA AVELAR Magalhães e Elcano (Lisboa: Academia de Marinha, 2021), 348–49 and "Buscar el Levante por el Poniente: Martín Behaim revisitado," *Cuadernos Hispanoamericanos*, no. 824 (2109): 41–58.

¹⁵¹ See MOTA, "A Contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha.", 321.

to engage in the detail of those endeavours; however, mentions of Hernán Cortés, Pedro de Alvarado, Miguel López de Legazpi or Álvaro de Mendaña and Pedro Fernandes de Queiroz are unavoidable in terms of illustrating with powerful examples the role that islands played as a source of a permanent motivation for Spain's exploration of the Pacific now definitely trusted to men of the West Indies in the Pacific Coast.¹⁵²

*

It goes without saying too much that, despite the dynamics of the Spanish expansionism in the Pacific and in terms of knowledge about South and Southeast Asia the Iberian contrasts continued to be evident and it is difficult to ignore their character. As pointed already by Nowell, Antonio de Abreu's Portuguese expedition to the sea of the Moluccas in 1511 immediately after Albuquerque's conquest of Malacca, antedated by nearly two years Balboa cross of the isthmus of Panama and the alleged claims of his "discovery" of the Pacific Ocean. Abreu's sailing of important parts of the North Pacific before the appearance of Magellan symbolizes the permanent advance of the Portuguese on the western side of that ocean seeking lands further to the East. And, as Nowell remarked too, "the important thing is the fact that for years all the real accomplishments leading to an understanding of the great ocean came from this [Portuguese] side, just as they had always come in the past"¹⁵³. During decades of a cautious *apprentissage*, the Portuguese discovered, named, reached and settled in Asia through a natural and phased process of political, religious and commercial expansion from South to East Asia, illustrated by an effectively knowledgeable narrative and practical cartography. Spain, on the contrary -- hostage of an archaic geographical lore, loaded with the chains of Ptolemy's geographical canon, the medievalisms of Marco Polo and some biblical geographical myths -- took a similar number of years to understand and accept the topsy-turvydom of its understanding of Asia in general, that blundered its geographical and cartographic bases, misguiding and delaying the success of Spain's maritime enterprises both in the Atlantic and in the Pacific oceans. For example, the Spanish conquerors and explorers of the Indies of the first three decades of the 16th century always considered their lands as being geographically proximate to the Asian continent. In fact, neither Cortés nor his followers ever perceived the conquest of the Aztec capital as the pinnacle of their wars of conquest. For them it was but one phase of a greater enterprise, one that they believed would take them much farther afield, as far as the so-called "Southern Sea" (the *Mar del Sur* or the Pacific Ocean) and from there to the rich islands of Asia and China as described by Marco Polo¹⁵⁴. Under that illusion, in May 1522 in the third of his most famous *cartas relaciones* written from Tenochtitlan, Cortés declared to the King that "by discovering this sea we would render a great and memorable

¹⁵² See for all the inluminating pages of Juan Gil, *Mitos y Utopías del Descubrimiento. El Pacífico*.

¹⁵³ See NOWELL, "The Discovery of the Pacific: A Suggested Change of Approach," 7.

¹⁵⁴ SALVADOR ÁLVAREZ, "Cortés, Tenochtitlan y la Otra Mar: Geografías y Cartografías de la Conquista," *Historia y Geografía*, no. 47 (December 2016): 49–90.

service to Your Majesty, especially as all those who have some learning and experience in the navigation of the Indies are quite certain that once the route to the Southern Sea has been discovered we shall find many islands rich in gold, pearls, precious stones and spices, and many wonderful and unknown things will be disclosed to us"¹⁵⁵. The *adelantado* Pedro de Alvarado, a well-known man of the school of Cortés, was another *conquistador* who moved under the spell of the *islas* of fabled riches. In one important document as the *capitulaciones* negotiated in 1539 by Alvarado with the Crown to organize an expedition to the "southern sea towards the Ponent", a mention is made to the threefold process of "descubrimiento, conquista and población", the discovery, the conquest and the colonization of "islands and provinces" eventually found in the course of the expedition to the Pacific¹⁵⁶. The *conquistador* and contemporary historian Bernal Díaz del Castillo would also refer the *capitulación* in his *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, but adding that the true goal of Alvarado was "to go to the Ponent to China and the Spice Islands".

Past the middle of the 16th century, exploratory expeditions in the Pacific for the search for the islands of infinite riches continued, mainly in New Spain, to monopolise the initiative of investors in the West Indies. For some time, the successful outcome of López de Legazpi's Mexican expedition to the Philippines raised hopes of a successful materialization of the dreams of Magalhães. With patent enthusiasm, the first printed *relación* of the discovery announced that "there are many other very large islands around there and they are like this [Cebu]. Among them, there is a land so rich in gold that they do not value it at all, and there is so much cinnamon that they burn it instead of firewood. [...] There are so many islands that people say they are seventy thousand and eight hundred. [...] And those in Mexico are very proud of their discovery believing that they will be the heart of the world"¹⁵⁷. In the same tune, Henry Hawks, an English merchant who lived a few years in New Spain, recalled in a memory penned at the request of Hakluyt in 1572 those "islands of China, which are certain islands [the Philippines] which they [Spaniards] found [...] There are many of these islands, and the Spaniards have not many of them as yet, for the Portuguese disturb them much, and combat with them every day, saying, it is part of their conquest..."¹⁵⁸.

¹⁵⁵ ANTHONY PAGDEN, ed., *Hernán Cortés. Letters from Mexico* (New Haven and London: Yale University Press, 2001), 267.

¹⁵⁶ "Asientos y capitulaciones hechas por S. M. con el Adelantado D. Pedro de Alvarado, sobre el descubrimiento, conquista y población de las islas y provincias que estuviesen en la mar del Sur hacia el Poniente, en los años de 1538 y 1539; y con el Virrey de Nueva España D. Antonio de Mendoza en el de 1541" in *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar*. Segunda serie, Real Academia de la Historia, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, "De las islas Filipinas, 2 volúmenes (Nº 2 y 3, 1886-1887)", T. 2, 1886, pp. 7-26

¹⁵⁷ "Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho navegando con la armada que Su Magestad mando hacer en Mexico. Con otras cosas maravillosas y de gran provecho para toda la cristiandad: son dignas de ser vistas y leídas" in CUEVAS, SJ, *Monje y Marino. La Vida y los Tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*, 377-80.

¹⁵⁸ "A relation of the commodities of Nova Hispania and the maners of the inhabitants" in RICHARD HAKLUYT, *The Principal Navigations Voyages Traffiques & Discoveries of the English Nation. Made by Sea or over-Land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at Any Time within the Compasse of These 1600 Yeeres* (London: Everyman, 1926), ix, 392.

*

It is worth recalling that by the 60s of the 16th century when the tradition and success of the “island books”, the repositories of charts of islands known as *isolarii* began to fade as a specific type of geographical literature, Alonso de Santa Cruz, *Cosmographo Mayor* of Carlos I of Spain, still produced his *Islario general de todas las islas del mundo* presented as a repository of “all the islands that are known and have been discovered to date”¹⁵⁹. Yet, as remarked by Cuesta Domingo, on the tables of the *Islario* the closed and circumscribed shape of the island finds in its description the propitious place to fill the cartographic void with all kinds of information. However, there is no solution of continuity between the literary and the geographical imaginaries: “The text oscillates between objective information and a deposit of news disseminated in the rather lax mould of descriptive geography, which is nourished, for the most part, by information from the authors of Antiquity”¹⁶⁰. Santa Cruz’s representation of the island of Zipango is a telling example of this type of archaism in the post-Magalhães era. Ignoring or omitting any reference to the then commonly admitted identification of Zipango with Japan (where the Portuguese had disembarked almost twenty years earlier), much of Santa Cruz’s description under the mention “Cipango” continued to be drawn from the pages of Marco Polo. In the correspondent geographic plate¹⁶¹, Santa Cruz seems to have followed a 1550s model, while around the same time, in 1561, the Portuguese cosmographer Bartolomeu Velho produced his famous planisphere, including what A. Cortesão has considered one of the most “remarkable” representations of the Japanese archipelago¹⁶².

Definitely, by the end of the 16th century, the political-cultural battle for the ‘virtual possession’ of the North Pacific was lost for Spain. When the Flemish cartographer Abraham Ortelius, published in 1570 his famed monumental atlas *Theatrum Orbis Terrarum*¹⁶³, the plate *Indiae Orientalis insularumque adiacentium* (that included the “orbis insularum”, the insular territorial *corpus* attached to the Southeast and East Asia landmasses, represented comprehending Java, Sumatra, the Philippines, Brunei, New Guinea and the Moluccas, including also Japan, the Ryukyu, Formosa and Hainan) was placed under a huge, coloured, distinctive Portuguese royal coat of arms in the top-right corner of the chart that left no doubts about

¹⁵⁹ The original manuscript was published by ANTONIO BLÁSQUEZ (Madrid: Patronato de Huérfanos de Intendencia é Intervención Militares, 1918). See also JUAN DE MATA CARRIAZO, “Estudio Preliminar: Alonso de Santa Cruz y su Cronica de los Reyes Catolicos,” in *Alonso de Santa Cruz. Cronica de los Reyes Catolicos (Hasta ahora Inédita)*, vol. T.1 1491-1504, Publicaciones de La Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla xlix (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1951).

¹⁶⁰ MARIANO CUESTA DOMINGO, *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica* (Madrid: Consejo Superior Investigaciones Científicas - Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, 1983), ii, 21–23.

¹⁶¹ *Islario*, pp.430–433, plate 105.

¹⁶² ARMANDO CORTESÃO, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Seculos XV e XVI (Contribuição para um estudo completo)*. (Lisboa: Edição da “Seara Nova,” 1935), pp.240–241, plate xxii, and also ARMANDO CORTESÃO and AVELINO TEIXEIRA DA MOTA (eds.) *Portugaliae Monumenta Cartografica*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa 1987, plate 204.

¹⁶³ ABRAHAM ORTELIUS, *Theatrum Orbis Terrarum*, Antverpiae, Apud Aegid. Coppeniem Diesth, 1570, retrieved from the Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/98687183/>. (Accessed March 16, 2017.)

the message that it carried with it, addressed to an intra-European public: extending from Persia through South, Southeast and East Asia, until Japan, those were the East Indies, under the territorial and maritime hegemony of the kings of Portugal.

Ortelius' *Atlas* represented the advent of a new world. A world where, by the end of the 16th century, the mysticism and the poetry of the *islas* seem to have vanished almost completely, the geomyths finally pushed out of the frame of the tables of Santa Cruz' *Islario General* by modernity. It was the announcement of a new era: what Kantorowicz once wrote about the political myth, could be also said about the geographical myth that, "when transposed from the warm twilight of myth and fiction to the cold searchlight of fact and reason, has usually little left to recommend itself. Its language, unless resounding within its own magic or mystic circle, will often appear poor and even slightly foolish, and its most baffling metaphors and high-flown images, when deprived of their iridescent wings, may easily resemble the pathetic and pitiful sight of Baudelaire's Albatross. Political mysticism in particular is exposed to the danger of losing its spell or becoming quite meaningless when taken out of its native surroundings, its time and its space".¹⁶⁴

By the last decades of the 16th century, there was little place left for fantasy and imagination; in the dry accounting of the bureaucrats of the *Consejo de Indias* (for whom the main question regarding the *islas* was simply its appurtenance or exclusion from the demarcated earthly hemisphere that the Spanish *Monarquía* ambitioned to appropriate in its entirety), the islands were exclusively known and unknown, discovered or still to be discovered. This practical philosophy of concise terms has a good example in Juan López de Velasco's *Geografía y Descripción Universal de las Indias*, (1574) a commissioned work elaborated out of López de Velasco's duties as *Cronista y Cosmógrafo Mayor de los estados y reinos de las Indias, islas y tierra firme del mar océano*, that made of him the official historian of the Spanish Indies. Aiming to include the available and precise knowledge of the contents of the Spanish demarcation, the *Geografía* was allegedly built over the relevant information on the West Indies that López de Velasco managed to gather during his term in office, from 1571 until 1574, in his privileged position of "gatekeeper of cosmographical knowledge" about the New World¹⁶⁵. In the *Geografía*, there is a wider geographical entity defined globally as *Islas del Poniente* that (definitely included in the *Indias Occidentales* and coexisting with the big continental masses of Mexico or Peru) takes the place of those *islas* called once *de la Especiería*, those "thousand islands crowned with gold and beautiful pearls" extolled by Pedro Martyre d'Anghiera. On the turning of the 16th century, they still loomed through a veil of geographical uncertainty; now, not as a 'string of pearls' but as a series of rocks planted on the ocean they had settled

¹⁶⁴ ERNST H. KANTOROWICZ, *The King's Two Bodies. A Study in Mediaeval Political Theology* (Princeton and Oxford: Princeton University Press Princeton and Oxford, 2016), 3.

¹⁶⁵ This definition in MARÍA M. PORTUONDO, *Secret Science. Spanish Cosmography and the New World* (Chicago and London: The University of Chicago Press, 2009), 141.

firmly in the political *Indias Occidentales* of the imperial cartography elaborated by men like Antonio de Herrera, the *Cronista Mayor*:

“Indies of the Ponent are all the islands and firm land which are comprehended within the demarcation of the Crown of Castile and León, to the westernmost point of the aforesaid demarcation, whose line, as said, passes over the other side of the world, by the city of Malacca. From there to the East and New Spain, there is a large gulf of an infinite number of islands, big and small, and coastlines and firm land, that are divided into Spice Islands, or the Moluccas, the Philippine Islands, the coast of China, the islands of the Lequios and the Japanese, the coast of New Guinea, the Solomon Islands and the Ladrões”.¹⁶⁶

¹⁶⁶ ANTONIO DE HERRERA Y TORDESILLAS, *Historia General de los hechos de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano que llaman Indias Occidentales* (Madrid: Juan Flamenco - Juan de la Cuesta, 1601), i, 55.

**UN TEXTO NÁUTICO SEISCENTISTA INÉDITO.
ARTE Y REGIMIENTO DE NAVEGACIÓN PRÁCTICA (CA. 1636)
DE JUAN DE ECHEVERRI (1609-1662), A TRAVÉS DE
IGNACIO MUÑOZ (1612-CA. 1686).**

José María Moreno Madrid¹

Resumen

Transcripción del texto náutico del siglo XVII - *Arte y Regimiento de Navegación Practica* (c. 1636) de Juan de Echeverri, que quedó inédito y llegó hasta nosotros a través de una recopilación realizada en el siglo XVII por Fray Ignacio Muñoz.

Palabras clave: Regimiento de Navegación, Juan de Echeverri, Ignacio Muñoz, Itinerarios.

Abstract

Transcription of the 17th century nautical text - Art and Regiment of Practical Navigation (c. 1636), by Juan de Echeverri, which remained unpublished and came to us through a compilation made in the 17th century by Fray Ignacio Muñoz.

Keywords: Regimiento de Navegación, Juan de Echeverri, Ignacio Muñoz, Itineraries.

¹ Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT) / Universidade de Lisboa

Introducción

Fray Ignacio Muñoz, O.P. (1612-ca. 1686) fue una figura clave en el panorama científico de la Monarquía Hispánica del siglo XVII. Desarrolló su actividad en Filipinas, la India, México y Madrid, dedicándose a una amplia variedad de disciplinas. Entre ellas primó la ciencia náutica, pues en la década de 1660 le había prometido a Felipe IV que, a cambio de su mecenazgo, le obsequiaría con las herramientas navales pertinentes para reforzar las flotas hispanas.² Para este propósito, Muñoz fue compilando informaciones de diversas fuentes y autores, que se encuentran recogidas en sus dos principales obras: los *Derroteros de los mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas, y otros documentos*³ y el *Observationes Diversarum Artium*⁴—ambas manuscritas, y ambas paulatinamente redactadas entre 1660 y 1686. Muñoz, además de producir contenido original, también copiaba, parafraseaba y comentaba obras impresas y manuscritas que le llegaban a las manos durante sus viajes. Algunos de estos trabajos no han sobrevivido hasta nuestros días—o, al menos, no han sido aún identificados—, lo que hace de los manuscritos de Muñoz un valioso recurso para rescatarlos.

En los *Derroteros de los mares de Marruecos...*, el dominico, comentando un conjunto de derroteros de las costas americanas que había transcrito, apunta que los había sacado «de un libro manuscrito que fue de [D. Juan de Echeverri], Conde de Villalcazar y Marqués de Villarubia» que le había prestado «su hermano D. Juan Domingo de Echeverri, Conde Villalcázar y Marqués de Villarubia, que navegó en la Carrera de las Indias 34 años y fue general de las flotas de Nueva España».⁵ Unas páginas más adelante añade que «en este mismo libro del Marqués, que me prestó el conde su hermano, había una obra con título *Arte y Regimiento de Navegación Práctica*».⁶ Según Muñoz, la había «compuesto el mismo Marqués, dedicado al conde Duque con intento de imprimirla, [lo] que después no ejecutó por razones que tuvo para ello».⁷ El tratado náutico no estaba fechado, pero el dominico creía que lo habría redactado «por los años de 1636».⁸ A continuación, Muñoz procede a resumir y parafrasear esta obra que, hasta donde sé, nunca llegó a la imprenta, y su manuscrito—el que Muñoz poseyó o alguna otra copia—no ha sido aun localizado.⁹

² Sobre Ignacio Muñoz, véase: MORENO MADRID, José María. Ciencia y patronazgo real en el imperio español del siglo XVII: Fray Ignacio Muñoz y su Propuesta de trabajo de Artes Náuticas, pp. 45-78; MORENO MADRID, José María - A Seventeenth-Century Collection of Rutters: Derroteros de los Mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas, y otros documentos, compilados por Ignacio Muñoz; GINOVART, Josep Lluís i; LLUIS-TERUEL, Cinta - Ciencia en el imperio español del siglo XVII: Fray Ignacio Muñoz y sus manifiestos geométricos, p. 611; GINOVART, Josep Lluís i; LLUIS-TERUEL, Cinta - The «Geometric Manifesto» of Fray Ignacio Muñoz (1684). The Kepler heresy and the Heptagonal Apses of Gothic Cathedrals, pp.123-148.

³ *Derroteros de los mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas, y otros documentos*, Biblioteca Nacional de España [BNE], Mss/7119. De aquí en adelante, abreviado como «DMM».

⁴ *Observationes Diversarum Artium*, BNE, Mss/7111.

⁵ DMM, f. 162r.

⁶ DMM, f. 162r.

⁷ DMM, f. 162r.

⁸ DMM, f. 167r.

⁹ DMM, ff. 167r-170v.

Juan Domingo de Echeverri (†1675), al que Muñoz reconoce como Conde de Villalcázar y Marqués de Villarubia para el momento en el que le entregó el referido libro, fue el tercer hijo de Domingo de Echeverri y Doña Mariana de Roover Salina y Arbolancha. Antes de él habían nacido Juan de Echeverri (1609-1662)—que ostentaba los títulos nobiliarios de los Villalcázar y Villarubia hasta el momento de su muerte, cuando le fueron traspasados a su hermano Juan Domingo—y Jacinto Antonio de Echeverri (1625-1673). Los tres disfrutaron de exitosas carreras en la armada española, siendo Juan Domingo el más prolífico en lo que a obra escrita se refiere. No lo fue tanto su hermano Juan, del cual solo se conservan una *Orden general de Escuadra sobre saludos* (1653) y el texto que se publica a continuación.¹⁰

Nota sobre la transcripción

Se ha optado por la modernización del texto, con el objetivo de facilitar su lectura y comprensión. Todas las abreviaturas han sido desplegadas, la ortografía ha sido corregida conforme a la norma actual de la lengua española—salvo ciertas expresiones o palabras arcaicas—, se ha añadido o ajustado la puntuación cuando el texto lo requería, y se ha normalizado el uso de mayúsculas y minúsculas. No se ha alterado en ningún caso el contenido, estilo o estructura del texto. En este sentido se debe tener presente que se trata de un parafraseo de la obra original, de la cual solo fueron literalmente transcritos por Muñoz los fragmentos en cursiva.

Arte y Regimiento de Navegación Práctica (ca. 1636)

(167r) [La obra está dividida] en 4 discursos principales, y un proemio de la esfera. El primer discurso es el de las mareas, y para esta trata de la edad de la luna, y esta por las epactas, y estas con el áureo número, dividido en 4 capítulos. El discurso segundo es de la aguja de marear, dividido en seis capítulos. Trata aquí de la variación de la aguja, y trae las tablas de la amplitud ortiva de grado en grado en la declinación y 66 y 1/2 de altura. El discurso tercero trata de las alturas. Consta de 8 capítulos, trata del astrolabio, ballestilla y estrella del norte y sus guardas. El discurso cuarto es de la carta plana, su composición y uso. Consta de 5 capítulos.

En la introducción de la esfera define así el Arte de Navegar: *El arte de navegar se divide en teórica y práctica. Teórica es la que, por medio de la especulación de los movimientos celestes,*

¹⁰ Sobre la familia Echeverri Rober, véase: VAL, José María Alonso del - **Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias**, pp-725-734; LARRAÑAGA ELORZA, Koldo - **Echeberri Rober**, Juan de; LARRAÑAGA ELORZA, Koldo. **Echeberri Rober**, Juan Domingo de; LEGORBURU FAUS, Elena. **Jacinto Antonio de Echeverri Robere**; LEGORBURU FAUS, Elena. **Juan de Echeverri Robere**; LEGORBURU FAUS, Elena. **Domingo de Echeverri y Celayandía**; MARTÍNEZ RUIZ, Julián. **Los Echeverri, Condes de Villalcázar de Sirga, y la demolida iglesia de Santa Catalina de San Sebastián**. La **Orden general de Escuadra sobre saludos** (1653) de Juan de Echeverri fue publicada en: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. **Disquisiciones Náuticas**, pp. 62-64.

fábrica [de] instrumentos y reglas de las cuales, usando rectamente, se consigue la navegación.

Práctica es el uso y ejercicio de estos instrumentos y reglas, juntamente con las experiencias adquiridas de mucho cuidado y navegación, con que se alcanzan y conocen las corrientes de las aguas, el curso de los vientos y en qué tiempos, las señas de las tierras de los bajos y su fondo, entradas de los puertos y surgideros. Dice que para inteligencia de la teórica es fuerza tener alguna noticia de la esfera, y así pone una breve instrucción de ella. Consta esta instrucción de diversos títulos. Título 1: División y definición de la esfera. Definiendo la esfera pone su eje y sus dos polos de norte y sur, y que se mueven en 24 horas. Divide la esfera en substancial y material, y una y otra en recta, oblicua y paralela; y las declara.

La esfera substancial contiene la celeste de once cielos, y la elemental de 4 elementos. Aquella considera los círculos en el primer mobile, que es su objeto, y variables respecto de la tierra. Los círculos finos en la superficie cóncava del empíreo.

La esfera material es un instrumento que muestra los principales círculos de la esfera, que son 10, unos mayores y otros menores. Cada círculo le dividen los astrónomos en 360 partes, por ser apto a muchas divisiones. Un grado en 60 partes, etc.

De la equinoccial. Declárala y pone sus oficios, [que son] 7. Primero, dividir el mundo en dos partes, septentrional y austral; 2º término, de los climas, 24 septentrionales y 24 australes; 3º es término de latitud; 4º, mide la longitud; 5º, muestra y determina el movimiento del primer mobile; 6º, a los astrónomos las declinaciones; 7º, a los astrónomos las [...] rectas y oblicuas.

Del Zodiaco. Dice que no es círculo porque no es línea, sino faja con latitud de 12 grados, donde andan los planetas. [Está] partido en longitud en 12 partes que se llaman signos, cada uno de 30 grados, y los nombra.

De la eclíptica. Es por donde anda el sol. Dos veces en cada lunación la pasa la luna, y aquí de los eclipses. Mide a los astrónomos la latitud de los planetas y estrellas y su longitud, como la equinoccial las longitudes desde la Gran Canaria.

(167v) De los coluros. Pasan por los polos del mundo y cortan la equinoccial en ángulos rectos, uno de los solsticios, otro de los equinoccios. Determinan los 4 puntos principales del zodiaco y año.

De los círculos de latitud. Pasan por los polos de la eclíptica y cortan a esta en ángulos rectos, uno el coluro de los solsticios.

Círculos de declinación. Pasan por los polos de la equinoccial y la cortan en ángulos rectos. Determinan las declinaciones y las ascensiones rectas y oblicuas.

Del meridiano. Pasa por los polos norte y sur, [y] corta la equinoccial en ángulos rectos. Reparte el día por medio, y la parte oriental de la occidental. Mide la latitud, zonas y climas.

De los verticales. Pasan por zenit y nadir. Uno es el meridiano. Debiera decir que cortan el horizonte en ángulos rectos, mitad la altura de los planetas y estrellas. *Numeran los cosmógrafos con los dichos círculos los rumbos de navegar, que son las cortaduras de los verticales que salen del centro del Horizonte (que es la común cesión) y se cortan en su circunferencia; como son los 32 vientos de la aguja, que salen del centro de ella.*

Del horizonte. Pasa por sus polos, zenit y nadir. Uno es recto, otro oblicuo, y de él nace la desigualdad de los días, hemisferio superior e inferior, amplitud ortiva y occidua.

De los trópicos. El de cancro describe el sol en el primer mobile entrando en cancro. Determinan la máxima declinación del sol. Determinan las zonas. Comprehenden la Tórrida.

De los círculos ártico y antártico. Los polos del zodiaco los forman. Terminan las zonas templadas, e incluyen las frías.

De las cinco zonas. Los círculos menores las distinguen por diversos temperamentos. La tórrida contiene más espacio terrestre en longitud, menos la templada, [y] menos la fría.

De las habitaciones. Una debajo de la equinoccial, iguales días y noches. Pasa el sol dos veces por su zenit. Otros habitan debajo de los trópicos, otros debajo de los círculos ártico y antártico, otros debajo de los polos.

De la esfera substancial. Habiendo tratado de la material y sus círculos, resta de la substancial. Contiene los cielos y elementos. Los cielos once, el primer mobile debajo del empíreo en 24 horas. El décimo en 3431 años y algunos días en circulillos de 24 minutos de diámetro. Causa la variedad de máximas declinaciones. El noveno es de acceso y receso en 1716, y algunos días en círculos de 2 grados 20' de diámetro en Aries y Libra. El octavo de las estrellas fijas en 25920 años y algunos días. El séptimo de Saturno en 30 años; sexto, Júpiter en 12 años; quinto, Marte en 2 años; cuarto, el sol en días 365 y casi 6 horas; lo mismo Venus y Mercurio; el primero la luna, en 27 días y 8 horas.

Los elementos [son] 4: fuego, aire, agua y tierra. Sus sitios...

El discurso primero, de la navegación práctica.

Introducciones. Lo primero que debe saber el navegante para salir de los puertos y dar principio a su navegación son las mareas, las cuales se gobiernan por la edad de la luna, y esta edad por la epacta. Y esta se sabe por el áureo número, por lo cual trataremos del primero como fundamento de todo.

Capítulo 1. Qué es el áureo número. Es revolución de 19 años de conjunciones de la luna con el sol, y que después vuelve a hacerla en el mismo grado, día y hora. Esto no es así. Modo para saber al áureo número de cada año. Del vulgar desde año de 500 quitando los 20, y por cada veinte llevar uno. Ejemplo, año de 1636.

Capítulo 2. Qué es la epacta. El exceso de días del año solar al lunar. Los años comunes es de 10 días y 2 horas, los bisiestos 11 días y 14 horas (168r) toman un medio y dan once días cada año. Modo para saber la epacta cada año. Partese el áureo número por 3. Si sobra 1, esa será la epacta. Si sobran 2, se añaden 10 y será la epacta. Si no sobra nada, se añaden 20. Esto no es general, digo yo. Ejemplo, el año pasado de 1634.

Capítulo 3. Medida para saber cuándo es luna nueva, llena y cuartos. Dice que el sacar la edad por epacta suele tener falencia de uno y dos días; pero es lo más fácil, porque no todos saben sacar cálculos, y que estos son largos. Supone que el áureo número y epacta comienzan con enero y acaban en diciembre, y la cuenta de los meses comienza en marzo y acaba en diciembre; y en enero se vuelve a contar uno como en marzo, y febrero 2 como abril. Con esta

advertencia da la regla común de juntar epacta y días del mes y meses. Pone dos ejemplos. El primero, año de 1636, a primero de enero, epacta 23 y 1 del mes 24: faltan 6 para 30, y así, a los 6 [días] de enero, conjunción. Otro ejemplo el mismo año en noviembre.

Modo [de] saber la edad de la luna. Días, meses y epacta. Ejemplo, año de 1636 a los 16 de Septiembre salen 16 de luna. Y concluye diciendo: y para los que quisieren escusar de andar sacando estas cuentas, pongo aquí esta tabla perpetua de los áureos números, epactas y conjunciones, repartidos en 16 columnas, la primera y segunda de los años. Comienza el de 1634 y llega la primera al de [16]52, entra la segunda el de [16]53 y acaba en [16]71. Dice que esto de las epactas desdice a veces en un día, otros dos; y que sacó esta tabla por el cálculo de Tycho Brahe [1546-1601] para las conjunciones, y que de 19 en 19 años vuelve al mismo día, como se dijo en el capítulo del áureo número. En la frente tiene los meses, debajo el día. Un título de áureo número, otro de epactas en dichos años. Aquí dudo que concuerden. Uso de la tabla precedente, es un ejemplo del año de 1634: en el mes de abril, la conjunción a 27, año de 7 será el cuarto.

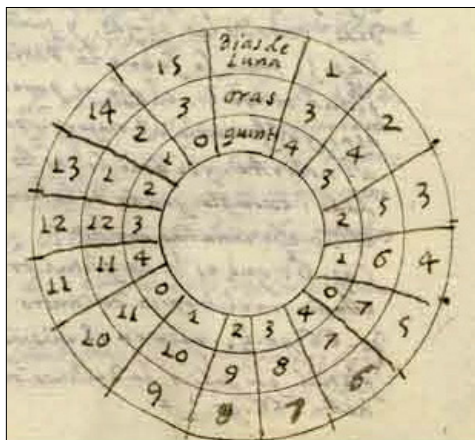


Figura 1

Capítulo 4. De las crecientes y menguantes de la mar. Explica que esto nace de los dos movimientos de la luna y sol, uno natural, otro raptó. Del natural provienen las aguas vivas en las conjunciones y oposiciones, porque la luna está en el auge. En los cuartos en lo opósito vecina a la tierra aguas muertas. El posponerse también 4 quintos, porque la luna anda 12 grados más [que] el sol. Dice que en las costas de España es la creciente en el nordeste y sudoeste, y que [en] el día [de] conjunción llega al sudoeste a las 3 de la tarde. Esto, dice, no es general en todo el mar. Pruébalo con Flandes, que en algunas partes es a las 4, en otras a las 5, etc. Y que en la China no hay más que una inchente (sic) y menguante cada 24 horas, aunque se posponen sus $4/5$. Esto es engaño, y seguir a Nájera y Céspedes.¹¹

Modo para saber a qué hora es pleamar. La edad de la luna se multiplica por 4 y el producto se parte por 5, y lo que sale son horas y lo que sobra quintos. Ejemplo, dice: *El día de la conjunción en las costas de España a las 3 y $4/5$ de la tarde, y de la oposición a las 3 de la mañana es la suma creciente, pues queriendo saber a los 8 de luna;* paréceme que se contradice a lo dicho, y que no concuerdan estos dos términos. *Y para que (dice) no sea necesario andar sacando estas*

¹¹ Antónío de Nájera y Andrés García de Céspedes (ca. 1545-1611). Cuando Muñoz recomienda «seguirlos» en lo que a las mareas se refiere, está remitiendo muy probablemente a sus obras *Navegación especulativa y pratica* (1628) y *Regimiento de Navegación* (1606), respectivamente.

cuentas, pongo otra tabla con tres círculos, que en cada uno hallarán su título. La tabla es como a la margen, y solo sirve para España (**Figura 1. Tabla de mareas. Derroteros de los Mares de Marruecos... BNE, Mss.7119, f. 168r. Imagen procedente de los fondos de la Biblioteca Nacional de España**); cortos andan todos en esta materia. Buena y fácil tablita para España, para la inchente (sic) primera.

(168v) Discurso segundo de la aguja de marear. Capítulo 1. Dice que la aguja representa el horizonte, repartido con 16 rumbos que forman 32 vientos, que de los principales toman los otros la denominación. Y pone una figura. Aquí dice que, siendo instrumento tan necesario, es necesario reconocerlo antes de ponerlo en la bitácora. Lo primero los fierros debajo de la flor, retocarlos. Ítem el cartón, de igual peso, [e] igualmente distante y apartado de su martinete. Mírese el chapitel y peón, y las balanzas o esferas limpias y desembarazadas. Pende este instrumento de la piedra imán. Trata de ella en el capítulo 2, [y] dice que atrae y sustenta el hierro en el aire. Sera menos la que sustentare más peso. Esta virtud atractiva la consume el tiempo. Para conservarse, envuelta en paño de grana con dos o tres clavos limpios, y su cabeza puesta al norte, lejos de azogue, huesos, ajos, cebollas y que no la toque mujer preñada o con el mes. Tiene cabeza y cola. Colóquese sobre un corcho en un barreño de agua a las agujas de virtud contraria: *es necesario tocar los aceros que están debajo de la flor de lis con la cola*, y la otra saeta que mira al sur *con la cabeza, que si tocasen la saeta con la parte de la piedra que mira al norte, como dicen Zamorano¹² y Nájera, y están entendiendo hasta ahora los navegantes, miraría al sur y con la cola tocando al sur al Norte*. Muestra la línea meridiana no con precisión, por su variación.

Cap.3. De la variación de la aguja y como se conocerá y los errores que advierte. Dice que ha sido opinión que fuera mejor ser fija para la certeza del rumbo, y que no lo sería por las corrientes, golpes de mar, vientos recios y escasos. Que antes es conveniencia la variación para saber si es está más a leste o al oeste de alguna tierra. Trae un caso diciendo: *un piloto de los de mayor opinión de la Carrera de las Indias en nuestros tiempos, habiendo ido con orden de Su Majestad a reconocer la Bermuda, se puso en su altura y no dio con ella*. Propone las causas de esto: la una por haberse puesto al oeste pensando que estaba a Leste, y cuando lo estuviese habrá abaidado las corrientes aquel día de su altura y el día siguiente observándola, no saber si estaba a leste o al oeste de dicha isla. Y si supiera la variación lo enmendaría. *Como no retrocede en el aumento o disminución que lleva su movimiento basta para advertirle el paraje de cualesquiera cabos, islas, o bajos donde es conocida la variación, conque continuando o ya virando para el Leste o el Oeste podrá navegar con seguridad de que dará con ella, cuando no sea hoy, mañana*. Dice que la mayor según la común opinión es de 22 grados y ½. Asienta que no es regular, que se debe observar en tierra mediante la línea meridiana, [y] que algunos navegantes la observan por la estrella del norte estando en el meridiano; esto es ocasionado a yerros. El mejor instrumento es la aguja de Nájera,

¹² Rodrigo Zamorano (1542-1620). Juan de Echeverri se refiere muy probablemente a su **Compendio del arte de navegar** (1582).

Céspedes y Poza, enmendado su uso. La enmienda es por arriba, el círculo de latón graduado de leste y norte, 85 con 45 grados. Sus dos barretas una sobre el norte sur será el Meridiano, otra sobre el leste oeste será la equinoccial con sus pínulas, que muestran la variación. Estas no las quiero hendidas, sino con agujeritos por donde pase el rayo solar, y que un mismo observador arrime este instrumento al pecho y la rosa y pasar el rayo visual juntamente; y que el otro modo cuando marca el sol y después va a ver la rosa ya ha mudado de sitio. Esto tiene en el capítulo 5.

Capítulo 5. Y en este cuarto (sic) dice que fija en la isla del Cuervo, en Cartagena de Indias, cabo de las Agujas y junto a Malaca; fuera de estos, varía.

Capítulo 5. Cómo se sabrá la variación de la aguja por este instrumento, y la amplitud ortiva. El uso es poner el mostrador sobre su amplitud ortiva de aquel día, y observarlo al nacer o ponerse el sol. En los signos boreales nace de leste al nordeste y se pone del oeste al noroeste. Debese observar con mucho cuidado. Ejemplo: yendo de Bahama a España, vigiaría el Cuervo cuando ya la aguja estuviese cerca de ser fija.

Capítulo 6. Qué es la amplitud ortiva y occidua. Explícala y dice que, en la equinoccial, estando en el trópico de cancro, nace poco más que a lesnordeste. Y en altura de 66 grados y $\frac{1}{2}$ nace en el mismo norte sur, y entra; aquí pone las tablas de amplitud por grados, la declinación al lado hasta 23 grados 30', y de altura desde 0 hasta 66 grados y $\frac{1}{2}$.

(169r) Y así advierte que es necesario que sepa el navegante la altura y declinación para el uso de estas tablas, y pone un ejemplo en grados enteros y no trata de parte proporcional.

Capítulo 6. Paréceme que es 7 y que se erró el título. Cómo se hallará la línea meridiana. Es el modo usual.

Discurso 3º que trata de las alturas.

Capítulo 1. Del astrolabio y cómo no se puede saber la altura del polo por el sol fuera de mediodía. Navegase por derrota y altura. *La más cierta observación es la del sol, por estar más hallado su movimiento; y aunque hay muchos instrumentos para este efecto el mejor, más figura y acomodado para la mar es el astrolabio.* Su diámetro [es] un quinto de vara y peso de ocho a nueve libras. De igual grosura, el peso no abajo, sino arriba, por estar más cerca del centro de la gravedad, y el otro del movimiento. Las pínulas no muy juntas, sino lo más que se pudiere apartadas. Reprueba el parecer de Pedro Nunes [1502-1578], que puso más peso abajo porque tendría menos movimiento. Tomase desde las 11 y $\frac{1}{2}$ hasta después de las 12 que va disminuyendo, [y] entiende estar más sosegado en la mano derecha, y yo así lo tengo experimentado, y no en la izquierda como Zamorano y Nájera. Reprueba a Céspedes, que quiso se observase con dos observaciones mediante las sombras, y tiene razón. Sigue en las declinaciones en el lugar del sol de Tico [i.e., Tycho Brahe] por las efemérides de David Origan [i.e., David Origanus, 1558-1628] para los años de 1636, 37, 38, 39. Dice que no pone la demostración de este cálculo porque escribe a prácticos sin principios para entenderlo.

Capítulo 3. Como no deben los navegantes de las Indias Occidentales hacer ecuación a las declinaciones del sol que se siguen. Dice que otras tablas nuestras están fabricadas para

el meridiano de Sevilla o Lisboa. Estas necesitan de ecuación en las islas de Barlovento, costas de Tierra Firme, Honduras y Nueva España, que en San Juan de Ulua distan de longitud 90 grados; puede ser de 6 minutos, que las reglas son prolijas y por esto casi ningún navegante las usa. Y así en sus tablas coge el meridiano del Río de las Amazonas e islas de la Fonseca y 200 leguas al leste de la Bermuda que está 45 grados a leste de San Juan de Ulua, y 45 al oeste del Meridiano de Sevilla. Dice que las tablas de Zamorano tenían dicho año de 36 25 minutos de yerro. Entra en sus tablas con el año bisiesto. Enseña después de ellas a sacar el año bisiesto primero 2º vel. 3º echar fuera 1" los 20 y los 4; y para escusar cuentas pone [para] los bisiestos tablita desde 1636 hasta el de 1700, y este le pone entre los bisiestos no lo siendo. Pone un ejemplo del uso de estas tablas.

Capítulo 4. De la altura del Polo, y de las reglas para saberla. Hace memoria de los dos astrolabios: tiene por mejor el portugués, y dice que las reglas de esto son generales y sirven al otro. Requiere sombras y a que parte anda el sol. Las reglas que pone son 4. La primera, el sol en la equinoccial; [la] 2ª, el sol en el zenit; [la] tercera, el sol entre la equinoccial y el observador, con las sombras; [la] 4ª, el sol y sombras diferentes. Pone en todas sus ejemplos. En la cuarta pone tres casos: astrolabio igual a la declinación, astrolabio mayor que la declinación, tercera declinación más el astrolabio.

Capítulo 5. Cómo por la estrella del Norte se sabrá la altura del Polo. La más segura la del sol, por hallado su movimiento y por ser de día. Bastense muchas veces de las estrellas para uso [de] la ballestilla. Las estrellas: la del norte en la ursa menor, otra en el centauro al sur, que llaman crucero. De la composición de la ballestilla. Es el radio astronómico, largo por lo menos una vara, gruesa un dedo. Las franjas dos dedos anchas, y gruesas un tanto de real de a ocho. La fábrica es la geométrica.

Advierte el yerro de usar del regimiento de Zamorano del año de 1582,¹³ que puso la estrella del norte apartada 3 grados 8 minutos del uso van (?) en Carrera de Indias. Y Poza año de 1585 la pone 3 grados 9'; de este usan los del océano y partes del norte. Dice que el año de 1636 tenía 2 grados 37'. Y trata del arrumbamiento que tiene con su guarda delantera en los ocho rumbos, poniendo por centro de ellos la estrella polar. Dice que da ocho reglas en una figura, no la pone.

De la altura de la estrella con la ballestilla. Poniendo la coz de la (169v) *ballestilla sobre el hueso que esta debajo del hueso, junto al parpado*. Del arrumbamiento de estas dos estrellas, en el nordeste sudoeste noroeste y sueste con el instrumento de Céspedes por dos agujeros. Y el otro de la sonaja, que también trae Nájera, no le parecen aptos por lo difícil, y en el mar ocasionado ha yerros.

Capítulo 6. De una figura que enseña cuando la estrella polar llega a los 8 rumbos. Valese de las dos guardas, delantera y trasera, con su arrumbamiento, y dice cuando la guarda delantera

¹³ Véase nota 11.

llega al nordeste está una guarda con otra casi leste oeste. Y cuando la guarda está en el noroeste llega una guarda con otra cerca de norte sur. Y advierte que aunque estos rumbos no son muy seguros es mejor usar de ellos que no seguir su fantasía el piloto en la altura, y *el querer valerse en semejantes ocasiones de la altura de diferentes estrellas aún tiene mayor embarazo y menor seguridad, por ser muy dificultoso conocer cuando llega al Meridiano; que aunque pone Nájera la hora a que llegan, esta no se puede con certeza determinar en la mar, cuanto y más que en rigor solo al meridiano para donde él las ajusta llegaran a aquella hora. Y por eso la estrella del norte no se busca en el meridiano por la hora, sino arrumbando con otra estrella. Y cuando las estrellas están desviadas del polo con el gran círculo que describen es difícil el arrumbarlas; y así para valerse de ellas es necesario buscar algunas que convengan en ascensión recta, para que lleguen a estar una con otra norte sur en el mismo Meridiano, donde se toma la altura. Hay muy pocas que se puedan marear, y que puedan servir en tantos sitios como muda el navegante, por lo cual es conveniente se sepa en los 8 rumbos se debe quitar porque no pudiendo observar en el nordeste cuarta al norte y sudoeste cuarta al sur se observe en otro rumbo, procurando siempre en el más cercano al Meridiano.*

Capítulo 7. Cómo se conocerá cuando la estrella del norte llega al meridiano y lo que se acerca al polo cada año. Llega al norte cada año poco más de $1/3$ de un minuto. Vase de las estrellas de la Casiopea, dice que tiene 6, muy conocidas, principalmente la del pecho con la misma ascensión recta, que la del norte, y de la ursa mayor con sus 7 estrellas; quedan los 3 caballos a leste y las 4 ruedas al oeste, como Rembranz de Nyrope,¹⁴ y pone una rueda.

Capítulo 8. Cómo se conocerá por la estrella del norte, y su guarda delantera la hora no le contenta el instrumento de Céspedes por dos agujeros, y Zamorano dice que la guarda delantera llega al norte sur a la cabeza con la del norte a los 25 de Abril a media noche; y deduce el marqués que el año de 1636 sucedía esto a primero de mayo, y se anticipan cada día 4 minutos de tiempo que corresponden a un grado del movimiento del sol, y en el nordeste a las 9 de la noche y en el Noroeste a las 3. No trata del crucero.

Discurso 4. Que trata de la carta plana, su composición y uso.

Capítulo 1. De la carta plana. *La carta plana es una figura que muestra en plano las alturas, derrotas y distancias de puertos, costas, cabos, islas y bajos de tierra y agua que constituyen el globo perfectamente esférico* en fin refactor, que no pueden concordar en todo, porque si están dos tierras en su altura y longitud no convendrán en distancia, y si concuerdan en esta no en la longitud; y esto tanto más cuanto más se apartan de la equinoccial. Aquí pone la diversión de la Bermuda y de la Florida a España.

Capítulo 2. De la composición de la carta. Contiene el examen y es la equinoccial repartida en 360 grados de longitud iguales, y también los de latitud iguales, segundo los puertos, costas y cabos, islas y bajos están en los rumbos, distancias y altura que los más expertos navegantes [han observado], principalmente la altura. Los rumbos principales de negro,

¹⁴ Dirck Rembrantsz van Nierop (1610-1682). La obra de este autor consultada por Juan de Echeverri fue, casi sin lugar a duda, el *Libro de los Grados*... (1668), publicado en Ámsterdam—pero en español—por Hendrick Doncker.

las medias partidas de verde, las cuartas de colorado; los de una especie paralelos, [y] el tronco 70 leguas 4 grados de a 17 y 1/2.

Capítulo 3. De lo que muestra la carta. La carta muestra las alturas, distancias y derrotas: enseña cómo con el compás se reconoce todo esto en lo común.

Capítulo 4. Cómo se deben buscar los sitios de la carta. Muestra la carta la altura y derrota y distancia. Buscase de dos maneras, en distancia corta por altura y derrota, porque no habrá yerro de momento; aquí dice que de Sanlúcar a Tenerife hay 220 leguas nordeste sudoeste. Cuando es larga se busca por altura como el Fayal, que está 1000 leguas de la canal de Bahama, a leste cuarta al nordeste, navegando por este rumbo con media cuarta que se yerre, que es irreparable, pasará 120 leguas y más al norte del Fayal, y así 300 leguas antes se pondrá en su altura y la buscará (170r) del este a oeste, porque si espera a 200 leguas, antes podrá haber andado más el navío y estar más al este, y nadar con ella por su altura, y afirma haber sucedido así a muchos. Y resuelve que en distancias largas a las tres cuartas partes se pongan en su altura para buscar la isla, puerto, sitio y por la altura, y también en las distancias cortas, si no se sabe muy de cierto la derrota, y más siendo isla pequeña la que se busca. Para salir del puerto se debe considerar la altura y distancia del lugar que [se] buscó, y por qué derrota, y la variación así para la enmienda como para que sirva de guía, y enmienda de la derrota y punto, los puertos para el arribar, sus fondos y abrigos, las corrientes, los vientos que reinan, generales o respectivos, y procurar ponerse a barlovento del puerto.

Capítulo 5. De los puntos y modos de echarlos en la carta, y en qué casos se debe valer de la escuadría y en qué de la distancia estimativa. El punto es el sitio de la carta en que está el navío. Échase de 3 modos: el uno por escuadría, que es por derrota y altura; 2º, por altura y distancia; el tercero, por fantasía, que es rumbo y distancia. Del punto de escuadría, este con dos compases, el uno por el rumbo desde el lugar de donde partió, el otro por la altura y algún leste oeste. En la altura poco yerro puede haber con las observaciones, de suerte que aquí se suponen sabidas dos cosas, altura y rumbo; esto segundo *es muy dificultoso a los hombres de mayor atención, pues ninguno podrá ajustar lo que perturba al rumbo, la variación de la aguja y al navío las corrientes o el viento y los golpes de mar para determinar el verdadero camino que hace. De manera que el más atento juicio no se podrá asegurar del yerro de media cuarta, el cual es muy considerable, navegando junto al rumbo de leste oeste, porque el les nordeste se aumente o se disminuye un grado navegando 45 leguas y $\frac{3}{4}$, y por el leste cuarta al nordeste 88 y $\frac{3}{4}$, luego tomemos por ejemplo para más claridad una cuarta de abatimiento, si navegando al les nordeste se deseara una cuarta a leste se hallará el navío más delantero que el punto 44 leguas, y esta diferencia será menor cuanto más cerca se navegare de los rumbos norte sur; y así resuelve por lo cual navegando por el norte sur a punto de ellos se puede solo echar el punto por escuadría.*

Otro. Del punto de altura y distancia. Aquí en esta materia pone el uso de los dos compases, el uno por distancia en el tronco, el otro por la altura y paralelo; aquí se suponen otras dos cosas sabidas, la una la altura, la otra las leguas que anduvo el navío. Aquí vuelve a resolver que este punto sirve en los rumbos cercanos a leste oeste, y el de escuadría a los

vecinos al norte sur. *Por lo cual se debe buscar el medio entre estos dos extremos para elegir, según la derrota, el modo más conveniente.*

Otro. Hasta qué rumbos se debe usar de la escuadría y altura y distancia. Resuelve que desde el norte al nordeste se eche el punto por escuadría, porque la diferencia de una cuarta en la altura [es] cosa de momento. Ejemplo: navegase por el nordeste, cuarta al norte, 1 grado; anduvo 21 leguas por su estimativa el piloto, y en la verdad por aguas y viento fue por el nordeste y anduvo 24 leguas y $\frac{2}{3}$. Está el navío delantero 3 leguas y $\frac{2}{3}$ del punto echado por escuadría y hay de yerro 2 leguas y $\frac{1}{2}$, que es poco. Y si el abatimiento fuera al nornordeste hallaría de atrasamiento de su punto de escuadría otras 2 leguas y $\frac{1}{2}$, pero desde el nordeste a leste el punto se echará por altura y distancia.

Otro de la navegación de leste oeste. Esto pondré de la estimativa, porque no se muda altura. La estimativa es diferente por no reparar en las cosas que concurren: valense de señas de yerbas, aguas malas, suciedades que echan los ríos y pájaros que no se alejan de la tierra. Estas señas si los vientos son favorables se hallan más cerca de tierra, y siendo contrarios se hallan más fuera. (170v) Aprueba por muy buenas las observaciones de la variación de la aguja.

Otro. Del punto de fantasía. Supone el rumbo y distancia, y siendo incierta una cosa y otra es poco seguro; no se usa de él sino cuando se navega con tiempo cerrado y se enmienda con la altura después observada por el sol o estrellas. Ponese el compás en el rumbo y otro las leguas de estimativa: donde concurre es el punto de fantasía. Aquí acaba el dicho marqués su Arte Practica de Navegar, breve y bastante clara. Fin.

Agradecimientos

La investigación conducente a estos resultados ha recibido financiación del European Research Council (ERC), en el marco del programa de investigación e innovación European Union's Horizon 2020 (grant agreement No. 833438). Proyecto «RUTTER: Making the Earth Global: Early Modern Nautical Rutters and the Construction of a Global Concept of the Earth».

Referencias Bibliográficas

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. **Disquisiciones Náuticas**, t. 3. Madrid: Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y Ca, 1878, pp. 62-64.

GINOVART, Josep Lluís i; LLUIS-TERUEL, Cinta. Ciencia en el imperio español del siglo XVII: Fray Ignacio Muñoz y sus manifestos geométricos. **Asclepio. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia**. No. 74 (Jul-Dez. 2022), p. 611.

GINOVART, Josep Lluís i; LLUIS-TERUEL, Cinta. The «Geometric Manifesto» of Fray Ignacio Muñoz (1684). The Kepler heresy and the Heptagonal Apses of Gothic Cathedrals. **European Journal of Science and Theology**. Vol. 18. No. 3 (Jun. 2022), pp.123-148.

LARRAÑAGA ELORZA, Koldo. Echeberri Rober, Juan de. **Auñamendi eusko entziklopedia**. Consultado en 21 de marzo de 2023. Disponible en <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/artikulua/ar-36537/>.

LARRAÑAGA ELORZA, Koldo. Echeberri Rober, Juan Domingo de. **Auñamendi eusko entziklopedia**. Consultado en 21 de marzo de 2023. Disponible en <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/echeberri-rober-juan-domingo-de/ar-36549/>.

LEGORBURU FAUS, Elena. Domingo de Echeverri y Celayandía. **Diccionario Biográfico electrónico de la Real Academia de la Historia**. Consultado en 21 de marzo de 2023. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/49904/domingo-de-echeverri-y-celayandia>.

LEGORBURU FAUS, Elena. Jacinto Antonio de Echeverri Robere. **Diccionario Biográfico electrónico de la Real Academia de la Historia**. Consultado en 21 de marzo de 2023. Disponible en <https://dbe.rah.es/biografias/57684/jacinto-antonio-de-echeverri-robere>.

LEGORBURU FAUS, Elena – “Juan de Echeverri Robere”. **Diccionario Biográfico electrónico de la Real Academia de la Historia**. Consultado en 21 de marzo de 2023. Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/57689/juan-de-echeverri-robere>.

MARTÍNEZ RUIZ, Julián – “Los Echeverri, Condes de Villalcázar de Sirga, y la demolida iglesia de Santa Catalina de San Sebastián.” **Real Sociedad Bascongada de Amigos del País**. No.71 (Jan. 2016).

MORENO MADRID, José María – “A Seventeenth-Century Collection of Rutters: *Derroteros de los Mares de Marruecos, Canarias, América y Filipinas, y otros documentos*”, compilado by Ignacio Muñoz.” **RUTTER Technical Notes Series**. No. 5 (Fev. 2021).

MORENO MADRID, José María – “Ciencia y patronazgo real en el imperio español del siglo XVII: Fray Ignacio Muñoz y su Propuesta de trabajo de Artes Náuticas.” **Anuario de Estudios Americanos**. Vol. 78. No. 1 (Jan-Jun. 2021), pp. 45-78.

VAL, José María Alonso del – “Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias.” **Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco**. Donostia/San Sebastián: Untzi Museoa, 2009, pp. 725-734.

EL TAMAÑO DE LA TIERRA EN LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS.

José Ramón Vallespín Gómez¹

Resumen

El presente trabajo hace una revisión de la cuestión del tamaño que se pensaba en la Era de los Descubrimientos que tenía la Tierra. Contra la opinión, muy extendida, de que Magallanes esperaba encontrar la Especiería mucha más cerca del Nuevo Mundo, y por tanto del paso que él pensaba encontrar para pasar del Mar del Norte al Mar del Sur, de lo que se encontró en realidad, en él se presentan diversos argumentos para afirmar que en España el conocimiento geográfico incluía un conocimiento bastante exacto del diámetro de nuestro planeta. Entre estos argumentos están los indicios que proporcionan las decisiones y afirmaciones tanto de los monarcas portugués y castellano, las mediciones realizadas con anterioridad de la longitud del meridiano, las características de las cartas arrumbadas, la naturaleza de las leguas y millas náuticas que se empleaban en aquel tiempo, y por último el tamaño relativo del Océano Pacífico en la carta Kuntsmann IV. Todos ellos permiten concluir que, si bien no se pueden hacer afirmaciones muy precisas sobre la cuestión, no queda duda de que Magallanes contaba con que tendría que atravesar un enorme océano para llegar hasta su objetivo. Al tiempo, se concluye que, en realidad, las leguas y millas náuticas no eran medidas de distancia, sino de ángulo.

Palabras clave: Magallanes, círculo máximo, leguas, millas, Especiería.

Abstract

This paper examines the question of how large the Earth was thought to be in the Age of Discovery. Against the widely held opinion that Magellan expected to find the Spice much closer to the New World, and therefore to the passage he thought he would find from the North to the South Sea, than was actually found, it presents several arguments to assert that geographical knowledge in Spain included a fairly accurate knowledge of the diameter of our planet. Among these arguments are evidence provided by the decisions and statements of both the Portuguese and Castilian monarchs, previous measurements of the meridian's longitude, the characteristics of the charts, the nature of the nautical distances used at the time,

¹ Capitán de navío, Director del Departamento de Estudios e Investigación del IHCN.

and finally the relative size of the Pacific Ocean on the Kuntsmann IV chart. All of these lead to the conclusion that, although it is not possible to be very precise about the matter, there is no doubt that Magellan expected that he would have to cross a huge ocean to reach his goal. Simultaneously, we conclude that, in reality, nautical distances were not measures of distance, but of angle.

Keywords: Magellan, great circle, leagues, miles, Spice.

Introducción.

Antes de empezar es preciso advertir que, teniendo bien presente la realidad geopolítica de la época de la que trata, en este trabajo el término España se refiere a lo que hoy son las naciones de España y Portugal. Para referirnos a lo que la mayor parte de los tratadistas llaman España de aquella época siempre diremos Castilla, que es el reino que cooperaba más que competía con su vecino y hermano Portugal (no siempre bien avenidos, como pasa en las mejores familias)². Además, siguiendo la estela del capitán de navío D. Ricardo Cerezo³, utilizaremos la denominación “cartas arrumbadas” en lugar de la más común de “cartas portulanas” porque creemos que refleja mejor la tesis que se presenta en este trabajo.

Hechas las advertencias, debemos comenzar señalando que la impresión que se deriva de la lectura de la historiografía moderna sobre la expedición Magallanes-Elcano es que a comienzos del siglo XVI se pensaba que la Tierra es más pequeña de lo que en realidad es. El caso de las creencias de Cristóbal Colón al respecto es terminante, pues hay gran consenso en que el futuro almirante de la Mar Oceana pensaba que donde después se supo que está el continente americano, estaba el extremo oriental de Asia. Se ha discutido mucho si el convencimiento del “genovés”⁴ era deducido de sus propios estudios, o si había sido provocado por una mala interpretación de las millas que utilizaba Alfragano, o si estaba basada en estudios ajenos como los del matemático italiano Toscanelli, pero sea como fuere, la creencia actual de que Colón creía que la Tierra es más pequeña de lo que en realidad es, es firme y generalizada.

Consecuentemente con lo anterior, se admite generalmente que Magallanes, al proponer y llevar a cabo su expedición bajo bandera de Castilla, esperaba encontrar la Especiería muy cercana al Nuevo Mundo, o dicho de otro modo, que no esperaba encontrar un Océano Pacífico tan grande como el que es⁵. Eso, desde luego, explicaría que pensaba que las Molucas correspondían a Castilla según el tratado de Tordesillas, pues sabiendo la distancia que se recorría por el Índico, con independencia de lo preciso que fuera este cálculo, cuanto más pequeño fuera el círculo máximo de la Tierra, más se adentrarían las Molucas en la demarcación castellana.

Si andamos unos años adelante, esa creencia se ve reforzada por los trabajos de muchos cartógrafos que la pusieron en forma gráfica. Baste con señalar el famoso mapa de Martín Waldseemüller, o el planisferio del *Novvs Orbis Regionvm* de Grynaeus (Figura 1). En ambos, el Nuevo Mundo está muy cercano a Asia, faltando casi por completo el enorme océano que los separa. Vale la pena observar, que, al contrario, ni en el mapa de Juan de la Cosa, ni en el

² VALLESPÍN, José Ramón – **Portugal y Castilla, más cooperadores que competidores**. XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA, *Fernao de Magalhaes e o conhecimento dos Oceanos*, p. 383-404.

³ CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica española de los siglos XIV, XV y XVI**.

⁴ Es muy posible que las referencias a que era genovés que hacen tantos en su tiempo no se refiera exactamente a que fuera nacido en Génova, sino que fuera de estirpe judaica.

⁵ Véase por ejemplo MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (Dir.), CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro, BLANCO NUÑEZ, José María, MADUEÑO GALÁN, José María: **Desvelando Horizontes Vol. I, La circunnavegación de Magallanes y Elcano**, p. 340.

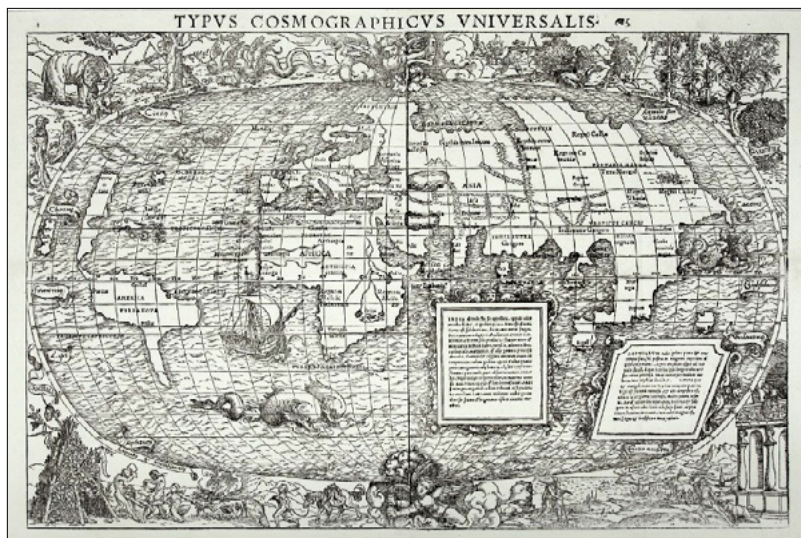


Figura 1. Planisferio de la obra *Novus orbis* de S. Grynaeus, 1535.

de Cantino, de sobra conocidos, ni en la mayor parte de los mapas que se hicieron entonces en España, se pudo deducir tal conclusión, lo que es síntoma de la realidad de entonces, consistente en que los mejores cartógrafos eran los españoles, y los norte europeos, que tomarían el relevo a partir de finales del siglo XVI, todavía tenían mucho que aprender.

Más aún, durante estos años de celebración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo se han publicado diversos trabajos que han dado por bueno aquel error y han tratado incluso de cuantificarlo más o menos matemáticamente. A nuestro juicio estos trabajos parten del mismo presupuesto equivocado que la mayor parte, sino la totalidad, de los autores que les han precedido en el empeño, por no acertar a comprender la verdadera naturaleza de la legua náutica que se utilizaba en las cartas náuticas de la época, como veremos a lo largo de este trabajo.

Los indicios de la época.

Si nos atenemos a determinados detalles de los casos de Colón y Magallanes, empezamos a sospechar que la realidad es que los cosmógrafos de la Era de los Descubrimientos tenían un buen conocimiento de las dimensiones de la Tierra. El primer indicio, si bien un tanto grueso, es que el rey de Portugal debió tener una razón muy poderosa para rechazar la oferta colombina de abrir una ruta hacia Asia por el Oeste, y que esta pudo bien ser que sus cosmógrafos consideraban que la distancia que había de cubrir era mucho mayor que la que pretendía quien la ofrecía. Si bien es un indicio un tanto grueso, lo que deja claro es que la pretensión del atrevido Colón no era creencia general de su tiempo.

Pasando al capitán portugués, no incluimos el pretendido paralelo con el caso de Colón, la supuesta oferta de Magallanes a su rey natural, rechazada por éste, de hacer su viaje bajo

bandera portuguesa tantas veces dada por cierta, porque sabemos que tal cosa no sucedió, pues si fuera lo contrario el rechazo regio sería indicación de que los cosmógrafos que aconsejaban a Manuel el afortunado le debieron decir que, aunque un tanto menos, Magallanes cometía el mismo error que su predecesor en la búsqueda del camino a Asia por Poniente. En ese sentido, en cambio, sí que hay que señalar que, contra lo que pretendía Magallanes, Portugal se reafirmaba en su creencia de que la Especiería caía en la demarcación portuguesa, lo que implicaba pretender que la Tierra era tan grande como es, o más. También podemos y debemos señalar como cierto que Magallanes declaró en el memorial de alturas que dejó al emperador cuando partió para su aventura⁶, que la Especiería está más allá de la línea de demarcación (yendo por el Este), pero solo cuatro grados. Eso coloca a las Molucas muy cerca de su situación real, lo que, dado especialmente que están casi al otro lado del mundo con relación a España, implica una exactitud notable en la estimación del tamaño de la Tierra. Teniendo en cuenta que es muy posible que su afán por conseguir el mando de la armada castellana que le pedía al emperador le hiciera forzar un tanto los cálculos, la exactitud de lo que de verdad creía, pudo ser aún mayor. Francisco Albo, en su derrotero, dice que están más acá, lo que es más exacto aún, pero se debe tener en cuenta que no era una autoridad en la materia, pues aunque acabó el viaje con Elcano como piloto, lo inició con Magallanes como contra-maestre. Por otro lado, ni él ni nadie de los dieciocho que regresaron en la Victoria o más tarde, ni nadie de los que escucharon sus relatos o estudiaron sus informes, dijo nada acerca de que el océano que tuvieron que atravesar desde el Estrecho de Todos los Santos hasta llegar a Asia fuera más grande de lo esperado, salvo error u omisión por nuestra parte. Pigafetta, y solo él de entre los que dijeron haber hecho el viaje, relató las estrecheces que pasaron aquellos nautas durante los tres meses que les llevó aquella travesía (los mismos que le costó a Vasco de Gama llegar a las costas del sur de África antes de alcanzar el cabo de Buena Esperanza, y a nadie parece haber sido una cosa extraordinaria), pero no dice una palabra acerca de que se sorprendieran de que tuvieran que navegar tanto al Oeste para llegar a su destino.

En definitiva, todos esos indicios contradicen aquella creencia. Pero además, es que de antiguo se sabía bastante bien el tamaño de la Tierra.

Las mediciones del círculo máximo de la Tierra efectuadas hasta entonces.

Es de sobra conocido que, allá por el siglo III a. C., Eratóstenes hizo un cálculo del círculo máximo de la Tierra que, dependiendo del estadio que utilizara para indicar el resultado (252.000 según nos lo trasladó Hiparco, es decir, 700 cada grado), pudo ser muy exacto, y se acepta generalmente que esa medición fue luego relegada por otra realizada por Posidonio dos siglos después, medición que ofrecía un valor en estadios considerablemente menor

⁶ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo XV*. Tomo IV. p. 188, Documento XIX.

(180.000, es decir, 500 cada grado), valor que fue aceptado por Marino de Tiro y, a través de este, por Ptolomeo, cuya Geografía fue la que influyó en la cartografía náutica cristiana posterior. Lo cierto es que la obra de Ptolomeo no se utilizó en Occidente hasta que fue redescubierta a finales del Medioevo, cuando ya la cartografía arrumbada se había desarrollado completamente, y por tanto sus presupuestos, incluyendo el tamaño de la Tierra, no debieron influir en los navegantes de la Era de los Descubrimientos, que había comenzado antes de ese redescubrimiento.

Este breve resumen de lo que se sabía, científicamente, del tamaño de la Tierra, requiere una atención más profunda pues la realidad es un tanto diferente, y para ello nada mejor que acudir a la autoridad de Salvador García Franco, astrónomo de la Armada, autor de <<La legua náutica en la Edad Media>>⁷, obra muy detallada pero no demasiado estudiada ni menos aún bien entendida ni comúnmente referenciada. Lo notable de ese trabajo es que, al detallar los cálculos de los clásicos que acabamos de sintetizar, y sobre todo al estudiar los diferentes estadios que aquellos pudieron usar, resulta que no solo el cálculo de Eratóstenes pudo ser muy exacto, sino que pudo serlo también el de Posidonio. Para ello los estadios usados por el primero deberían ser los llamados náuticos (que se supone equivale a 166,7 m, que multiplicados por 252.000 dan un círculo máximo de la Tierra de 42.008 km), y los usados por el segundo los asiáticos (de a 222,2 m, lo que multiplicado por 180.000 resulta un círculo máximo de la Tierra de 39.996 km)⁸.

No es solo que, siempre según García Franco, ambas medidas pudieran ser muy exactas, sino que el mismo autor nos hace observar que las cifras que dieron ambos cosmógrafos son muy redondas, lo que nos indica que la medición no pretendía ser demasiado exacta, probablemente porque su intención al hacerla no era de orden geográfico (poco les importaba entonces el tamaño exacto de la Tierra para hacer los viajes que hacían y los mapas que entonces elaboraban), sino astronómico; se trataba de entender los tamaños relativos entre nuestro planeta, la Luna y el Sol, entre otras cosas para determinar la distancia a la que están unos de otros. Cuando poco más adelante lleguemos a la cuestión de las leguas náuticas utilizadas en las cartas arrumbadas veremos que esa redondez de los números puede tener otra explicación.

García Franco nos explica además que también en el mundo musulmán se hicieron medidas que, muy seguramente, acertaron muy bien con las dimensiones de la Tierra. En particular, el califa Al-Mamún, a comienzos del siglo IX, ordenó medir el tamaño de la Tierra espoleado por la lectura de la Geografía de Ptolomeo, y el resultado de la medición fue que el grado de círculo máximo terrestre tiene $56 \frac{2}{3}$ millas (y por tanto el círculo máximo tiene 20.400)⁹. Como en los casos anteriores hay dudas acerca de la unidad de medida empleada,

⁷ GARCÍA FRANCO, Salvador – **La legua náutica en la Edad Media**.

⁸ Además de estos dos cálculos se tiene noticia de que Aristóteles indicó que la tierra tiene un círculo máximo de 400.000 estadios, y Arquímedes apuntó que tiene 300.000, este último igualmente sin indicar como llegó a esa cifra.

⁹ GARCÍA FRANCO, Salvador – **La legua náutica en la Edad Media**, p. 40.

pero si como parece probable fueron millas árabes equivalentes a 1973 m, la precisión del resultado fue altísima, de un 0,6 % de error solamente¹⁰. García Franco añade que en 1528 el francés Fernel hizo su propio cálculo y obtuvo como resultado 20.545.200.400 toesas, siendo la unidad de medida utilizada, por su juventud, perfectamente transformable en metros, lo que da con certeza una precisión en la medida de un 1 % de error. Ya apuntaban racionalismo los franceses, así que nuestro hombre simplemente expresó el resultado de su medición en la medida que se usaba entonces en su país, aunque le saliera un número tan lleno de cifras.

En este punto se debe aclarar que todas las medidas realizadas se hicieron sobre los meridianos, no sobre el Ecuador, consecuencia lógica de que, contra lo que sucedió con la longitud geográfica, bien pronto el hombre fue capaz de medir con precisión diferencias de latitud por la simple observación de la altura de los astros, en particular del Sol y la Estrella Polar, en dos puntos de la Tierra relativamente cercanos y de igual longitud geográfica. Ese dato, contrastado con la medida de la distancia entre esos dos puntos da la medida del meridiano entero por una simple regla de tres, la que resulta de partir de que la relación entre los 360 grados de ese meridiano entero y la diferencia en grados de latitud, debe ser igual a la que hay entre la longitud (medida de distancia) del meridiano completo y la distancia que hay entre ambos puntos. Lo importante de esta observación es que no fue necesario circunnavegar la Tierra para determinar su circunferencia. Más bien lo contrario, dado que era difícil calcular la longitud geográfica y las distancias solo se estimaban a ojo, la circunnavegación no podía arrojar casi luz en esa cuestión comparado con lo que se podría hacer a base de mediciones de distancias en dirección norte-sur, y sus correspondientes diferencias de latitud.

Como resumen, resulta que la mayor parte de las mediciones del tamaño de la Tierra, si no todas sí las más importantes, realizadas hasta la época de los descubrimientos y en lo más álgido de ella, pudieron ser muy exactas¹¹, lo que permite ya vislumbrar que los cosmógrafos de esta última sabían, o al menos podían saber, con mucha precisión esa característica de nuestro planeta. Veamos ahora que nos cuentan los cartógrafos.

Cartografía náutica medieval

El conocimiento geográfico se condensa, entre otros contenedores, en los mapas, de modo que si queremos saber qué pensaban en la época inmediatamente anterior a la Era de los Descubrimientos del tamaño de la Tierra, haremos bien en examinar la cartografía que entonces se hacía y se utilizaba, tratando de comprender, por sus características, lo que nos dicen al respecto. Hagamos primero una breve introducción de cómo eran los mapas medievales.

¹⁰ Esta cifra fue, aparentemente, la que confundió a Colón, pues según se acepta generalmente este creyó que las millas que utilizó el geógrafo musulmán Alfragano, quién adoptó la medida de Al-Mamúm, eran romanas.

¹¹ A esto hay que añadir (no lo menciona García Franco) que el Atlas Catalán de Abraham Cresques incluye la mención de que el círculo máximo de la Tierra mide 180.000 estadios.

Llamamos arrumbadas a las cartas náuticas medievales porque tienen sobreimpresas unas rosas de los vientos que ayudan a determinar con rapidez el rumbo que une un punto de la carta con otro sin necesidad de transportador de ángulos. Ha de entenderse que los puntos que principalmente interesaban a los navegantes eran los diversos puertos y accidentes de la costa, que estaban marcados claramente en aquellas cartas¹² al contrario que otros lugares de interés tierra adentro. No procede en este trabajo entrar en la cuestión de cómo se construían, por más que no está resuelta¹³. Sin embargo, porque tiene una cierta relación con la cuestión del tamaño de la Tierra que nos ocupa, no nos resistimos a disentir de la afirmación tan extendida de que el giro a contrarreloj de las costas del Mediterráneo que presentan hasta bien entrado el siglo XVI prácticamente todas ellas, demuestra que están dibujadas con datos procedentes de las direcciones y distancias entre puertos observadas, durante sus navegaciones, por los pilotos de los barcos que lo cruzaban¹⁴. No nos lo parece a nosotros así, por dos razones. La primera es que la lógica dice que las cartas se pintaban trazando las costas de cabo a cabo, es decir, poniendo un punto inicial que sirviera de referencia (del que se conocieran sus coordenadas geográficas y sirviera de punto maestro de la carta), colocando con referencia a él sendos puntos más o menos cercanos en la misma costa, en una dirección y en la contraria, para lo cual bastaba con saber la dirección y distancia medida por tierra a esos siguientes puntos, y continuando a lo largo con otros puntos de la costa, colocándolos por el mismo procedimiento hasta pintar la costa entera. La razón para que se hiciera de ese modo es que las distancias podían ser medidas con mucha mayor precisión en tierra que en la mar. Lo dice la lógica, pero además es que el *Liber de existencia riveriarum*¹⁵ indica que así se hacía, y es el sistema que se sigue hoy en día (solo pequeñas porciones de las costas se dibujan observándolas desde la mar, y eso contando con sistemas de navegación infinitamente más precisos). Si hacía falta se debía hacer lo mismo en cada costa que cayera dentro del marco de la carta, partir de un punto cuyas coordenadas absolutas se conocieran mucho mejor que el de situarlo por dirección y distancia observada por los pilotos desde un punto de la costa ya pintada. Ciertamente esto último se pudo hacer en ocasiones por no saber las coordenadas geográficas de ese segundo punto, pero es claramente un procedimiento mucho menos exacto. En definitiva, creemos que las cartas arrumbadas no se hacían principalmente según observaciones náuticas, sino mayormente terrestres, y es dudoso que en tierra, donde es fácil trazar de forma permanente los puntos cardinales por la observación, en condiciones idóneas y repetidamente, se usaran las direcciones magnéticas.

¹² Ha de entenderse que los ejemplares que se han conservado y hoy podemos apreciar, no son auténticamente cartas náuticas para uso de los marineros, sino ejemplares más destinados a un uso mucho más cortesano y palaciego, y por eso están tan prolijamente decorados e iluminados, pero asumimos, porque no hay nada que nos impida hacerlo y sí muchas razones para no dejar de hacerlo, que el esquema de base de esas cartas son las cartas que utilizaban los mareantes.

¹³ GASPAR, Joaquim Alves – **How large was the Earth in the sixteenth century? The length of the degree of latitude in the Iberian Cartography of the Renaissance.**

¹⁴ PUJADES, Ramón J. **Les Cartes Portulanes. La representació medieval d'una mar solcada**, p. 337

¹⁵ El libro portulano más antiguo que nos ha llegado a la actualidad.

Por otro lado, antes de que se usara la brújula los marinos sabían determinar el Norte (la de dirección que marca la Estrella Polar con una determinada corrección) y el Sur (la dirección del mediodía) verdaderos con una exactitud muy notable. Por tanto, al introducirse el uso de la brújula debieron ser más que conscientes de que existía una diferencia entre las direcciones magnéticas y las verdaderas, es decir, de la declinación magnética, aunque no tengamos constancia documental de ello. De hecho, sabemos que en su primer viaje de descubrimiento Colón fue consciente incluso de la variación de esa declinación. Por tanto parece difícil creer que la rotación de la orientación de las costas del Mediterráneo en las cartas náuticas fuera causada, sin que los cartógrafos lo supieran, por la declinación magnética. El que tuvieran esa inclinación se explica fácilmente porque, habiendo sido construidas sustancialmente con información terrestre, se hacían para que las usaran los pilotos en la mar y, dado que estos usaban mucho más la brújula que las direcciones obtenidas por la meridiana o la observación de la polar, es lógico que se pintaran con el Norte magnético, no el verdadero, arriba, o dicho de otra manera, que las rosas de los vientos marcaban los rumbos magnéticos.

Aclarado lo anterior, debemos pasar a las características de las cartas arrumbadas que más tienen que ver con el conocimiento que tuvieran quienes las pintaban acerca del tamaño de la Tierra. La primera es que, si bien la mayoría de ellas carecen de graduación en latitud, sí que se puede comprobar que están construidas de tal manera que si hoy se les añade tal graduación utilizando el conocimiento que tenemos de las latitudes de los puntos más conspicuos, aquellos de cuya latitud debemos de suponer que los cartógrafos tenían un buen conocimiento, el resultado es que esa graduación sería de grados iguales, sin bien tendría los errores que corresponden a unas cartas trazadas con métodos no muy exactos. Es decir, aunque siguen una proyección cilíndrica vertical (secante en un paralelo o tangente en el Ecuador), no son cartas de proyección Mercator, cuyos grados de latitud son mayores cuanto más alejados del ecuador están. Además, por tener los meridianos paralelos como los de cualquier carta rectangular, o lo que es lo mismo, producto de la proyección citada, pero no ser una proyección Mercator, en ellas no se podían calcular las distancias con una simple operación de compás, dado que una distancia entre las puntas de éste representa una distancia diferente según la latitud de la parte del mapa donde se coloquen. Y además, y por la misma razón, tampoco servían para trazar los rumbos más allá que hasta una distancia que no era mucho mayor que la anchura, de Norte a Sur, del Mediterráneo, o dicho de otro modo, las líneas rectas en la carta no eran verdaderas loxodrómicas, aunque esto es relativamente poco importante porque, por otro lado, la precisión que necesitaban al respecto aquellos marinos no era muy grande, pues las propias brújulas que utilizaban tampoco eran demasiado precisas ni los barcos gobernaban a la orden del piloto con la exactitud a la que estamos acostumbrados hoy.

Antes de seguir, añadamos que el estadio había sido la unidad de medida de distancias medias en tierra en la Grecia clásica, y la milla (mil pasos) la que se empleó sobre todo en el Imperio Romano. La milla tuvo una mayor concreción pues hubo menos tipos de milla distintos que de estadios. En la Edad Media las millas se ven desplazadas, aunque no

completamente, por las leguas, que en general se definían por la distancia que anda una persona en una hora. Esta definición de la legua es bastante más imprecisa que la de la milla, y consecuentemente hubo una enorme diversidad de leguas.

Volviendo a la cuestión de las distancias, hoy estamos más que acostumbrados al concepto de que los mapas, en general, se construyen con una escala determinada. Es decir, se sabe la relación entre las distancias en la carta y las distancias reales que esas cartas representan. Conociendo su escala, no tendría ninguna complicación medir un meridiano o el Ecuador en una de las cartas de la época y ver cuánto se pensaba que era el tamaño de la Tierra. Veamos si se puede seguir ese procedimiento.

Es cierto que en las cartas más antiguas que conocemos, la Pisana del siglo XIII, la Cortona, de fecha temprana del XIV, y las de 1311 y 1313 de Pietro Vesconte¹⁶, aparecen unas graduaciones, dos líneas inscritas dentro de sendos círculos en el caso de la primera y la segunda, y en forma de cruceta en las otras dos.

En las cartas siguientes la graduación son dos líneas paralelas, con líneas perpendiculares que las unen formando marcas espaciadas regularmente, todo ello formando la figura de una escalera de mano, de mucha mayor longitud que los brazos de las crucetas citadas, que suelen estar colocadas en cada uno de los bordes superior e inferior de la carta en sentido horizontal (Figura 1), que son, indudablemente, una forma diferente de indicar lo mismo que las graduaciones de las cartas Pisana y de Vesconte. Más adelante, en las cartas arrumbadas se generaliza el uso de los troncos de leguas, una pieza gráfica que contiene la graduación que antes aparecía en los bordes superior e inferior que acabamos de citar, pero de menor longitud y encerrada en un marco más o menos adornado. Estos troncos suelen aparecer dentro de la carta, no en sus bordes, y en un lugar donde no tapa las costas dibujadas en ella. En general aparecen colocadas horizontalmente, pero en ocasiones aparecen verticales o incluso inclinadas, pero el detalle más interesante es que en ningún sitio del tronco o de



Figura 2. Hoja del Atlas catalán con graduación en el borde inferior. En otra hoja tiene una igual en el borde superior.

¹⁶ Son las más antiguas, pero no sabemos si fueron las primeras.

la carta se puede leer la escala, es decir, las unidades que representa cada división del tronco. Pero la realidad es que ni en esas cartas, ni en el resto de las cartas medievales, ni en muchas de las que siguen siendo arrumbadas en la Edad Moderna, se indica la unidad de medida que permita calcular directamente cuál es esa escala. Hay autores¹⁷ que señalan que en las primeras, las citadas más arriba, las divisiones de esas graduaciones corresponden a 50 millas (sin especificar qué milla en concreto o señalando que son romanas) no dicen de donde obtienen tal conclusión o la referencia que indican es indirecta y no puede tomarse por segura.

Tal carencia no debería ser un impedimento para el cálculo de la escala, pues siempre se puede tomar una distancia entre dos puntos de la carta que creamos que el cartógrafo que la hizo conocía con suficiente precisión, y compararla con la distancia que es en la realidad y ya tendremos la escala. Por ese procedimiento se comprueba que en la carta Pisana, la relación entre las divisiones y las distancias en kilómetros, a las que corresponden, según la propia carta, varía entre 1 y 1,3 aproximadamente, lo que no está suficientemente cerca de los 1,485 de las millas romanas y menos aún de las llamadas italianas, iguales que las hoy denominadas náuticas, para creer que las divisiones corresponden a esta medida. Pero aunque se nos dijera cabalmente cual es la unidad de distancia de las graduaciones, dado que como se ha dicho, la relación entre las distancias reales y las de las cartas arrumbadas no es regular a lo largo de las diferentes latitudes, esas graduaciones no servirían para medir distancias más que, si acaso, en una latitud determinada. Más aún, el que en muchas cartas sendas gradaciones iguales estén colocadas tanto en el borde inferior como el superior elimina la posibilidad de que su propósito fuera medir distancias, y por tanto, lo más lógico es que no estén graduadas en ninguna medida de distancia, al menos no en distancias como las que representan en tierra las millas y las leguas. De hecho, por mucho que se diga, en aquel tiempo la medida de las distancias en la mar era altamente problemática y, por tanto, de muy poca utilidad.

El análisis detallado de los troncos de leguas de las cartas arrumbadas se puede encontrar en la literatura correspondiente y no es objeto de este trabajo. Baste aquí con señalar que en todas las obras que hemos consultado no se encuentra una explicación de por qué los troncos de leguas no dicen qué leguas, o qué otra unidad de medida, representan, y sin embargo, de forma más o menos explícita dependiendo del autor, sí que se asume que las leguas que se deben poder medir en la carta utilizando el tronco como referencia son unidades de distancia, como sí esa unidad fuera la legua náutica (no ninguna de las leguas terrestres). Lo que sí que se encuentran, en línea con lo anterior, son argumentaciones acerca de qué longitud corresponde a la legua náutica que, como veremos más adelante, consideramos impropio.

Antes de dar una explicación del propósito de los troncos de leguas de las cartas arrumbadas, que saque al lector de la confusión en que en este momento se puede encontrar ante lo dicho, debemos reflexionar acerca de la naturaleza de la legua náutica en sí.

¹⁷ PUJADES, Ramón J. – *Les cartes portulanes. La representació d'una mar solcada*. p. 219-224 y CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *La cartografía náutica española de los siglos XIV, XV y XVI*.

La legua náutica en la Edad Media

Hay un momento en la Edad Media, para nosotros desconocido, en que la legua y, en menor medida, la milla, se empiezan a usar como medidas en el mar¹⁸, en la navegación y en la cartografía náutica, y tal práctica era totalmente corriente en tiempo de Magallanes. La actitud común de los tratadistas es asumir que, sencillamente, los marinos utilizaron en su trabajo la legua terrestre, aquella con la que estarían más familiarizados en su propia tierra. Surge entonces la necesidad de saber qué legua terrestre era aquella, o dicho de otro modo, entender cuanto medían esas leguas y millas que debemos llamar náuticas. A ello está dedicada la obra ya mencionada de García Franco, en particular a la legua, y la verdad es que, después de leerla de cabo a rabo, uno se queda con la impresión de que el problema queda sin resolver, a lo que invita el propio autor en el prólogo. Nosotros ya hemos dicho que, en realidad, no parece que la legua y la milla náuticas sirvieran para medir distancias en las cartas de navegación de aquella época. A partir de este punto, en este trabajo vamos a tratar de ofrecer una solución, limitada si se quiere, pero que plantee al menos un camino, un rumbo para tratar de resolverlo.

Antes de seguir hay que aclarar que no solo no está claro cómo se construían las cartas arrumbadas en la Edad Media, ni cuanto valían las leguas utilizadas en ellas, sino que hasta el siglo XVI no hay textos que traten esa cuestión, lo cual no deja de ser una explicación parcial de nuestra actual ignorancia, y que la causa de que sucediera así es que los cartógrafos hacían sus cartas sin dar razón de su arte, ya que como la de tantos otros, este era un patrimonio familiar que se mantenía en secreto. Cuando diversos tratadistas españoles escriben libros que tratan el tema, empezando por Juan de Lisboa en 1514 y Martín Fernández de Enciso en 1519, la ciencia de la cartografía ya ha producido multitud de ejemplares de cartas de navegar sin dar explicación de las reglas para usarlas. El uso de las rosas de los vientos para determinar los rumbos es suficientemente obvio como para que esa explicación sea muy necesaria, pero, en cambio, para el uso de los troncos de leguas falta como mínimo, como ya se ha dicho, la explicación del valor de cada una de sus divisiones.¹⁹ Volviendo al siglo XVI, ahí sí que se encuentran declaraciones del valor de la legua, aunque no directamente relacionadas con cartas de navegar concretas, que siguen sin indicar cuál es el valor de las divisiones de sus troncos de leguas. La sorpresa es que esas declaraciones no relacionan las leguas marinas con medida de distancia alguna, sino que se definen por la cantidad de ellas que caben en un grado. Es decir, en sentido estricto no son medidas de distancia, sino de ángulo, como cada uno de los 360 grados en que, por convención, se divide la circunferencia de una esfera. Es geométricamente indiscutible que a partir del conocimiento del radio de la esfera se puede convertir en

¹⁸ Vale la pena mencionar que, en ocasiones, se justifica la utilización de la legua como unidad de medida náutica porque la velocidad a la que navegaba un barco de vela en la época en que se creó como tal era del mismo orden que la del caminar del hombre, que es la que define en general la legua terrestre. Aunque no se pueda demostrar documentalmente, no parece que se pueda desechar esa explicación.

¹⁹ Para un examen más profunda del estado de la cuestión véase PUJADES, Ramón J. – *Les cartes portulanes. La representació d'una mar solcada*. p. 219-224.

distancia (esférica, no recta) cualquier arco de su superficie, pero precisamente por eso, para que se pueda decir a qué distancia equivalían esas leguas hay que saber cuál era el radio de la Tierra para quienes pintaron las cartas.

Volviendo a las definiciones de las leguas de la era de los Descubrimientos, resulta que para los navegantes españoles había dos muy comunes, la de $16 \frac{2}{3}$, un poco más antigua, y la de 17.5 leguas al grado, que se empezó a usar ya entrado el siglo XVI y que acabó por desplazar a la anterior, y que había otras definiciones menos frecuentes como las de 18 leguas al grado y muchas otras más²⁰. La inmensa mayoría, si no todos, los autores que han tratado la cuestión hasta ahora han interpretado que tales definiciones se derivaban de medidas de longitud terrestres, es decir, que los troncos de leguas indicaban leguas terrestres, y hasta han tratado de determinar cuáles eran esas leguas a base de medidas cartométricas (por ejemplo el mismo García Franco en la obra repetidamente citada y Gaspar²¹ entre otros), pero en ningún documento de la época que hayamos visto referido por los diversos estudiosos de la cuestión o estudiado por nosotros mismos, se indica qué legua, de las muchas que se utilizaban por entonces, es la que se utilizó como patrón en cada caso. Esto hace que debamos concluir que la afirmación hecha más arriba, que la legua náutica era una medida de ángulo, es más válida que la de que lo era de distancia.

Medidas arbitrarias

Lo primero que viene a la mente cuando uno se encuentra con esas definiciones de las leguas es lo extraño de las cifras que contienen. Aparte de que no consta que se hiciera, si el procedimiento por el que se determinaron fuera calcular lo que medía el grado de círculo máximo utilizando como unidad de medida una legua determinada, lo esperable es que los resultados fueran unos números no tan redondos. Por otro lado, el que no sean números redondos del todo parece en principio descartar que se tratara de aproximaciones hechas con el mismo espíritu que hemos dicho anteriormente que estaba detrás de las mediciones de la Antigüedad Clásica. Sin embargo esa impresión desaparece cuando se calcula lo que medía el círculo máximo de la Tierra según esas definiciones, pues a $16 \frac{2}{3}$ de grado resulta que ese círculo máximo mide 6000 leguas, lo que es un número enteramente redondo. Como ya hemos dicho, en aquella época se usaban muchas leguas diferentes (y el rango de valores que tenían era bastante amplio, desde las más pequeñas de poco más de 2000 metros a las mayores de más de 7000 según las conclusiones de la moderna metrología), lo que desde luego permite pensar que para las cartas arrumbadas se utilizaban unas diferentes a todas las otras, y además

²⁰ Merece la pena mencionar en particular la de $14 \frac{1}{6}$ leguas que menciona Hernando Colón que era la que usaba su padre (GARCÍA FRANCO – *La legua náutica en la Edad Media*, p. 44), a pesar de que no se sabe que nadie más la utilizara.

²¹ GASPAR, Joaquim Alves – *How large was the Earth in the sixteenth century? The length of the degree of latitude in the Iberian Cartography of the Renaissance*.

resulta que la definición más general de la legua es la distancia que recorre una persona en una hora. Esa definición nos da una dimensión de la legua como concepto de entre 5000 y 6000 metros, lo que multiplicado por las 6000 leguas de círculo máximo que corresponden a la legua de $16 \frac{2}{3}$ en un grado encaja bastante con las medida real de aquel, que ya hemos dicho que es muy posible que fuera la que había determinado previamente la ciencia clásica y habían confirmado las mediciones posteriores. Ante esta circunstancia, parece bastante lógico pensar que los cartógrafos que utilizaban en sus cartas esa definición de la legua simplemente asignaron arbitrariamente al círculo máximo aquella medida, y de ahí obtuvieron la cantidad de leguas que mide cada grado.

Que la definición de la legua náutica de $16 \frac{2}{3}$ no sea otra cosa que el resultado de asignar un número redondo de esas leguas a círculo máximo de la Tierra no sería otra cosa que el resultado de seguir el mismo proceso que se siguió para establecer qué mide un número redondo de estadios. Anticipamos al comienzo que esto último tiene una posible explicación. Esa explicación se ve clara ahora que hemos puesto nuestra atención en la legua marina de $16 \frac{2}{3}$ en un grado; no es que Eratóstenes usara como unidad un estadio determinado, que pudo ser el que ahora llamamos náutico, sino que él, o quien nos trasladó esa cifra, definió el estadio náutico a base de establecer que el círculo máximo de la Tierra tiene 252.000. Puede parecer en principio lo contrario, pero si Eratóstenes sabía con precisión la distancia entre Alejandría y Asuán, y midió con precisión el ángulo con que incidían los rayos del Sol en Alejandría el día en que en Asuán lo hacían verticalmente, podía deducir con precisión equivalente la longitud del círculo máximo y por tanto, cuanto medía cada estadio si asignaba a aquella longitud la cantidad que le asignó. Naturalmente estos estadios tenían que ser los mismos que los que había utilizado para expresar la distancia entre Asuán y Alejandría. Puede parecer un poco llevar las cosas demasiado lejos, pero si es cierto²² que la diferencia en latitud (deducida de los ángulos con que incidían los rayos del Sol ya mentados) entre una ciudad y la otra le había resultado una cifra, $7^{\circ} 12'$, que es un $1/50$ de 360, podía establecer un estadio nuevo, el que luego llamarían náutico, que le diera medidas redondas tanto para la distancia entre Asuán y Alejandría como para el círculo máximo de la Tierra. No obstante, nosotros personalmente creemos que, siguiendo la misma línea de pensamiento que nos ha llevado hasta esta última afirmación, en realidad la cifra de $7^{\circ} 12'$ fue también escogida a propósito (pero suficientemente próxima a la medida real, probablemente de precisión no mayor de un cuarto de grado) para que se pudiese conseguir aquel efecto. Por no extendernos demasiado ahorramos al lector la explicación detallada de cómo algo parecido pudo suceder para que los 180.000 estadios que asignó Posidonio al círculo máximo pudieran ser el resultado de un proceso parecido. En el caso de la medida del califa Al-Mamúm, no parece creíble que fuera casualidad que las $56 \frac{2}{3}$ de millas al grado den un número redondo de millas del círculo

²² GARCÍA FRANCO – *La legua náutica en la Edad Media*. p. 14

máximo. Es decir, casi con seguridad estamos ante la creación arbitraria de la milla náutica, en este caso árabe, por más que es una milla muy parecida a una terrestre.

La tesis que aquí proponemos de que tanto el estadio de Eratóstenes (y el de Posidonio) como la milla de Al-Mamúm, como la legua de los cartógrafos medievales (cada una de ellas independientemente) fueran medidas arbitrarias está reforzada por la definición inicial del metro, pues la medida que hoy reina en casi todo el mundo siguió un proceso prácticamente idéntico: se decidió, esta vez convencionalmente, que un cuarto del círculo máximo terrestre tendría 10.000.000 metros.

A partir de ahí, también es lógico pensar que otros cartógrafos prefirieron utilizar un número menos redondo para el círculo máximo terrestre pero que diera una cantidad de leguas al grado más fácil de manejar, y que de ahí saliera la definición de la legua de 17,5 al grado, que convertida en medida de círculo máximo nos da la cantidad aún bastante redonda de 6300. Siguiendo con este proceso, parece también lógico pensar que a partir de ahí los cartógrafos prefirieron obtener números redondos no en la cantidad de leguas del círculo máximo, sino en el de leguas al grado, precisamente porque esa cifra, la de leguas al grado, era de mucho más uso que la de la dimensión del círculo máximo. Por ello se adoptaría la legua de 18 al grado. Y aquí es donde hay que añadir que entre las definiciones de leguas que se usaron más tarde en otras naciones europeas están las de 15, 20 y 25 al grado, más redondas aún. En este punto hay que insistir en que en las cartas arrumbadas de aquella época de las que tenemos noticia y hoy aún se conservan, no se indica la definición de la legua con la que están hechos sus troncos de leguas. Esto conduce a pensar que, quizá, los cartógrafos evitaban indicarlo como una forma de guardar el secreto de su ciencia, y solo daban la clave de sus cartas (las leguas con que estaban hechos los troncos) a quienes se las compraban, y lo hacían de palabra, y que estos mantenían el secreto por una razón muy parecida. Esto lo mencionamos solo para dar coherencia a la tesis general, pues no tiene efecto directo sobre la cuestión a la que dedicamos este trabajo.

Hay un detalle importante en esta cuestión, y es que, si aceptamos que cada cartógrafo asignaba arbitrariamente la relación entre leguas y grados que le pareciera conveniente, y evitaba publicarlo, y tenemos en cuenta que los que escribieron los libros de navegación del siglo XVI no eran cartógrafos, y añadimos el secreto con el que operaba las casas de contratación españolas en particular y la monarquías españolas en general, puede parecer lógico que los autores que opinaron contemporáneamente sobre esa cuestión no lo supieran. Pero es que además de no saber (o querer) explicarlo, hay varios ejemplos de afirmaciones en un mismo documento de que el grado tiene 16 $\frac{2}{3}$ y 17,5 leguas (por ejemplo Martín Enciso²³), lo cual nos conduce a la idea, de que en realidad esos libros no son demasiado de fiar en la cuestión particular de la dimensión real de la legua náutica, por más que la mayoría de quienes los han estudiado les han dado bastante crédito.

²³ Martín Fernández de Enciso, *Suma de Geographia*, Sevilla, 1519, citado en GARCÍA FRANCO – *La legua náutica en la Edad Media*, p. 48

Antes de seguir adelante hemos de hacer un alto para tratar de rebatir la respuesta que García Franco²⁴ da a la existencia de la relación de 17,5 leguas al grado, que desde luego no resulta nada parecido a nuestra tesis. Dice el sabio colaborador del ya desaparecido Instituto Histórico de la Marina²⁵ que son rechazables los argumentos de que se cogió la media entre 15 (regla italiana) y 20 (regla francesa), con lo que estamos completamente de acuerdo porque son meras especulaciones sin sustento lógico. Lo mismo opinamos de la propuesta de Vicente Mut, para quién el grado tenía 21 leguas de verdad (no de las que contaban los caminantes, que no estaban corregidas por las sinuosidades del terreno), y que Ptolomeo reducía las distancias itinerarias en un sexto, y 21 menos un sexto es 17,5²⁶. Además de por lo que nos dice García Franco, esta segunda propuesta debe ser rechazada por las siguientes razones:

1. Es dudoso que Ptolomeo dedujera las longitudes solo de las distancias itinerarias como parece darse a entender.
2. La regla parece demasiado drástica, porque está claro que no es lo mismo la corrección que habría que aplicar en un terreno montañoso que en una meseta, así que, si acaso corregiría solo algunas distancias. No obstante es interesante darse cuenta de que si hacía falta corregir las leguas de aparentes a reales es porque la legua no era una medida de distancia pura, sino una derivada de una medida de velocidad, la del caminar de una persona. Además, si fuera cierto, en principio habría que pensar que las usaba solo en sentido de la longitud, porque las latitudes se podían calcular astronómicamente. Entonces, ¿no se le ocurrió comprobar si la misma regla de reducir un sexto funcionaba con las distancias itinerarias en sentido de la latitud? No se dice nada al respecto, y eso conduce a pensar que no lo hizo. Para nosotros no eran las distancias itinerarias de dónde Ptolomeo dedujo las longitudes, al menos no en su mayoría.
3. Sería demasiada casualidad que esa aritmética condujera a que la Tierra tuviera 6300 leguas redondas de círculo máximo.

Rechazada doblemente la propuesta de Mut, debemos rechazar también la propuesta del propio García Franco que en síntesis consiste en que, dada su latitud, la relación de distancias por grado en el paralelo de Rodas es, geoméricamente, la de la equinoccial multiplicada por 0.8, y que de la de la equinoccial se dedujo la de Rodas como de 17,5 leguas al grado, que se adoptó por los españoles porque Rodas tiene la misma latitud que el centro de España, y que después, por error se atribuyó esa cifra a la equinoccial. Ni es creíble que se cometiera ese error, ni menos aún es creíble que la relación de leguas al grado fueran aplicadas nunca a otra cosa que a un círculo máximo (por tanto nunca a un paralelo).

²⁴ GARCÍA FRANCO – *La legua náutica en la Edad Media*, p. 54.

²⁵ Instituto perteneciente al Centro Superior de Investigaciones Científicas, que al desaparecer en la década de 1970 dio paso al Instituto de Historia y Cultura Naval, de la Armada.

²⁶ GARCÍA FRANCO – *La legua náutica en la Edad Media*, p. 54.

El tránsito a las millas como unidad náutica maestra.

La unidad en que más corrientemente se dividía la legua en el ámbito terrestre era la milla, en realidad una medida mucho más antigua pues como se ha dicho fue muy ampliamente utilizada por los romanos. Como ocurría con la legua, también había millas de diferente longitud. Consecuentemente la relación entre una y otra variaba bastante. Refiriéndonos a las leguas y millas náuticas, lo cierto es que los autores que escribieron sobre lo que valía una legua, coinciden en que había dos divisiones muy comunes de leguas marinas (las de los cartógrafos náuticos) en millas. En la mayor parte de los casos nos dicen que una legua se componía de cuatro millas y en menor medida también se nos dice que se dividía en solo tres. Aparte de que el que estas relaciones sean tan redondas parece indicar que la milla náutica medieval se originó después de que se estableciera el uso de la correspondiente legua (en sus distintas variedades), lo más importante es que refuerza la idea de que la legua náutica era una medida arbitraria, y consiguientemente lo era también la milla náutica. De otro modo, la división de la legua en millas habría dado cifras menos redondas.

En Italia, con el siglo XVI ya a punto de concluir, se usaba la regla de que el grado tiene sesenta millas y está documentado que tal regla fue introducida por los aragoneses en el reino de Nápoles ya a finales del siglo XIV²⁷, lo cual parece una buena indicación de que las relaciones entre Castilla y Portugal, ambos usuarios de la legua en lugar de la milla, eran tanto o más estrechas que las de Castilla y Aragón, al menos en el ámbito marítimo. Normalmente se especifica que son millas de Italia, lo que para nosotros, teniendo muy en cuenta que estamos ante un número redondo y no fraccionario y siguiendo la tesis ya enunciada, no era más que decir que en Italia se había establecido arbitrariamente una nueva milla que era precisamente aquella que cabía sesenta veces en el grado. En este caso se habría tenido en cuenta la conveniencia de dividir el grado en una cifra sexagesimal. Pero también puede ser, y por ello nos inclinamos, que fuera al revés, de modo que la evolución del valor del grado en leguas se viera impulsada por la necesidad de acomodarla a la regla de las sesenta millas al grado. Modernamente estamos de acuerdo en que se trata de una milla de 1852 m., pero eso no se puede deducir más que de calcularlo teniendo en cuenta la regla citada y la longitud del arco de un grado, lo que reafirma la creencia de que se trata de una medida arbitraria (o convencional). Desde luego esa milla no era la romana (de 1481,5 m.), y obviamente es el origen de la actual milla náutica internacional.

Es posible que el proceso de consolidación de la milla de sesenta al grado se debió ver favorecida por el proceso de hacer cada vez más redonda la relación de leguas al grado. Ocurre que, si durante el siglo XVI en España reinaron las leguas de 16 $\frac{2}{3}$ y 17,5 al grado, al final de ese periodo en Alemania y Países Bajos se fue imponiendo la de 15 y en Francia e Inglaterra la de 20. En consonancia con lo dicho antes, la preferencia fue dividir la de 15 en cuatros leguas y la de 20 en 3, con lo que, ambas daban una relación de 60 millas al grado.

²⁷ VALERIO, Vladimiro – *Cartography in the Kingdom of Naples during the Early Modern Period*.

Si esto se produjo en paralelo a la creación de la milla que hemos llamado italiana o esta fue causa o consecuencia de aquello, no tiene importancia, porque en cualquier caso ambas cosas convergieron. El caso es que la milla de 60 al grado es exactamente la que hoy llamamos milla náutica, que aceptamos que es una medida convencional, no hay más que concluir que tal medida fue adoptada en Italia, en Francia y en Inglaterra con carácter local mucho antes de que se le diera reconocimiento internacional. Y ese reconocimiento internacional queda así plenamente explicado.

Troncos de leguas.

Recordemos ahora que dijimos al principio del razonamiento por el que hemos llegado a la conclusión de que las medidas de longitud náuticas se crearon de forma arbitraria para indicar sencillamente una división del grado terrestre, división cada vez más redonda, que todo empezó con asignarle a la Tierra una longitud de círculo máximo de 6000 leguas. Dado que esa legua no tenía una correspondencia con una medida concreta de longitud sino que fue una creación arbitraria, no podemos afirmar solo por eso que quienes la crearon sabían con exactitud dicha longitud. Pero, por lo mismo, tampoco se puede negar tal cosa. Al respecto debemos recordar también que al principio dijimos que es muy posible que las medidas que hicieron los clásicos pudieron haber sido muy exactas. Y si volvemos a esas medidas, en concreto a la de Eratóstenes que es la que está libre del tan presunto como muy aceptado error de Posidonio (y de Marino de Tiro y de Ptolomeo) resulta que además de la redondez de la cifra de estadios del círculo máximo, también da una cifra redonda de estadios al grado, en concreto 700. Una de las relaciones que, entre el *maremágnum* de medidas existentes en la Edad Media y la Edad Moderna, se aceptó en España entre estadios y millas fue de diez (aunque en la Antigüedad Clásica era más bien de ocho). Esto nos da que el grado tiene 70 millas, que trasladado a leguas a razón de cuatro millas en cada una, da justo 17,5. Es decir, es posible que quienes decidieron pasar de las leguas de $16 \frac{2}{3}$ a la de 17,5 al grado lo hicieron tratando de seguir la medida del círculo máximo que había hecho Eratóstenes. Es cierto que esto no tiene prueba documental, pero también lo es que no deja de ser a la vez lógico y posible que quienes tomaron esa decisión conocían las medidas efectuadas por Eratóstenes mejor incluso que las de Ptolomeo, y que cuadra con lo que ya se ha dicho del secreto que mantenían los cartógrafos acerca de la clave de sus mapas. Si esto sucedió, sucedió desde luego como muy tarde a finales del siglo XV.

Todo lo anterior es bastante sólido como demostración de que cuando Magallanes partió para la Especiería, quienes de verdad sabían del asunto tenían una idea bastante exacta del tamaño de la Tierra, pero para cerrar la cuestión queda un último argumento, cual es la carta llamada hoy en día Kuntsmann IV, que es pretendidamente la que se presentó al joven rey Carlos de Gante, primero de Castilla y Aragón y pronto quinto de Alemania, para convencerle de que la Especiería correspondía a Castilla por el tratado de Tordesillas y hecha



Figura 3. El contorno de algunas costas del mapa Kuntzmann IV (izd) trasladado a un planisferio moderno.

por quienes obviamente sabían del tema. Este mapa es uno de los primeros planisferios que sabemos que se produjeron y está formado por una rejilla cuadrangular que cubre todas las latitudes y longitudes de la Tierra. Es decir, está representada toda su superficie, aunque no todas sus costas pues muchas aún no eran conocidas. Tiene esa carta los típicos errores de longitud en la posición de las costas. Por ejemplo, la distancia entre el borde occidental de África y el oriental de América del Sur es menor que la real (aunque en cambio, ya no tiene el típico error en la longitud de Mediterráneo de las cartas arrumbadas del siglo XV). En cambio, si miramos el mapa en su conjunto, vemos que las separaciones en longitud entre Sumatra, España y la costa occidental de África, el istmo centroamericano y las Islas Molucas son, comparadas con las que podemos apreciar en un mapamundi moderno, muy ajustadas a la realidad (Fig 2).

Ya eso nos da una indicación de que el cartógrafo que la realizó trabajaba con un tamaño de la Tierra muy cercano al real. Sin pretender hacer mediciones precisas que nos parecen inapropiadas para unos mapas que no estaban trazados con intención de que fueran muy exactos pues nadie iba a hacer sobre ellos una navegación de precisión, si nos fijamos en la dimensión que le atribuye al Mar del Sur, hoy llamado Océano Pacífico, la impresión anterior queda confirmada. Magallanes, no cabe duda, sabía que tenía que cruzar un gran océano (en el caso de que no hubiera otro continente ignoto por medio) para llegar por el Oeste a la tan deseada Especiería.

Dado que, como se ha dicho, en aquellos tiempos la legua náutica no era una medida de distancia, sino de ángulo, y además no existía una correlación directa de la medida de distancia a que correspondía esa legua angular por no haberse definido entonces con precisión la longitud del círculo máximo, hemos evitado tratar de dar estimaciones precisas del error con que se hicieron esas cartas en ese sentido, pero si aclaramos que, dado que la medición de la longitud (coordenada geográfica) era muy problemática en ese tiempo, pretender hallar ese dato a base de promediar los errores en distancia este-oeste es tarea vana.

Por otro lado, de lo que no puede quedar ya duda es de que, para entonces, era más que posible calcular la dimensión del meridiano, y por tanto del círculo máximo. Como además se sabía que la Tierra es sustancialmente esférica (la diferencia del arco de meridiano junto al Ecuador y junto a los polos es despreciable a los efectos que nos ocupan), se sabía bien la

dimensión de aquel, pues en definitiva es un círculo máximo de la esfera de la Tierra. Para comprender cabalmente esto solo hay que estar convencido de que la longitud del meridiano era suficientemente bien conocida por los cartógrafos que confeccionaban las cartas arrumbadas, que la razón por la que no lo explicaron públicamente es simplemente que protegían sus conocimientos como secreto profesional, y que los pilotos que las utilizaban no necesitaban una precisión muy grande para hacer dirigir el rumbo de sus naves, tres ideas que se han explicado suficientemente en este trabajo.

Conclusión

Recapitulando todo lo anterior, las leguas que se utilizaban en las cartas de navegar arrumbadas no se definían por su correlación con unas medidas de distancia terrestre conocidas, sino que eran una simple división del grado de círculo máximo, y variaban de unas cartas a otras. Y si bien no se puede decir categóricamente cuanto pensaban los cartógrafos, y los pilotos que las usaban, que medía exactamente el grado de círculo máximo, precisamente porque esas leguas no tenían una exacta correlación con una medida concreta de distancia terrestres, sí que se puede descartar que la idea que tenían de tal cuestión fuera muy diferente de la realidad. Es decir, que se puede decir con bastante seguridad que en la Era de los Descubrimientos se sabía con bastante aproximación el tamaño de la Tierra, y por tanto, que es descartable que creyeran que el Pacífico es sensiblemente más pequeño de lo que en realidad es.

Epílogo

Con la conclusión inmediatamente anterior podríamos dar por terminado el trabajo porque hemos respondido con suficiente sentido a la pregunta implícita en su título. Pero todavía conviene tratar una cuestión que, sin ir al corazón del asunto, sí que ayuda a reforzar el convencimiento de que la propuesta que aquí se ha hecho está bien fundada. Esa cuestión es una derivada de la afirmación de que las leguas náuticas no eran otra cosa que una medida de ángulo, que va contra lo que, abrumadoramente, los tratadistas de la cuestión han considerado hasta hoy, por más que las definiciones de las diferentes leguas que hemos tratado en este trabajo no dejan lugar a duda: la legua marina no tuvo en la época de las cartas arrumbadas una correlación manifiesta con ninguna medida de distancia. La razón por la que se ha venido considerando lo contrario es, quizá, porque el nombre que se le dio a esa medida de ángulo náutica es el de una medida de distancia terrestre, a lo que podemos añadir que al final, su sucesora la milla náutica acabó teniendo esa correlación (una vez que el tamaño de la Tierra fue una dimensión de conocimiento público y se hizo igualmente pública la correlación ángulo-longitud de arco correspondiente). Lo segundo no requiere más consideración. Para lo primero ya ofrecimos atrás la posible explicación de que, al fin y al cabo, lo que andaba

entonces un barco navegando en una hora es una distancia del mismo orden de magnitud de lo que lo hace una persona caminando.

Ya hemos explicado que las cartas arrumbadas se dibujaban según una proyección cilíndrica (en el Ecuador o en un paralelo) en la que los grados de cada una de las coordenadas geográficas (latitud y longitud) son todos iguales (proyección cilíndrica equivalente) y en algunos casos iguales entre sí (en la carta Kuntsmann IV, en particular, los grados de longitud son ligeramente más grandes que los de latitud). También hemos explicado que, aunque en el sentido vertical (Norte-Sur) eso no sucede, esta proyección distorsiona las distancias en el sentido horizontal (Este-Oeste) de manera que distancias iguales en la carta representan distancias reales más pequeñas cuanto más cerca de los polos. En distancias inclinadas el efecto es intermedio, cuanto más horizontales, mayor es el efecto. En resumidas cuentas, en ese tipo de cartas no es posible medir distancias sin más como en otro tipo de cartas (más modernas) en las que esa operación es directa²⁸. Las cartas arrumbadas más antiguas tienen solo una graduación de leguas en sus bordes inferior y superior, donde más modernamente se han venido poniendo siempre la graduación de longitud. Y resulta que, la única manera de entender esas graduaciones es que son de longitud geográfica, y no de distancias y que, por eso, en cartas en las que no se puede medir la distancia de forma correcta, en la mayor parte de los casos aparecen esas graduaciones de leguas en los lugares en los que aparecen en las cartas modernas las graduaciones de longitud, porque esas leguas no miden distancias sino ángulos, como los grados de latitud y longitud.

²⁸ En proyecciones tangentes de poca extensión, o en proyecciones Mercator, si bien en estas la regla donde hay que medir las distancias es la graduación de latitudes, que es variable, y por eso se ha de usar el tramo de grados de latitud en el que está la distancia a medir, ni más arriba, ni más abajo.

Bibliografía

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica española de los siglos XIV, XV y XVI**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994. ISBN84-00-07400-9.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: **Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo XV**. Tomo IV, Madrid: Imprenta Real, 1825-1837.

GARCÍA FRANCO, Salvador – **La legua náutica en la Edad Media**. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 1957.

GASPAR, Joaquim Alves – How large was the Earth in the sixteenth century? The length of the degree of latitude in the Iberian Cartography of the Renaissance. **The Cartographic Journal**, Volumen 52. Número 4 (2016), p. 318-324

MARTINEZ RUIZ, Enrique (Dir.), CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro, BLANCO

NUÑEZ, José María, MADUEÑO GALÁN, José María: **Desvelando Horizontes Vol. I, La circunnavegación de Magallanes y Elcano**, Madrid: Ministerio de Defensa, 2019. ISBN 978-84-9091-435-9

PUJADES, Ramón J. – **Les cartes portulanes. La representació d'una mar solcada**. Barcelona: Instituto Cartográfico de Cataluña, 2007. ISBN 978.84393-7576-0

VALERIO, Vladimiro – **Cartography in the Kingdom of Naples during the Early Modern Period**, in The History of Cartography by David Woodward, Chicago, (https://press.uchicago.edu/books/HOC/HOC_V3_Pt1/HOC_VOLUME3_Part1_chapter37.pdf)

VALLESPÍN GÓMEZ, José Ramón – **Portugal y Castilla, más cooperadores que competidores. XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**, Lisboa 2019 **Fernao de Magalhaes e o conhecimento dos Oceanos**, pags. 383-404. Lisboa: Academia de Marinha, 2021. ISBN: 978-972-781-160-1.

A EDIÇÃO DO *DIÁRIO DE BORDO DO PILOTO GENOVÊS*, PELO CARDEAL SARAIVA

António Costa Canas¹

Resumo

Entre os diversos testemunhos sobre a viagem de Fernão de Magalhães, escritos por participantes na mesma, existe um que é atribuído a um piloto genovês, não identificado no texto. No presente, conhecem-se três cópias manuscritas do mesmo, todas redigidas em português. Neste artigo, será analisada a primeira edição desse relato, levada a cabo pelo Cardeal Saraiva, tendo por base dois desses manuscritos, um existente em Lisboa e outro em Paris. Depois de se perceber o contexto dessa edição original, serão revistas diversas outras edições, para perceber, sinteticamente, a influência do texto publicado por Saraiva nessas edições posteriores.

Palavras-chave: António Nunes de Carvalho; Cardeal Saraiva; Fernão de Magalhães; Piloto genovês.

Abstract

Among the various reports on Fernão de Magalhães' voyage penned by those who took part in it exists one attributed to a Genoese pilot which remains unidentified in the text. Currently, three handwritten copies of that same document remain known, all written in Portuguese. In this paper, we will analyse Cardinal Saraiva's first edition of this report on the basis of two of these manuscripts, one existing in Lisbon and the other in Paris. After understanding the context of the original edition, we will examine several others in order to synthetically grasp the influence of the text published by Saraiva in these later editions.

Keywords: António Nunes de Carvalho; Cardinal Saraiva; Fernão de Magalhães; Genoese Pilot.

¹ Professor no Centro de Investigação Naval — Escola Naval e investigador no Centro de História da Universidade de Lisboa. costa.canas@escolanaval.pt

Introdução

A viagem de Fernão de Magalhães encontra-se entre as mais relevantes expedições da história da humanidade. Tal deve-se certamente ao facto de ter sido a primeira viagem a circum-navegar o planeta, na qual navios europeus sulcaram pela primeira vez as águas do maior oceano do mundo. E os protagonistas desta odisseia tinham a noção de que estavam a participar num evento excecional para o seu tempo. Daí que se conheçam diversos relatos nos quais se descreve a jornada que Fernão de Magalhães iniciou e que foi concluída sob o comando de Juan Sebastian Elcano. Por outro lado, o assunto mereceu a atenção de vários cronistas, que se debruçaram sobre os descobrimentos marítimos, tanto em Portugal como noutros países.

Uma boa síntese sobre os principais relatos relativos à circum-navegação, pode ser encontrada na dissertação de mestrado de Irene da Silva Dantas². A autora destaca o relato de Pigafetta; o texto de autor anónimo, que foi divulgado pelo Padre Fernando de Oliveira; o **Relato de um português, companheiro de Duarte Barbosa, o Diário o derrotero del viaje de Magallanes, desde el cabo de Sant-Agustin em el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria**, pelo piloto Francisco Albo; o **Libro que trata del descubrimiento del estrecho que se llama de Magalhães**, pelo espanhol Ginês de Mafra; a **Viagem de Fernão de Magalhães por uma testemunha presencial**, pelo grumete Martin de Aiamonte; assim como a obra aqui estudada, do piloto genovês, que também é conhecida como **Roteiro da navegação de Fernam de Magalhães**. Realça ainda duas cartas dedicadas à viagem: a de António de Brito, para o rei de Portugal e a de Maximiliano Transilvano ao cardeal-arcebispo de Salisburgo³.

Praticamente todos estes textos já foram publicados, em diversas línguas, sendo que a primeira edição do relato do piloto genovês foi realizada pelo Cardeal Saraiva, na primeira metade de Oitocentos. Considerou-se interessante revisitar essa edição, para tentar entender o contexto em que a mesma tinha sido realizada e quem foram os principais intervenientes na mesma. Para tal, começa-se por explicar o papel do Cardeal Saraiva no estudo de assuntos relacionados com a história dos descobrimentos em Portugal. Posteriormente, analisou-se a edição que ele levou a cabo, para apresentar alguns aspetos considerados relevantes sobre a mesma. Finalmente, consultaram-se diversas outras edições do mesmo texto, para perceber até que ponto foram influenciadas por essa primeira edição.

O Cardeal Saraiva e a história dos descobrimentos

O interesse pela historiografia portuguesa desenvolveu-se significativamente a partir do século XVIII. Os descobrimentos marítimos e as grandes viagens do passado encontram-se entre os temas que mais se destacaram em termos de interesse demonstrado pelos

² DANTAS, Irene da Silva - *Entre Memórias: a questão da naturalidade de Fernão de Magalhães*.

³ *Ibid.*, p. 39-43.

estudiosos. Uma instituição que assumiu um papel de relevo neste estudo foi a Academia das Ciências de Lisboa, criada em 1779. Entre os impulsionadores deste dinamismo historiográfico destaca-se o abade Correia da Serra, um dos fundadores da Academia. Por sua iniciativa foram publicadas inúmeras fontes reunidas em duas compilações de textos: **Coleção de livros inéditos de história portuguesa**, em cinco volumes, publicados entre 1790 e 1824; e **Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portugueses**, em sete volumes, cuja publicação decorreu entre 1812 e 1856⁴.

Frei Francisco de São Luís, mais conhecido como Cardeal Saraiva encontra-se entre os autores que se dedicaram ao estudo dos contributos portugueses para a expansão marítima. Entre as suas motivações está certamente a demonstração da prioridade dos portugueses na chegada a diversos locais dos territórios ultramarinos, primazia essa que era questionada por autores de outras nacionalidades, os quais reclamavam essa precedência para os seus países. Os estudos que Frei Francisco realizou foram compilados, postumamente, por António Correia Caldeira, seu familiar. Dentre os dez volumes destas **Obras Completas**, merece destaque o quinto, que contém estudos «...sobre as navegações, viagens, descobrimentos e conquistas dos Portugueses...». Destes estudos destaca-se o texto «Índice cronológico das navegações, viagens, descobrimentos, e conquistas dos Portugueses nos países ultramarinos desde o princípio do século xv», que em conjunto com inúmeras notas complementares, ocupam mais de metade das cerca de 400 páginas deste volume⁵.

Qual a razão que levou o Cardeal Saraiva a redigir este índice de obras dedicadas às viagens marítimas dos portugueses? É o próprio que explica o porquê, na «Prefação» do texto! O principal obstáculo que ele encontrou, quando decidiu estudar os descobrimentos portugueses foi a escassez de fontes escritas na época que desejava analisar. Uma possível explicação para a inexistência de alguns documentos seria a política de sigilo: «É natural que o prudente e cauteloso segredo, em que os nossos Príncipes, ao princípio, reservavam aquelas Memórias e Relações...»⁶. Com base nesta afirmação de Saraiva, os estudiosos da política de sigilo costumam considerá-lo como um precursor desta teoria. Contudo, apesar de admitir esta explicação para o desconhecimento de alguns dos documentos que relatavam os primeiros tempos da expansão; São Luís aponta outras explicações, como o seu desaparecimento nas mãos daqueles que os utilizavam, a inexistência de uma prática sistemática de recolher a documentação em arquivos centralizados, ou a dificuldade em produzir cópias, antes da existência da tipografia⁷.

⁴ DOMINGUES, Francisco Contente – “Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa”. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, p. 181.

⁵ CANAS, António Costa – “A vocação marítima dos Portugueses na obra do Cardeal Saraiva”, p. 323-344, *passim*.

⁶ LUÍS, (Cardeal Saraiva) – “Frei Francisco de São”, p. 48.

⁷ *Ibid.*

O *Índice Cronológico* servia assim para apresentar os factos mais relevantes da expansão, de uma forma sistemática, seguindo uma ordem cronológica, como o título refere:

Em tal estado de cousas resolvemos começar a escrever, para nosso uso particular, o *Índice Chronológico*, que agora damos á luz, apontando nelle mui sumariamente os factos que nos parecerão mais importantes, e collocando-os na sua ordem puramente chronologica, como para nos servirem de guia, quando quizessemos dar maior extensão ao nosso estudo, ou instruir-nos mais amplamente neste ramo da nossa historia, que reputámos de tanto interesse para o publico litterato, quanto glorioso para os Portuguezes⁸.

As extensas notas que o complementavam forneciam explicações sobre diversos assuntos e apontavam referências documentais que facilitavam a redação do discurso historiográfico.

Conforme se referiu anteriormente, uma das principais preocupações de Saraiva era afirmar a prioridade dos portugueses nos descobrimentos de diversos territórios ultramarinos, demonstrando a falsidade de muitas das teses divulgadas por autores estrangeiros:

Nos escriptores estrangeiros não ha que procurar neste assumpto, nem a conveniente miudeza e exacção, nem (as mais das vezes) a devida imparcialidade. Omitem factos, e circumstancias substanciaes; alterão datas; errão ou desfigurão nomes; e alguns deixão -se dominar de tão desarrazoado ciúme, que parece que ainda hoje lhe fazem sombra os relevantes serviços, que os Portuguezes fizerão ao mundo naqueles antigos tempos, e o immenso louvor, que por elles merecerão, e lhes he devido. E não se tenha por apaixonado este nosso juizo, porque muito teríamos com que o justificar, se tanto fosse necessário⁹.

Esta atitude não era exclusiva do Cardeal Saraiva. Por exemplo, o Visconde de Santarém, que em termos políticos se situava num quadrante completamente oposto ao de São Luís¹⁰, levou a cabo uma pesquisa sistemática de cartografia antiga, procurando demonstrar essa primazia portuguesa nas descobertas. Eram ambos sócios da Associação Marítima e Colonial, que procurava dinamizar os conhecimentos, sobre as mais variadas áreas do saber, relacionados com as colónias portuguesas. Os resultados dos seus estudos eram divulgados no periódico publicada por iniciativa da referida Associação:

Nos *Anais Marítimos e Coloniais*, periódico da responsabilidade daquela Associação, a memória dos descobrimentos portugueses e a tese da sua prioridade relativamente às navegações de outros povos europeus, ocupava um lugar destacado. Divulgavam-se as posições do Cardeal Saraiva e do Visconde de Santarém a este respeito, da maior relevância para esclarecer o problema, tanto mais que

⁸ *Ibid.*, p. 49.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ O Cardeal Saraiva era um liberal convicto, tendo sido obrigado a afastar-se da vida pública quando D. Miguel reinou. Por seu lado, o Visconde de Santarém defendia as ideias absolutistas, tendo partido para o exílio após a vitória das forças liberais, que pôs fim à Guerra Civil.

o governo francês vinha apadrinhando a ideia inverídica de que haviam sido os marinheiros franceses de Dieppe os primeiros a alcançar a costa ocidental africana no século xv¹¹.

É neste contexto de desenvolvimento dos estudos históricos em Portugal e de um interesse elevado sobre tudo aquilo que se relacionava com os descobrimentos e as viagens marítimas que foi publicado o relato do piloto genovês, sobre a viagem de Fernão de Magalhães, tendo sido o Cardeal Saraiva o responsável pela edição.

Diário de bordo do piloto genovês

A edição do Cardeal Saraiva

Conforme referido na Introdução, um dos relatos conhecidos da viagem de Magalhães é atribuído a um piloto genovês. O texto não contém qualquer indicação sobre a identidade do autor, no entanto, no final dos manuscritos conhecidos aparece uma indicação do autor da cópia, que refere que o original foi escrito por um piloto genovês:

E isto foi tresladado de hum quaderno de hum piloto Genoês, que vinha na dita naô, que espreveo toda a viagem como aqui está. E foi pera Portugal ho anno de 1524 com dom Amriqyi de Menezes. Deo gracyas¹²

O texto publicado por Saraiva encontra-se no volume iv da **Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portugueses**, tendo sido publicado conjuntamente com outros três documentos: «Navegação feita da cidade de Grão-Pará até à boca do rio Madeira...», escrita por José Gonçalves da Fonseca, em 1749; a «Carta de Pero Vaz de Caminha a el-rei D. Manuel»; e o «Tratado da terra do Brasil», por Pero de Magalhães. Curiosamente, estes três documentos são todos referentes ao Brasil.

Na «Prefação» que antecede a transcrição do texto, São Luís fornece diversas informações sobre o mesmo. Na época eram conhecidas duas cópias do texto. A primeira que refere encontrava-se na Biblioteca do Rei, em Paris, hoje Biblioteca Nacional de Paris; enquanto a segunda estava no Depósito de livros de São Francisco da Cidade, sendo oriunda de uma biblioteca conventual, dos monges de S. Bento da Saúde. No presente, este manuscrito encontra-se na Torre do Tombo. O Cardeal Saraiva refere que o exemplar de Paris foi transcrito pelo seu amigo António Nunes de Carvalho, em 1831. Na edição da Academia das Ciências foi seguido o texto de Lisboa, que o Cardeal Saraiva considerava o «...menos defeituoso em

¹¹ MATOS, Sérgio Campos e SANTOS, Luís Aguiar – “A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)”, p. 440-441.

¹² LUÍS, (Cardeal Saraiva) – “Frei Francisco de São. Roteiro da viagem de Fernam de Magalhães”, p. 176.

miudezas de letras ou palavras...»¹³, assinalando em nota as discrepâncias mais substanciais que encontrava no texto de Paris.

Existe mais uma cópia do relato, na Academia da História de Madrid, que certamente Saraiva não conhecia. Não foi possível consultar este exemplar, mas o mesmo é considerado como uma cópia do texto existente em Lisboa¹⁴. Max Justo Guedes mencionou a existência de um quarto manuscrito, que ele próprio viu, em 1952. Entretanto, o documento teria passado por diversos proprietários e na década de 1970, pertencia a Sir John Calvin, de Dublin. Tendo-lhe pedido para ver o manuscrito, foi informado que tal não era possível, pois tinha disponibilizado o mesmo a um investigador, que não identificou¹⁵. Não se conhece mais nenhuma notícia sobre esta versão.

Uma questão que importa clarificar, referente ao texto publicado por Saraiva, é a data da edição. O ano que é apontado em praticamente todas as referências ao texto é o de 1826. Na realidade, é este o ano que aparece na folha de rosto da compilação de textos onde está incluído o relato do piloto genovês, conforme Figura 1. Além disso, antes do primeiro texto aparece indicação de que a impressão do mesmo tinha sido decidida em sessão da Academia, com data de 6 de junho do referido ano:

*Determina a Academia Real das Sciencias, que a Navegação feita da Cidade do Gram Pará até á bocca do Rio da Madeira, se imprima á sua custa, e debaixo do seu privilegio. Secretaria da Academia em 1 de Julho de 1826*¹⁶.

Na realidade, por alguma razão que não é explicada, essa autorização foi novamente submetida à sessão da Academia das Ciências, exatamente um mês depois, a 6 de julho. Também essa nova autorização foi incluída no volume:

*Determina a Academia Real das Sciencias, que o manuscrito intitulado Navegação feita da Cidade do Gram Pará até á bocca do Rio da Madeira, por José Gonçalves da Fonseca, se imprima á sua custa, e debaixo do seu privilegio. Secretaria da Academia em 8 de Julho de 1826*¹⁷.

Ambos os textos foram assinados pelo secretário da Academia, José Maria Dantas Pereira, oficial de Marinha e acérrimo defensor dos ideais absolutistas.

A impressão do texto da «Navegação...» acima mencionado pode ter sido realizada nesse ano de 1826. Contudo, o relato do piloto genovês não deverá ter sido publicado no mesmo ano, tendo certamente sido impresso alguns anos depois, pelas razões adiante indicadas. Provavelmente,

¹³ *Ibid.*, p. 148.

¹⁴ Cf. SANTOS, Ilda Mendes dos – “Le carnet de bord du pilote génois”, p. 733.

¹⁵ GUEDES, Max Justo – “Acerca de dois textos quinhentistas sobre a viagem de Fernão de Magalhães”, p. 469.

¹⁶ LUÍS, (Cardeal Saraiva) – “Frei Francisco de São”, *op. cit.*, p. não numerada.

¹⁷ *Ibid.*

o mesmo aconteceu aos outros dois textos relacionados com o Brasil, uma vez que surgem após o texto editado por Saraiva. Conforme anteriormente mencionado, Frei Francisco afirmou que o exemplar de Paris teria sido transcrito em 1831. Eventualmente, poderia tratar-se de uma gralha na indicação do ano, pelo que se procurou investigar se tal poderia ter ocorrido, tendo-se concluído que o mesmo deveria estar correto. O autor da transcrição foi António Nunes de Carvalho. Nascido em 1785, dedicou-se à docência, em diversas instituições, chegando a professor efetivo da Universidade de Coimbra em 1822. Adepto da causa liberal, teve de partir para o exílio em 1828, aquando do triunfo da corrente absolutista. Partiu inicialmente para a Galiza,

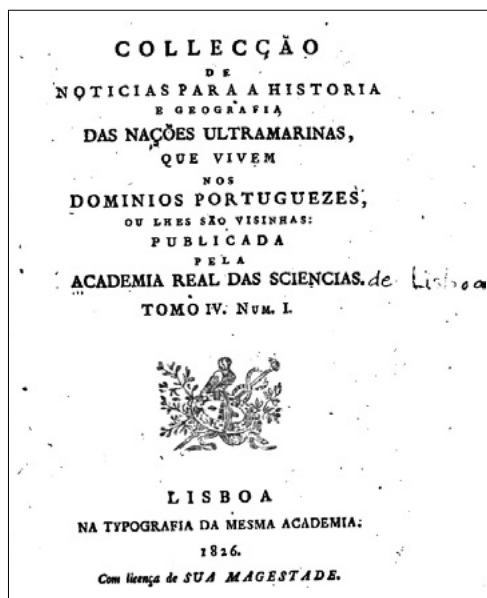


Figura 1 - Folha de rosto da publicação da ACL, onde foi publicado o relato.

passando dali a Inglaterra e posteriormente a Paris. No Museu Britânico encontrou um manuscrito de um roteiro de D. João de Castro, que publicou em 1833, em Paris, contando com o apoio de alguns elementos da nobreza portuguesa, nomeadamente a Marquesa de Palmela, os Marqueses de Nisa e o Marquês do Lavradio. Em Paris, no final de 1831, ou início de 1832, foi escolhido para professor de literatura de D. Maria II, futura rainha de Portugal¹⁸.

Nessa mesma cidade de Paris continuou as suas pesquisas na Biblioteca do Rei, tendo encontrado diversos manuscritos relacionados com os descobrimentos portugueses. Alguns desses textos estão disponíveis em versão digital, na página da Biblioteca Nacional de Paris, com a designação de «Portugais 40. 1501-1600». No

início do códice existe uma página manuscrita, com indicação do respetivo conteúdo, a qual concluiu com a seguinte informação: «Paris, 28 de Agosto de 1831 Doutor António Nunes de Carvalho». Carvalho identifica o códice como: «Codex Colbert 964. Regius 7168¹⁹/33» e refere que o mesmo compreende quatro partes distintas: uma Arte de Navegar, de André Pires; um roteiro da Índia, para diversos destinos; o texto da viagem de Fernão de Magalhães, estudado neste artigo; e mais um conjunto de roteiros para a Índia e a China. Este conjunto de informações confirma que a data indicada por Saraiva, 1831, para a transcrição do documento de Paris, deverá estar correta.

¹⁸ RODRIGUES, Rute Massano - *Entre a salvaguarda e a destruição: a extinção das ordens religiosas em Portugal e as suas consequências para o património artístico dos conventos (1834-1868)*, p. 271-ss.

¹⁹ Na «Prefação» da edição de Saraiva, este indica a referência 7158, em lugar de 7168.

Quanto ao manuscrito de Lisboa, a sua «descoberta» deverá ter sido posterior à transcrição do de Paris. Isto porque Saraiva refere que o consultou no Depósito de livros de São Francisco da Cidade, sendo o mesmo oriundo de uma biblioteca conventual. As ordens religiosas foram extintas em Portugal em 1834 e na sequência dessa extinção foi instalado no Convento de São Francisco, o Depósito das Livrarias dos Extintos Conventos, por meio de uma portaria de 16 de outubro do mesmo ano²⁰. Nestas circunstâncias, o mais provável é que o manuscrito de Lisboa tenha sido consultado a partir do final desse ano.

Curiosamente, António Nunes de Carvalho regressou do exílio a 25 de setembro de 1834, no mesmo dia em que se dava conhecimento da morte de D. Pedro IV. Chegado a Portugal, colocou por escrito a indicação de alguns cargos públicos que gostaria de desempenhar, entre os quais se encontrava a administração do Depósito mencionado no parágrafo anterior. Justificava a sua pretensão com o: «... meu zelo e actividade, o conhecimento especial que tenho destas matérias, e o estudo e experiência das principais bibliotecas publicas de Inglaterra e de França»²¹.

Quanto ao autor do relato, Saraiva considera que possa ser um «mestre Batista» genovês. Baseia a sua opinião nas palavras de João de Barros, embora não seja intransigente nesta sua opinião, admitindo que possa ser outra pessoa:

Não temos podido averiguar quem fosse o autor do *Roteiro*, e sómente sabemos pelas notas apontadas, que foi hum *piloto Genovês*, que hia na armada de Magalhães. Dos escriptores, que podemos examinar, he Barros o unico, que no lugar citado faz menção de *mestre Bautista Genoês*, dizendo d'elle, que por morte do piloto João Carvalho fôra encarregado da pilotagem da não Trindade, que foi a que por ultimo acabou em Ternate. Este poderia ser o autor do *Roteiro*²².

Não faz parte dos propósitos desta investigação descrever detalhadamente o conteúdo do texto, o qual está disponível em diversas edições. Aquilo que nos interessa é destacar algumas particularidades do mesmo. Entre estas, merece destaque a escolha dos critérios de transcrição por ele seguidos, os quais explica detalhadamente, para que o leitor fique a conhecer as opções do editor. Estando na presença de dois manuscritos, com algumas diferenças entre si, optou por seguir o texto do exemplar de Lisboa, identificando em nota de rodapé todas as divergências encontradas no exemplar de Paris. Recorreu também a notas para esclarecer todas as dúvidas que considerou relevantes. Atualizou a ortografia, normalizou a pontuação e uniformizou o uso de maiúsculas e minúsculas.

O relato descreve a viagem desde a partida em Sevilha até à prisão dos tripulantes da nau *Trinidad*, em Ternate. Ao longo do texto existem diversos erros e algumas partes

²⁰ RODRIGUES, Rute Massano e SOARES, Clara Moura – “O acervo de pintura da Biblioteca Nacional: problemas com a sua conservação no convento de São Francisco da Cidade (1834-1969)”, p. 132.

²¹ RODRIGUES, Rute Massano, *op. cit.*

²² LUÍS, (Cardeal Saraiva) – “Frei Francisco de São”, *op. cit.*, p. 148.

pouco claras. O Cardeal Saraiva identificou a maior parte desses erros e esclareceu diversas questões comparando o texto com outros relatos da viagem.

Outras edições do Diário de Bordo

Em 1874 o texto foi traduzido para inglês. O responsável pela tradução foi Lord Stanley of Alderley, ocupando o relato as páginas 1 a 29 numa obra com o título **The first voyage round the world by Magellan**, publicada pela Hakluyt Society²³. Este volume contém diversos documentos sobre a viagem de Magalhães, mostrando-se na Figura 2 o conteúdo do mesmo.

Da leitura do texto fica-se a saber que a tradução se baseia na edição do Cardeal Saraiva, a qual merece uma breve descrição na introdução do volume:

Of this account, three manuscripts exist; all three are in Portuguese. From two of these MSS. a printed edition was published in the *Noticias Ultramarinas*, No. II, by the Academy of History²⁴ of Lisbon...²⁵

CONTENTS.	
	PAGE
INTRODUCTION	i-ix
THE GENOESE PILOT'S ACCOUNT OF MAGELLAN'S VOYAGE	1-29
NARRATIVE OF THE ANONYMOUS PORTUGUESE	30-32
PIGAFETTA'S ACCOUNT OF MAGELLAN'S VOYAGE	35-163
PIGAFETTA'S TREATISE OF NAVIGATION	164-174
NAMES OF THE FIRST CIRCUMNAVIGATORS	175-176
MAGELLAN'S ORDER OF THE DAY IN THE STRAITS	177-178
LETTER OF MAXIMILIAN, THE TRANSYLVAN	179-210
LOG-BOOK OF FRANCISCO ALVO OR ALVARO	211-236
ACCOUNT OF THE "TRINITY" AND HER CREW	237-242
ACCOUNT OF THE MUTINY IN PORT ST. JULIAN, AND GASPAR CORREA'S ACCOUNT OF THE VOYAGE	243-256
COST OF MAGELLAN'S FLEET	257
APPENDIX	i-xiv
INDEX	xvii-xx

Figura 2- Índice da edição da Hakluyt Society

O texto contém inúmeras anotações. A maioria das notas consiste na tradução, parcial ou integral, das notas de Saraiva, sendo tal facto assinalado com o seguinte texto: «*Lisbon Ac. note*». Na Figura 3 encontra-se o exemplo de uma nota da edição do Cardeal Saraiva, estando a respetiva tradução na Figura 4.

²³ ALDERLEY, Lord Stanley of - **The first voyage round the world by Magellan**.

²⁴ O tradutor confundiu a Academia das Ciências com a Academia de História. Esta gralha aparece noutras edições do relato.

²⁵ ALDERLEY, Lord Stanley of, *op. cit.*, p. lvi.

(15) Parece haver aqui alguma equivocação, ou erro de copia. Pela ordem da narração se vê, que tendo os navegantes chegado ao porto de S. Julião no ultimo de Março, ou na entrada de Abril, e sahindo delle a 24 de Agosto, estiverão ali invernando por espaço de 4 mezes e 24 dias; e isto mesmo he o que diz Pigafetta „que ali „ passarão perto de cinco mezes, *circa cinque mesi* „

Figura 3- Exemplo de nota incluída no texto de Saraiva

² There seems to be some mistake here or transcriber's error. It is seen by the narrative that the navigators, having arrived at Port St. Julian at the end of March, or beginning of April, and going out of it on the 24th of August, they wintered there for the space of four months and twenty-four days, and this is what Pigafetta says: "they passed there nearly five months." *Lisbon Ac. note.*

Figura 4 - Tradução da nota da figura anterior

Nalguns casos essas notas são complementadas por informações do autor da tradução, encontrando-se na Figura 5 um exemplo de nota do texto português e na Figura 6 a tradução, com informação complementar.

(16) Não nos foi possível entender o calculo do escriptor neste lugar.

Figura 5 - Outra nota do texto de Saraiva

³ "E havia delles ao sull 73 gr. menos 10 minutos." It has been impossible for us to understand the calculations of the writer in this place. *Lisbon Ac. note.* A possible explanation of this passage may be found in a passage of Castanheda, lib. 6, cap. 13, which describes St. Julian as distant from Seville 71 deg. from North to South, and this calculation would refer to the distance from Seville.

Figura 6 - Tradução da nota da figura anterior, com informação complementar

Nesta tradução para inglês é mencionada a existência do exemplar de Madrid, sendo o conteúdo deste referido nalgumas notas. Embora este seja considerado uma cópia do de Lisboa, por vezes, o seu conteúdo coincide com o de Paris, e não com o de Lisboa. Na Figura 7 mostram-se alguns exemplos desta situação.

² Paris MS. "And they found themselves amongst some shoals." *Lisbon Ac. note.* The Madrid MS. is the same.
³ Paris MS. "is in 24 degrees," which seems clearly an error of the copyists. *Lisbon Ac. note.* The Madrid MS. is in this case similar to the Paris MS.
⁴ Paris MS. "the bay." *Lisbon Ac. note.* Madrid MS. "the bay."

Figura 7 - Algumas notas com referência ao manuscrito de Madrid

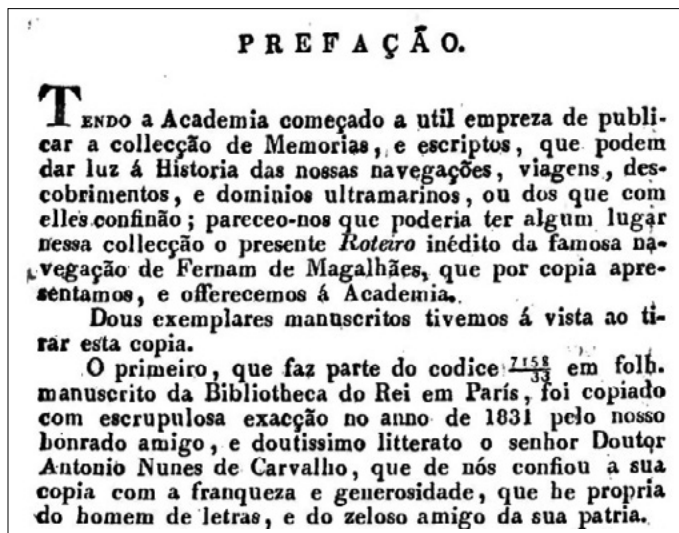


Figura 8 - Início da Prefação do Cardeal Saraiva

Embora todas as cópias manuscritas que se conhecem sejam redigidas em português, o autor era oriundo de Génova. Não é assim de estranhar que o texto tenha merecido uma particular atenção na Itália. A primeira edição que conhecemos do mesmo em língua italiana data de 1881, pela Società Ligure di storia pátria²⁶. O responsável pela edição, Luigi Heugues, conhecia bem o texto editado pelo Cardeal Saraiva e menciona apenas os dois manuscritos por ele referidos, não fazendo qualquer referência ao de Madrid. Considera 1831 como ano da publicação, baseando-se certamente no texto introdutório da publicação da Academia das Ciências, onde aparece esta data como aquela em que o texto de Paris tinha sido transcrito. O texto é profusamente anotado, sendo que nalgumas notas se repete a informação da edição de Lisboa. Quanto ao autor, considera que o mais provável é que seja Juan Bautista, embora admita que possa igualmente

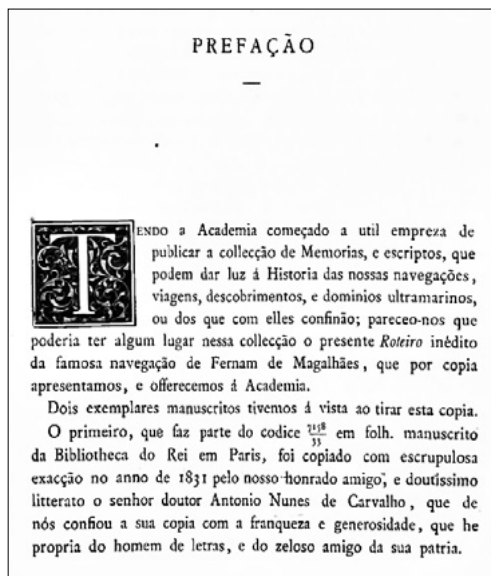


Figura 9 - Início da cópia da Prefação do Cardeal Saraiva

²⁶ HEUGUES, Luigi - *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Ferdinando Magellano pubblicato da Luigi Heugues*, p. 3-104.

ser Leone Pancaldo. Uma particularidade desta edição é que depois do texto em italiano surge uma cópia integral do texto, e das notas, do Cardeal Sarai va. Na Figura 8 encontra-se imagem do início da Prefação do Cardeal Saraiva e na Figura 9 imagem da respetiva cópia, verificando-se que se trata da transcrição integral.

Pouco mais de uma década depois, o texto foi novamente publicado em italiano, no ano de 1893, no âmbito das Comemorações Colombianas²⁷. Neste caso, foi publicado o texto em português, com base no manuscrito de Lisboa, que teria sido transcrito por Prospero Peragallo, que viveu diversos anos na capital portuguesa. Embora o texto não tenha sido traduzido, as notas estão em italiano, sendo que muitas delas são repetição das notas da edição de 1881, anteriormente mencionada. A edição do Cardeal Saraiva é mencionada e são referidos os três manuscritos.

(5) Qui è manifesto errore: nel manoscritto della Biblioteca di Parigi si legge *ao sudueste*, cioè verso il sud-ovest, ed è questa la vera lezione, come apparisce dalla direzione generale della costa brasiliana a partire dal capo Sant'Agostino.

Figura 10 - Nota na edição de 1881

Considera-se que o autor do texto seria Juan Bautista, explicando-se em nota, logo no início, que esta identificação se baseia numa monografia de Luigi Heugues, desse mesmo ano, incluída num outro volume da mesma compilação de textos das Comemorações Colombianas. Na Figura 10 mostra-se uma nota ao texto, na edição de 1881, e na Figura 11 a nota equivalente na edição de 1893.

(7) Qui è manifesto errore: e la lezione di P: « *ao sud-ueste* », cioè verso il sud-ovest, è la vera, come apparisce dalla direzione generale della costa brasiliana a partire dal capo Sant'Agostino.

Figura 11 - Nota na edição de 1893

No período que medeia entre a publicação das duas edições italianas acima apontadas, surgiu uma edição em espanhol. Dada à estampa no Chile, foi incluída pelo editor, José Toribio Medina, numa enorme compilação de documentos referentes à história do Chile²⁸. Esta obra monumental abrange um período de três séculos (1518 – 1818), desde a viagem de Magalhães até à batalha de Maipo. Sobre a circum-navegação foram transcritos inúmeros documentos, nomeadamente correspondência e os vários relatos da viagem. Quanto ao “Diário de bordo

²⁷ PONCEVERA, Giovanni Battista de – “Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos”, p. 272-287.

²⁸ TORIBIO MEDINA, José (dir.) – “Navegacion y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año de 1519”, p. 398-417.

do piloto genovês”, o editor não menciona a existência do exemplar de Madrid. A tradução segue o texto de Saraiva, tendo também traduzido grande parte das notas, mencionando Toribio Medina esse facto no início da tradução, conforme Figura 12.

Sea como quiera, lo que no puede dudarse, segun observa muy acertadamente el citado editor, «el carácter de la letra y la ortografía de ámbos manuscritos, la sencillez de la narracion, su coherencia entre sí y con los demas que nos quedan de aquella memorable expedicion, no permiten abrigar la menor sospecha acerca de la fé y autenticidad literaria de este escrito». Nosotros le damos traducido, acompañándolo con algunas notas, para las cuales hemos utilizado en gran parte las de la edicion portuguesa.

Figura 12 - Referência à tradução das notas da edição portuguesa

Algumas dessas notas foram complementadas com comentários do editor, como é o caso apresentado na Figura 13. Foram também corrigidos alguns dos erros encontrados no texto.

4 Segun otra version, en 21 grados, lo que es un evidente error de copia. Adoptando la primera version, llegaríamos entónces á la conclusion de que habian retrocedido lo menos cinco grados, ya que, segun queda dicho, los Bajos de las Corrientes los sitúan los espedicionarios en el grado 39.

Figura 13 - Um exemplo de comentário relativo a um erro do original

Na sua obra monumental sobre a viagem de Fernão de Magalhães²⁹, o Visconde de Lagoa transcreve apenas um relato da viagem, o de Pigafetta. Contudo, anotou profusamente o texto, com base em inúmeras outras fontes de autores mais ou menos contemporâneos da viagem, como Francisco Albo, Ginês de Mafra, Martim de Aiamonte, Fernão de Oliveira, António Herrera, ou João de Barros, entre outros. Também usou o relato do piloto genovês, mencionado especificamente esse facto, como se pode ver na Figura 14.

Por divergirem dos que ficam indicados, e para serem com êles confrontados no capítulo próprio, registamos seguidamente os informes do piloto genovês anónimo sobre a navegação empreendida nesta interessante fase da viagem.

Figura 14 - Utilização do relato do piloto genovês pelo Visconde de Lagoa

Na Figura 15 encontra-se um exemplo de uma longa referência ao conteúdo do relato do piloto genovês, notando-se que o Visconde de Lagoa teve o cuidado de identificar as divergências entre o texto de Paris e o de Lisboa, tal como Saraiva fez.

Mais recentemente, o relato do piloto genovês foi incluído numa compilação de textos relacionados com a viagem, organizada por Neves Águas³⁰. O relato é precedido por uma

²⁹ VISCONDE DE LAGOA - **Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem.**

³⁰ ÁGUAS, Neves (dir.) – “Navegação e viagem que fez Fernão de Magalhães de Sevilha para Maluco. Por um piloto genovês”, p. 143-163.

«De Quipit, a que o piloto genovês chama Capiam ou Quype, navegaram mais avante a loes—sueste, e toparam com outra ilha, que ha nome Caram (Cagujan, no M. S. de Paris), que está em 11 gr. (7 no M. S. de Paris), e desta foram mais avante a loes sueste (aloesnoroeste no M. S. de Paris) e toparam huma ilha grande, e correram ao longo da costa da dita ilha ao nordeste (ao noroeste no M. S. de Paris) e chegaram té 9 gr. e $\frac{1}{2}$. Porque o gentio os recebeu hostilmente, resolveram seguir para outra ilha, e entam lhes deo ho vento contrario, e hindo já hobra de uma legoa donde queriam hir, sorgiram. Esta terra se chamava Dyguasam (De gamcão, no M. S. de Paris), e está em 9 gr.. Fizeram-se depois á vella, e foram sorgir ao lugar que se chamava vay palay cucura cambam (ypalajru cara canão, no M. S. de Paris). Fizeram-se á vella deste porto Diguacam (Dygamcão, no M. S. de Paris) a 21 dias de Julho (21 de Junho, no M. S. de Paris), buscar Borneo. Governaram ao longo desta ilha ao sueste, toparam com 2 ilhas ao cabo della, e pasaram por mēo dellas, e da bamda do norte se chama Bolyna, e da bamda do sul Bamdym (Boleva e Bamdill, no M. S. de Paris). Navegando a loes—sueste até hobra de 14 legoas, toparam com fundo branco, que heram huns baxos debaixo dagoa, e hos negros que leuavam, lhes dixeram que se chegasem á costa da ilha, que era mais fundo porque hera esta parte mais pera Borneo, porque já desta paraje viam a ilha de Borneo. Este proprio dia chegaram a sorgir a humas ilhas, que llic poseram nome hos ilheos de Sam Paulo, que estam da ilha grande de Borneo hobra de duas legoas e $\frac{1}{2}$ té 3, e asy estam em 7 gr pouco mais ou menos ao sull destas ilhas: em a ilha de Borneo está humia grandissima montanha a que pōs nome *monte de sam p^o*, e daqui navegaram ao longo da costa da ilha de Borneo, e foram sempre avante por ho dito rumo, e chegaram em paraje de Borneo, e ho vento hos não lexou chegar lá por ser contrario. Sorgiram em huma ilha, que dahy está, haverá della a Borneo 8 leguas. Ho outro dia se fizeram á vella pera a outra ilha que está mais perto do porto de Borneo; e hindo asy viram tantos baxos, que sorgiram, e sondaram com os *butēs* pera ver se podiam chegar-se mais e asy sondando acharam ho proprio canal por donde entraram pera o porto, o loguo se fizeram á vella, e entraram por ho dito canal, e sendo asy no canal, sorgiram. Este porto de Borneo está em 8 gr.

Figura 15 - Uma longa transcrição do relato do piloto genovês pelo Visconde de Lagoa

breve introdução, onde o editor refere a existência dos três manuscritos conhecidos, menciona os dois nomes que geralmente são considerados como mais prováveis, para lhes ser atribuída a autoria do relato explica que as duas edições do Cardeal Saraiva (pela Academia das Ciências e a que consta nas **Obras Completas**) se basearam nos manuscritos de Lisboa e de Paris.

Em 1992, no âmbito do quinto centenário da viagem de Cristóvão Colombo, Luigi Avonto publicou em Montevideu uma obra dedicada aos companheiros italianos de Magalhães, na qual incluiu um apêndice com o relato do piloto genovês³¹. Nessa obra, Avonto publicou o texto em português e traduzido para italiano. Considera a existência de duas edições distintas, uma em 1826 outra em 1831, conforme se pode ver no texto apresentado na Figura 16.

Como se pode ver na Figura 17, onde apresenta as referências bibliográficas dessas “duas edições”, trata-se certamente de uma confusão, pois existem vários elementos comuns a ambas, nomeadamente o título da publicação em que ambas estão incluídas, assim como as páginas, que são aproximadamente as mesmas. O texto português baseou-se na edição de 1893³², anteriormente mencionada, inserida nas Comemorações Colombianas.

³¹ AVONTO, Luigi - *I compagni italiani di Magellano: con un'appendice sul «Roteiro» di un pilota genovese*.

³² Avonto menciona o ano de 1892, mas a data indicada na edição é 1893

Comunemente detto *Roteiro* per brevità, questo giornale di viaggio reca in realtà il titolo di *Navegação e viagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos* e fu publicato per la prima volta nel 1826 dal manoscritto di Lisbona a cura dell'*Academia Real das Ciências* di quella città (7).

Nel 1831 uno studioso portoghese, Antonio Nunes de Carvalho, pubblicò il manoscritto della Biblioteca Nazionale di Parigi (8), che contiene alcune varianti di un certo interesse rispetto al precedente. Quanto invece al terzo manoscritto, di esso non si possiedono particolari notizie ad eccezione di quella relativa alla sua esistenza presso l'*Academia de la Historia* di Madrid, fornita dal Denucé (9)

Figura 16 - Referência às “edições” de 1826 e de 1831, em português, na obra de Avonto

Em termos de intervenção editorial, Avonto optou por seguir o texto do Cardeal Saraiva, mas sempre que considerava que a informação do manuscrito de Paris era mais correta que a do de Lisboa, inseria essa informação diretamente no texto e indicava em nota as razões da sua opção. Também corrigiu alguns erros do texto original. Quanto à sua tradução para italiano, a mesma é profusamente anotada, cotejando diversas versões da tradução, tendo ainda comparado a informação do piloto genovês com aquela que surge noutras fontes.

(7) Questa edizione reca il titolo di *Roteiro da viagem de Fernam de Magalhães* e si trova in “Collecção de noticias para a historia e geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos dominios portugueses”, t. IV (n. II), pp. 151-176.

(8) In “Collecção de noticias para a historia e geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos dominios portugueses”, Lisbona 1831, pp. 145-176. Il Ms. di Parigi, che al tempo in cui fu copiato dal Carvalho era segnato 7158/33, reca ora la segnatura Mss. portoghesi nº. 40.

Figura 17 - “Referências bibliográficas” das “duas edições”

Em 2007 foram publicadas duas obras dedicadas à viagem de Fernão de Magalhães. Uma delas, em português, foi redigida por José Manuel Garcia³³ e encontra-se dividida em três partes. Na primeira apresenta um estudo sobre a presença dos portugueses nas Molucas e a viagem de Magalhães; na segunda publica diversos testemunhos sobre a viagem, onde se inclui o relato do piloto genovês; e na terceira expõe a forma como a circum-navegação mereceu a atenção de diversos cronistas. Em termos editoriais seguiu uma opção semelhante à de Avonto, tendo como base o texto de Saraiva (sem as notas), colocu nele a informação constante do manuscrito de Paris, sempre que a considerou mais adequada que a de Lisboa. A outra edição de 2007 foi publicada em língua francesa³⁴. Dividida em dois volumes, tem um estudo bastante completo sobre a expedição de Magalhães e inclui traduções para francês das fontes mais relevantes

³³ GARCIA, José Manuel - *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*.

³⁴ CASTRO, Xavier de, HAMON, Jocelyne et THOMAZ, Luís Filipe (dir.) - *La Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres temoignages*.

relacionadas com a mesma, entre as quais o relato que foi aqui analisado³⁵. Nesta tradução para francês, seguiu-se a versão portuguesa publicada por Avonto em 1992.

Considerações finais

Do exposto anteriormente, considera-se relevante destacar alguns aspetos. Em primeiro lugar, o interesse pelo estudo da história dos descobrimentos portugueses, que se começa a notar a partir de finais do século XVIII e se intensifica no seguinte, notando-se uma especial preocupação com a divulgação de fontes sobre a temática. São diversas as personalidades preocupadas com o assunto, muitas vezes defensoras de ideologias políticas completamente opostas, numa época em que o país se polarizou em torno de dois ideais distintos. Apesar dessas diferenças ideológicas, essas personagens perseguem um objetivo comum: demonstrar a prioridade portuguesa na descoberta de diversos locais dos territórios ultramarinos, prioridade que era reivindicada por outras nações. Desses nomes foram aqui mencionados António Nunes de Carvalho, o Cardeal Saraiva e o Visconde de Santarém, que por vezes estenderam as suas investigações a arquivos estrangeiros.

É neste contexto, de um particular interesse pela divulgação de fontes sobre as atividades marítimas que envolveram portugueses, que foi publicado o relato do piloto genovês. Assumiu essa tarefa o Cardeal Saraiva, que se preocupou em realizar uma edição anotada, cotejando os dois manuscritos conhecidos do relato e comparando a informação dos mesmos com o conteúdo de outras fontes sobre a viagem de Magalhães.

A edição do Cardeal Saraiva serviu de base à generalidade das edições posteriores, tanto em português, como noutras línguas. Foram aqui analisadas algumas dessas edições, embora a pesquisa não tenha sido exaustiva, procurando apenas mostrar-se uma amostragem do interesse que este relato mereceu, após a publicação por Saraiva. Um aspeto que aqui se procurou esclarecer foi a data da publicação. Normalmente considera-se que foi 1826, o que não é de estranhar, pois é essa realmente a data que aparece na folha de rosto da publicação da Academia das Ciências de Lisboa, na qual se encontra o relato. No entanto, uma análise crítica do texto demonstra que não pode ter sido essa a data da publicação, tendo a mesma ocorrido a partir de 1834. Alguns dos autores que publicaram posteriormente o relato aperceberam-se da referência ao ano de 1831, que aparece na «Prefação» do Cardeal Saraiva. Contudo, essa data foi considerada como uma outra edição, distinta da de 1826.

O último ponto que importa referir é que todas as edições consultadas se baseiam, direta ou indiretamente, na que Frei Francisco realizou, aproveitando-se muitas vezes as anotações deste, parcial ou totalmente, e complementando-se a sua informação. Mas nota-se que diversas vezes se confunde a informação original, quer seja por uma incorreta interpretação da mesma, quer porque se recebeu essa informação em «segunda mão».

³⁵ SANTOS, Ilda Mendes dos - "Le carnet de bord du pilote génois", p. 733-755.

Bibliografia

ÁGUAS, Neves (dir.). Navegação e viagem que fez Fernão de Magalhães de Sevilha para Maluco. Por um piloto genovês. In: ÁGUAS, Neves (dir.), **Fernão de Magalhães. A primeira viagem à volta do mundo contada pelos que nela participaram**. Mem Martins : Publicações Europa-América, 1986, p. 143-163. ISBN 9789721030831.

ALDERLEY, Lord Stanley of. **The first voyage round the world by Magellan**. London : Hakluyt Society, 1874.

AVONTO, Luigi. **I compagni italiani di Magellano: con un'appendice sul «Roteiro» di un pilota genovese**. Montevideo : Ediciones « El Galeón », 1992. ISBN 978882561.

CANAS, António Costa. A vocação marítima dos Portugueses na obra do Cardeal Saraiva. In: **O Mar como Futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448) A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis**. Lisboa : Academia de Marinha, 2019, p. 323-344.

CASTRO, Xavier de, HAMON, Jocelyne et THOMAZ, Luís Filipe (dir.). **La Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres temoignages**. Paris : Editions Chandeigne - Librairie Portugaise, 2007. ISBN 9782915540574.

DANTAS, Irene da Silva. **Entre Memórias: a questão da naturalidade de Fernão de Magalhães**. Dissertação de Mestrado em História : Universidade do Minho, 2012.

DOMINGUES, Francisco Contente. Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa. **Bollettino della Società Geografica Italiana**. 1990, Vol. VII, p. 181-198.

GARCIA, José Manuel. **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses**. Lisboa : Editorial Presença, 2007. ISBN 9789722337519.

GUEDES, Max Justo. Acerca de dois textos quinhentistas sobre a viagem de Fernão de Magalhães. In: MOTA, Avelino Teixeira da (dir.), **A Viagem de Fernão de Magalhaes e a questao das Molucas. Actas do II colóquio luso-espanhol de história ultramarina**. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p. 467-470.

HEUGUES, Luigi. Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Ferdinando Magellano pubblicato da Luigi Heugues. **Atti della Società Ligure di Storia Patria**. 1881, Vol. XV, p. 3-104.

LUÍS, (Cardeal Saraiva) - Frei Francisco de São. Índice Cronológico das Navegações, Viagens, Descobrimientos e Conquistas dos Portuguezes nos Paizes Ultramarinos desde o Principio do Século XV. In: **Obras Completas**. Vol. 5. Lisboa : Imprensa Nacional, 1875, p. 45-159.

LUÍS, (Cardeal Saraiva) - Frei Francisco de São. **Roteiro da viagem de Fernam de Magalhães**. In: **Coleção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portugueses**. IV. Lisboa : Typografia da Academia Real das Sciencias, 1826, p. 145-176.

MATOS, Sérgio Campos et SANTOS, Luís Aguiar. A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição modernidade (séculos XIX e XX). **Revista de História das Ideias**. 2008, nº29, p. 431-468.

PONCEVERA, Giovanni Battista de. Navegaçam e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos. In: **Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario dalla scoperta dell'America**. II-Parte. Roma : Ministero della Pubblica Istruzione, 1893, p. 272-287.

RODRIGUES, Rute Massano. **Entre a salvaguarda e a destruição: a extinção das ordens religiosas em Portugal e as suas consequências para o património artístico dos conventos (1834-1868)**. Lisboa : Universidade de Lisboa. Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor no ramo de História, na especialidade de Arte, Património e Restauro, 2017.

RODRIGUES, Rute Massano et SOARES, Clara Moura. O acervo de pintura da Biblioteca Nacional: problemas com a sua conservação no convento de São Francisco da Cidade (1834-1969). **Cadernos de História da Arte**. 2014, n.º2, p. 132-154.

SANTOS, Ilda Mendes dos. Le carnet de bord du pilote génois. In: CASTRO, Xavier de, HAMON, Jocelyne et THOMAZ, Luís Filipe (dir.), **La Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres temoignages**. II. Paris : Editions Chandeigne - Librairie Portugaise, 2007, p. 733-755. ISBN 9782915540574.

TORIBIO MEDINA, José (dir.). Navegacion y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año de 1519. In: TORIBIO MEDINA, José (dir.), **Colección de documentos inéditos para la historia de Chile: desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo: 1518-1818**. II. Santiago de Chile : Imprenta Ercilla, 1888, p. 398-417.

VISCONDE DE LAGOA. **Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem**. Lisboa : Seara Nova, 1938.

DIOGO RIBEIRO: COSMÓGRAFO, CARTÓGRAFO Y ARTESANO

José María Moreno Martín¹

Resumen

En la preparación de la armada de la especiería de Fernando de Magallanes fue esencial la aportación de los pilotos y los técnicos portugueses avezados en el arte de la navegación. La importancia que la ciencia tuvo en esta expedición se hace evidente en la presencia de Fernando de Magallanes, un marino, y Rui Faleiro, un cosmógrafo, ante el rey Carlos I, en la firma de las capitulaciones que pusieron la base del viaje en busca de las Molucas. Dentro de esa vertiente científica, en la organización del viaje nos encontramos con el nombre de un portugués, que si bien no participó de manera muy activa en los preparativos del viaje, se convertiría, con el regreso de Juan Sebastián Elcano a Sevilla con la nao *Victoria*, en el primer cosmógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla en 1523: Diogo Ribeiro.

Trabajó en la Casa de la Contratación de Sevilla y, tras la navegación por el Pacífico también en la flamante Casa de la Contratación de las especias en La Coruña, desde donde participaría en la organización de la expedición de Jofré García de Loaysa en 1525. También fue en aquellos años protagonista en las negociaciones entre portugueses y castellanos, en las que sus conocimientos y sus mapas serían fundamentales en las conversaciones que buscaban establecer el antimeridiano de Tordesillas, factor desestabilizador entre ambas monarquías desde la consecución de la primera vuelta al mundo, que finalizaría con la firma del Tratado de Zaragoza en 1529. Sin ninguna duda, Diogo Ribeiro, merece un capítulo aparte, pues en el tiempo que le tocó vivir se convirtió en uno de los artífices de los mapas que nos enseñaron el crecimiento exponencial que sufrió el mundo conocido desde la primera circunnavegación. Además, Diogo Ribeiro fue algo más que un cartógrafo sedentario asentado en la Casa de la Contratación de Sevilla y su labor nos permitirá destacar su activa labor como cosmógrafo, pero también como artesano.

Palabras clave: Casa de Contratación, Diogo Ribeiro, Cosmógrafo, Instrumentos náuticos, Artesanía.

Abstract

In the preparation of Ferdinand Magellan's spice army, the contribution of Portuguese pilots and technicians seasoned in the art of navigation was essential. The importance that

¹ Museo Naval de Madrid. Jefe de las colecciones de cartografía e instrumentos científicos. jmormar@fn.mde.es

science had in this expedition becomes evident in the presence of Fernando de Magallanes, a sailor, and Rui Faleiro, a cosmographer, before King Carlos I, at the signing of the capitulations that laid the foundation for the journey in search of from the Moluccas. Within this scientific aspect, in the organization of the trip we find the name of a Portuguese, who although he did not participate very actively in the preparations for the trip, would become, with the return of Juan Sebastián Elcano to Seville with the *Victoria*, in the first cosmographer of the Casa de la Contratación in Seville in 1523: Diogo Ribeiro.

He worked in the Casa de la Contratación in Seville and, after sailing across the Pacific, also in the brand-new Casa de la Contratación de las espizas in La Coruña, from where he would participate in the organization of the expedition of Jofré García de Loaysa in 1525. In those years, he was a protagonist in the negotiations between the Portuguese and the Castilians, in which his knowledge and his maps would be essential in the conversations that sought to establish the Tordesillas antimeridian, a destabilizing factor between the two monarchies since the first circumnavigation of the world was achieved. it would end with the signing of the Treaty of Zaragoza in 1529. Without a doubt, Diogo Ribeiro deserves a separate chapter, since in the time he lived he became one of the creators of the maps that showed us the exponential growth suffered by the known world since the first circumnavigation. In addition, Diogo Ribeiro was more than just a sedentary cartographer based in the Casa de la Contratación in Seville and his work will allow us to highlight his active work as a cosmographer, but also as a craftsman.

Keywords: Casa de la Contratación, Cartography, Cosmographer, Nautical Instruments, Handicraft.

El origen comercial de la Casa de la Contratación de Sevilla

Para adentrarnos en la figura de los cosmógrafos y los artesanos, y para entender su aportación, será preciso entrar en el entramado de la Casa de la Contratación de Sevilla². Esta institución, comercial en su origen, fue creada mediante una Real Provisión de los Reyes Isabel y Fernando, el 20 de enero de 1503³, aproximadamente una década después de la llegada de Cristóbal Colón a América. El objetivo era conseguir el control de los viajes entre continentes que comenzaban a multiplicarse. La idea era crear una jurisdicción intermediaria que gestionara y, por lo tanto, controlara la actividad de las flotas en la prometedora nueva ruta a América. Evidentemente, la corona conservaría los derechos de la navegación y la comercialización con las nuevas tierras descubiertas a través de esta institución sevillana⁴, supervisando los barcos, las tripulaciones, los pasajeros y las mercancías de los particulares⁵. Estaríamos ante la primera institución administrativa de carácter oficial para atender los asuntos del Nuevo Mundo⁶.

La elección de Sevilla como centro de operaciones no fue baladí. Contar con un puerto interior, situado a cien kilómetros de la costa más cercana, garantizaba la protección de la capital económica de la Corona de Castilla, poniendo las mercaderías y las riquezas a buen resguardo de posibles ataques de piratas y corsarios⁷.

Hasta aquí todo bajo control. Pero el trasiego creciente de barcos entre las dos orillas del océano Atlántico obligó a la institución a cuestionarse el sencillo planteamiento comercial y económico que la dio vida. Comenzaba a emerger una nueva realidad que exigía un novedoso esfuerzo para procurar una expansión marítima que, por supuesto, pasaba por el control de las aguas del océano. En otras palabras, se convirtió en un asunto vital la necesidad de disponer de pilotos que fuesen capaces de atravesar el océano y mantener a salvo barco y mercancía.

La reflexión, llegados a este punto, sería la siguiente. Como hemos hablado, el articulado que daba vida a la Casa de la Contratación de Sevilla dejaba bajo el control de la Corona las navegaciones entre Castilla y América. Es decir, que el comercio y la riqueza estarían garantizadas con el primitivo ordenamiento jurídico de la institución sevillana. Pero no debemos perder de vista que bien pronto percibieron que esta interacción entre los reinos ibéricos y la desconocida América dependía en buena parte de la pericia de los pilotos. Sobre ellos pesaba la responsabilidad- en la práctica, en la inmensidad del océano, con sus peligros y amenazas- de mantener esa parte del *Imperio*. De la comprensión y dominio de la cartografía e instrumentos y

² Para un estudio detallado y pormenorizado sobre la casa de la Contratación véase la obra de SCHÄFFER, Ernst – **El Consejo Real y Supremo de las Indias**. Sevilla: 1935.

³ AGI Patronato, 251, r. 1 y AGI, Indiferente, 418, l.3, fols. 4r-8r. En el Archivo General de Simancas existen copias de dichas ordenanzas bajo la signatura CCA, DIV, 6, DOC, 46; CCA, DIV, 6 DOC, 58

⁴ SCHÄFFER, Ernst - Nuevas noticias sobre la fundación e instalación definitiva de la Casa de la contratación de Sevilla. **Investigación y Progreso**, Año VIII, núm. 2, Madrid, 1934, pp. 44-47.

⁵ LADERO QUESADA, Miguel Ángel – **Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)**. pp. 20-21.

⁶ GALBIS DIEZ, Carmen – La Casa de la Contratación. **Archivo General de Indias. Los archivos españoles**, p. 131.

⁷ PÉREZ MALLAINA, Pablo E. – **Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century**, p. 3.

de la experiencia marinera dependía la continuidad del trasiego de ricos cargamentos. En otras palabras, con el fin de que las leyes y funciones que dieron vida a la Casa de la Contratación y para garantizar el tránsito mercantil que generase el crecimiento económico que se esperaba, era necesario que ocurriera algo que nos parece hoy tan sencillo, pero que a principios del quinientos no lo era tanto, como que los barcos fueran y volvieran. La sencillez que quizás podamos percibir y parece transmitir esta idea no es tal, pues sin barcos atravesando el Atlántico, el negocio proyectado no sería tal y por lo tanto no habría gran cosa que legislar.

Conscientes como fueron de ello en aquellos primeros años de la centuria, consideraron necesario atender la prioridad de formar pilotos, imprescindibles para el mantenimiento del flujo creciente a través del océano. Por esta razón, era preciso crear una organización técnica. O lo que es lo mismo, y en palabras de José Pulido Rubio, en su obra *El piloto mayor*, «la buena marcha de la navegación a Indias dependía de la habilidad, la experiencia y conocimientos de los pilotos»⁸.

Tan sólo cinco años fueron necesarios para reconocer el problema que comenzaba a suponer la falta de pilotos que garantizaran el negocio indiano y tomar las primeras medidas para su solución. Así, a la actividad comercial y administrativa originaria, se sumó la náutica en estrecha dependencia. Desde 1508 la relación entre navegantes, pilotos y cosmógrafos fue continua, siempre en busca de soluciones técnicas para una navegación segura por el Atlántico⁹. No en vano, podemos considerar este organismo sevillano, junto a la «Casa da Índia» lisboeta la cuna científica de Europa¹⁰.

El origen de la sección científica en la Casa de la Contratación

En demanda de estas nuevas exigencias que planteaba el dominio de las aguas del océano Atlántico y el control del nuevo mundo, cinco años después de la creación de la Casa de la Contratación, en la Junta de navegantes de Burgos, se estableció la primera organización científica de la Casa con la creación del cargo de Piloto Mayor.

En una Real Cédula de 22 de marzo de 1508 se nombraba al navegante Américo Vespucio Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla¹¹ con sueldo de 50000 maravedíes al año¹², al que se sumaba una ayuda de costa de 25000 maravedíes¹³. Meses después, el 6 de agosto, una nueva instrucción desglosaba la función encomendada al flamante Piloto Mayor¹⁴. Por un lado, se le confía la enseñanza de los futuros pilotos:

⁸ PULIDO RUBIO, José – *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*, p. 291

⁹ MORENO MARTÍN, José María – La cartografía en la Armada. *El mapa es el territorio. Cartografía Histórica del Ministerio de Defensa*, p. 79-80.

¹⁰ SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio – El imperio del mapa. El padrón real y la producción cartográfica de la Casa de la Contratación. *Dueños del mar, Señores del mundo*, p. 49.

¹¹ AGI, Contratación, 5784, L. 1, f. 4v.

¹² AGI, Indiferente, 1961, L. 1, f. 20r.

¹³ AGI, Indiferente, 1961, L. 1, f. 20r-20 v.

¹⁴ AGI, Indiferente, 1961, L.1, f. 65v-67

«[...] Todos los pilotos de nuestros reinos y señoríos que ahora son o serán de aquí en adelante, que quisieren ir por pilotos en la dicha navegación de las dichas islas y tierra firme que tenemos, a la parte de las Indias y a otras partes en el Mar Océano, sean instruidos y sepan lo que es necesario de saber Enel cuadrante y astrolabio, para que junta la práctica con a teórica, se puedan aprovechar de ello en los dichos viajes que hicieren en las dichas partes [...] Que primero sean examinados por vos Amerigo Vesputio.»

Y por otro lado, se le encomienda la creación del padrón real¹⁵, un mapa que sirviera de registro gráfico y textual de la expansión ultramarina:

[...] Y en presencia de vos el dicho Amerigo Vesputio, nuestro piloto mayor, se ordene y haga un padrón de todas las tierras e islas de las Indias que hasta hoy se han descubierto, pertenecientes a los nuestros reinos y señoríos, y sobre las razones y consulta de ellos y al acuerdo de vos el dicho nuestro piloto mayor se haga un padrón general, el cual se llame el padrón real, por el cual todos los pilotos se hayan de regir y gobernar, y esté en poder de los dichos nuestros oficiales y de vos el dicho nuestro piloto mayor, y que ningún piloto use de otro ningún padrón sino del que fuere sacado por el [...]

Estos dos cometidos fueron los que Vesputio continuó haciendo hasta su fallecimiento en 1512: los exámenes de los pilotos, cuya enseñanza impartía en su propia casa, y la realización del padrón real, pues en las nuevas ordenanzas de la Casa de la Contratación, dadas en 1510, no se alteran las funciones del piloto mayor¹⁶. A Vesputio le sucedió en el cargo el piloto Juan Díaz de Solís¹⁷ y a este le sucedería Sebastián Caboto¹⁸ titular del puesto en el momento de la preparación del viaje de Magallanes a las islas Molucas.

Para ver el resultado de las enseñanzas desde el nombramiento de Vesputio hasta el de Caboto, nos vamos a detener en las cifras estudiadas por Miguel Ángel Ladero Quesada¹⁹. En 1508, cuando ve la luz el entramado científico de la Casa de la Contratación, contábamos con cuatro marinos reconocidos para hacer la ruta a América: Américo Vesputio, Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y el portugués Juan Díaz de Solís. En 1512 el número se había incrementado en seis más; y en la primavera de 1515 otros ocho pilotos incrementaban la nómina. En este último tramo, especialmente significativo es el aumento que tuvo lugar en 1514 tras la llegada de Pedrarias Dávila a Castilla del Oro y Juan Ponce de León a la Florida. Lo cierto es que en los poco más de seis años que trascurren desde la Junta de Burgos en 1508 hasta el comienzo de los asentamientos

¹⁵ Sobre el padrón real véanse los trabajos de 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** y GARCÍA REDONDO, José María – **Cartografía e imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo**.

¹⁶ 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**, p. 131.

¹⁷ Según Real Cédula de 26 de abril de 1512

¹⁸ Real Cédula de 5 de febrero de 1518. AGI, Indiferente, 419, L.7. f. 691r-692v

¹⁹ Los datos de este párrafo están extraídos de LADERO QUESADA, Miguel Ángel – **Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)**, pp.26-27.

de núcleos de población de Pedrarías en la zona del Darién, medida acordada en aquella junta, la nómina de pilotos pasó de cero a 17. Dos años más tarde, en las fechas previas a la partida de la expedición magallánica en septiembre de 1519 serán veintidós los nombramientos oficiales de pilotos, incluidos los pilotos mayores. Estos números dan clara idea de la intensificación del tráfico naval en el Atlántico y la importancia que la corona había intuido de la necesidad de contar con gente capaz de hacer con garantías de éxito dicha travesía

Sin embargo, a pesar del incremento de la navegación y, como vemos, de los pilotos acreditados para atravesar con garantías el océano Atlántico, lo cierto es que desde 1508 hasta la partida de Magallanes en 1519, el Piloto Mayor fue el único cargo oficial relativo a la ciencia de navegar como máximo responsable de la resolución de los asuntos científicos y técnicos de la navegación en la Casa de la Contratación de Sevilla. Será esta la más clara evidencia de la importante entidad del viaje de Magallanes, que precisó el incremento y la diversificación de los cometidos científicos en la Casa de la Contratación.

La ambiciosa empresa organizada para llegar a las islas Molucas navegando hacia el poniente provocaría la creación de dos nuevos cargos. Así, al de piloto mayor, ocupado en ese momento, como hemos dicho, por Sebastián Caboto, se añadiría uno, antes de la partida, ocupado por Nuño García de Torenó; y otro, al regreso de la nao *Victoria*, que recayó en nuestro protagonista Diogo Ribeiro.

Diogo Ribeiro: cartógrafo, cosmógrafo y artesano²⁰

Su antecesor en el cargo, Nuño García de Torenó fue nombrado *piloto y maestro de hacer cartas de navegar el 13 de septiembre de 1519*:

“Nuestros Oficiales que residís en Sevilla en la Casa de Contratación, sabed que mi merced e voluntad es, de tomar e recibir por nuestro piloto e Maestro de Cartas de navegar a Nuño García e que haya e tenga de nos cada un año con el dicho oficio (cargo) en la Casa, treinta mil maravedises, por ende yo vos mando que los pongades en nuestros libros.”²¹

En aquel momento las naves estaban prestas a zarpar con los mapas elaborados por García de Torenó por encargo de Fernando de Magallanes y Rui Faleiro. Pero tras la vuelta de Juan Sebastián Elcano al mando de la nao *Victoria*, tras completar la vuelta al mundo uniendo todos sus mares, al cargo de García de Torenó se añadiría uno nuevo. Así, el 10 de julio de 1523, el portugués Diogo Ribeiro fue nombrado «*cosmógrafo y maestro de hacer cartas, astrolabios y otros ingenios para la navegación*»:

²⁰ La elaboración de esta parte del artículo está basada en el estudio realizado por MORENO MARTÍN, José María – Maestros y cosmógrafos: la labor de Nuño García de Torenó y Diogo Ribeiro en la Casa de la Contratación. **Primus circumdedit me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)**, pp. 41-52.

²¹ AGI, Indiferente, 420, L.8, f.127r. Tras su nombramiento, se tiene constancia del pago de su salario en el asiento de pago de 24 de diciembre de 1519, en AGI, Contratación, 4675 B, Libro 2, f. 86 v.

Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación para que asienten en los libros de la Casa a Diego Riveiro, portugués, como cosmógrafo y maestro de hacer cartas, astrolabios y otros ingenios para la navegación, con un salario de treinta mil maravedís al año, que le librarán a partir de la fecha de la carta, y asentado el traslado de la cédula en los libros de la Casa de devuelvan el original sobrescrito y librado por ellos.²²

Al título del cargo de Ribeiro, como vemos, se le otorgaba un mayor rango, ya que se introducía el término cosmógrafo y se advertía su conocimiento y habilidad con la construcción y el uso de instrumentos de navegación²³. A este respecto, sería necesario señalar que, por vez primera, se especifica quién se ocupará de los instrumentos náuticos, ya que ni en 1508, con la creación del cargo de piloto mayor, ni en junio de 1513 con las segundas ordenanzas para el gobierno de la Casa de la Contratación se decía nada sobre la construcción de los instrumentos náuticos usados en las travesías, más aún cuando debían salir sellados de la Casa de la Contratación tras el visto bueno del piloto mayor²⁴.

Lo cierto es que, aunque su nombramiento oficial se produjo en 1523, los trabajos de Diogo Ribeiro en Sevilla comenzaron en los preparativos del viaje a la especiería²⁵. Es muy probable que llegara con el propio Magallanes o en fechas muy próximas a la llegada de aquel pues sus primeras noticias en Castilla las encontramos relacionadas con la construcción de instrumentos náuticos para el viaje a las islas Molucas.

Así, entre los meses de marzo y mayo de 1519 le hicieron entrega de “cuatro ducados de oro a cuenta de cuatro astrolabios que hace”²⁶, de “cuatro ducados en cuenta de las agujas y astrolabios que hace para la armada además de los que primero tiene recibidos”²⁷ y ocho reales más de plata “por una aguja grande que hizo en corregir”²⁸. No cabe duda de que el conocimiento científico y artesanal de Ribeiro, aplicado a la construcción de instrumentos náuticos, tendrá mucho que ver con su relación posterior con dicha tecnología como queda atestiguado en su nombramiento de 1523.

Pero su labor no hay que limitarla tan solo al ámbito de los instrumentos, pues el factor del rey portugués, Sebastián Álvarez, comunicó a aquel tras su entrevista con Fernando

²² AGI, Indiferente, 420, L.9, f.167r-167v. Valladolid, 10 de julio de 1523. También aparece su nombramiento como cosmógrafo de la Casa de la Contratación en AGI, Contratación, 5784, L. 1, f. 44.

²³ AGI, Indiferente, 420, L.9, f.239 V.

²⁴ MARTÍN-MERÁS VERDEJO, María Luisa – Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla. **La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias**, pp. 669.

²⁵ Sin embargo, en los días de la enfermedad de Nuño García, a 15 de marzo de 1523, en una Real Cédula firmada en Burgos, no se incluye aún a Diogo Ribeiro entre los oficiales de la Casa de la contratación. En dicha orden se ordenaba el pago de retrasos a los pilotos Sebastián Caboto, Rodrigo Bermejo, Juan Vespucio, Nuño García, Lope Sánchez y Juan de las Cárdenas.

²⁶ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo General de Indias*, Vol. 2, p. 78, 12 de marzo de 1519.

²⁷ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo General de Indias*, Vol. 2, p. 120. 13 de abril de 1519.

²⁸ *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo General de Indias*, Vol. 2, p. 123. 7 de mayo de 1519.

de Magallanes -julio de 1519- y tras ver la cartografía proyectada para el viaje, que “por este padrón se hacen todas las cartas que las hace Diego Rivero, como también los cuadrantes y las esferas”²⁹. Es muy posible que, si bien, Nuño García de Torenó se encargara de las cartas náuticas de mares navegados por españoles, Diogo Ribeiro lo hiciera con aquellas regiones marinas navegadas por Portugal y, por tanto, más desconocidas para los cartógrafos de la Casa de la Contratación sevillana.

Aunque se dio a conocer en Sevilla y allí fuera donde produjo la mayoría de su obra, existe un paréntesis abierto tras la vuelta de Elcano durante el que trabajó en la ciudad norteña de La Coruña. Las posibilidades de expansión y riqueza auspiciadas por la navegación a través del *Mar del Sur* originaron la creación de una nueva Casa de la Contratación, orientada ésta a la Especiería³⁰. Lo cierto es que la flamante institución fue efímera en existencia, pues pronto la sede sevillana centralizaría de nuevo todas las navegaciones organizadas por el reino de Castilla. Allí trabajó, junto a Nuño García de Torenó en la elaboración de la cartografía de la expedición que partiría del puerto de La Coruña al mando de Jofre García de Loaysa el 24 de julio de 1525³¹ y que resultó ser un absoluto fracaso.

Que Ribeiro fue un hombre activo es algo fuera de toda duda. Así, en el mismo tiempo en que se preocupaba por los preparativos de la armada de Loaysa, su experiencia y la autoridad que iba acumulando hicieron que participase en las negociaciones que portugueses y castellanos mantuvieron en la ciudad de Vitoria entre los meses de enero y marzo de 1524, previas al encuentro que entre científicos de ambos reinos tuvo lugar en las ciudades de Elvas y Badajoz y que comenzaron el 5 de abril de aquel mismo año³².

Durante dicha estancia en Vitoria también tuvo tiempo Ribeiro para participar en la traducción de un original portugués al castellano que recogía los viajes de Duarte Barbosa. Se trata del libro *Una descripción de las costas del este de África y Malabar en los comienzos del siglo XVI*. La traducción fue obra de Martin Centurion y en el prefacio de la edición inglesa de 1866 de dicho libro se detalla la colaboración de Diogo Ribeiro en Vitoria el 1 de marzo de 1524³³. Se trata de un apunte anecdótico que acentúa la activa y variada producción en los más diversos ámbitos en los que se vio envuelto nuestro cosmógrafo.

²⁹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Vol. 4, p. 155.

³⁰ AGI, Patronato, 48, R. 20. En un documento sin fecha ni firma dirigido al rey Carlos V, Juan Sebastián Elcano expone su parecer sobre la conveniencia de establecer una Casa de la Contratación para la especiería en la ciudad de La Coruña.

³¹ FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – *Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. 5, pp. 27, 45 y 245. En 8 de septiembre de 1525 atravesando el atlántico: “...este día no tome el altura, y a medio día estabamos de la sierra Leona 52 leguas por la carta de Diego Ribeiro, y por carta de Nuño Garcia 56 leguas nordeste sudueste con ella»; el 16 de junio de 1526 atravesando el estrecho en busca del Pacífico: “el cabo Deseado distaba 435 leguas por la carta de Nuño Garcia, y 460 por la de Diego Rivero»

³² Archivo Nacional da Torre do Tombo, Gaveta 18, M 2-29. Los portugueses sólo reconocían al cartógrafo portugués la autoridad y prestigio necesarios entre todos los presentados por los castellanos.

³³ BARBOSA, Duarte – *A description of the coasts of east Africa and Malabar in the beginning of the sixteenth century*, Prefacio i-ii.

En el año 1525 realizó el primer mapa que se le atribuye: la carta universal «Castiglioni». El nombre por el que es conocida procede del destinatario del regalo que de la misma hizo el rey Carlos I con motivo de su boda: el embajador papal Baldassare Castiglioni, quien asistió a la misma. En la carta se representa el mundo de 1525, incorporando la más novedosa información llegada hasta Sevilla, como el viaje de Esteban Gómez a la costa más al norte de América en ese mismo año³⁴. Las características formales, técnicas y decorativas del mapa se convertirán en el sello de identidad de la cartografía de Ribeiro. Como queriendo reivindicar su dominio de los instrumentos náuticos, el cuadrante, el astrolabio, en cuyo anillo escribía la fecha, y una tabla circular de declinación solar aparecerán de aquí en adelante en todos los mapas cuya autoría se le atribuye. También en todos ellos puede observarse un espacio circular blanco al sur del océano Atlántico que permite aventurar que tal vez fuese el lugar destinado a ser ocupado por otro instrumento³⁵. Si tenemos en cuenta que tanto cuadrante como astrolabio se utilizaban para medir la latitud, quizás la más novedosa ballestilla que comenzaba a aplicarse a la navegación, fuera la candidata con más opciones a ocupar el espacio en blanco. No obstante, otras investigaciones se decantan por la posibilidad de que el espacio en cuestión estuviese preparado para incorporar escudos³⁶.

Como hemos dicho, los instrumentos serán parte sustancial e inequívoca de la cartografía de Ribeiro, recurriendo a ellos de manera invariable en sus trabajos posteriores de los años 1527 y 1529. El profesor Antonio Sánchez define los mapas que hizo en 1529 como una «enciclopedia visual», el que se halla en la Biblioteca Apostólica Vaticana, y como un «mapa en prosa» el que se encuentra en Weimar. La razón es sencilla. Aunque los motivos decorativos se mantienen³⁷, las cartas de Ribeiro, poco a poco, van acumulando más información de las expediciones fletadas desde la península ibérica. Podríamos atrevernos a decir que estos mapas de Ribeiro de 1529 son auténticos esbozos de tratados de navegación pues incluyen en sus textos información para navegar, descripción geográfica y natural y por primera vez, instrumentos y su modo de utilización. Un anticipo, sin duda, de los tratados de navegación que comenzarán a escribirse pocos años después.

Este aporte de Ribeiro a la náutica del momento será continuado por Alonso de Chaves. A él se le atribuye un mapa fechado sobre 1532, aún vivo Ribeiro -a quien algunos consideraran autor por las similitudes de este último con los que hizo en 1529- en el que, siguiendo la estela de Ribeiro, introduce gran cantidad de literatura. Curiosamente, unos años después, se cree que entre 1535 y 1539, el propio Alonso de Chaves escribirá el *Quatri Partitu* o *Espejo de Navegantes*, que será el primer tratado de navegación en Castilla desde la *Suma de Geografía* de

³⁴ MORENO MARTÍN, José María – **A vueltas con el mundo. Los mapas de Magallanes y Elcano**, p. 96.

³⁵ 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**, p. 187.

³⁶ Por esta teoría se inclinan los portugueses Cortesão y Texeira da Mota en su obra *Portugaliae*, Vol. I, p. 99. Tomado de 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**, pp. 187 y 209.

³⁷ En la tabla de declinaciones, en la carta universal del Vaticano, Ribeiro incorpora una rosa de los vientos en su interior con los treinta y dos rumbos y un círculo con los doce signos del zodiaco.

Fernández de Enciso en 1519. La diferencia estriba en que el tratado de 1519 es mucho más descriptivo en cuanto a la geografía de las nuevas tierras americanas y el de Chaves es el primero que incorpora en el texto información sobre la fabricación y el uso de instrumentos náuticos entre sus páginas, concretamente del cuadrante, el astrolabio y la más novedosa ballestilla.

Si comenzáramos nuestro relato sobre Diogo Ribeiro hablando de su aportación técnica a la expedición de Fernando de Magallanes, nos gustaría terminar con un asunto también relacionado con la técnica y la artesanía de los primeros años del siglo XVI. En este empeño, el que más tiempo le ocupó en su vida, mostró su perseverancia ante las adversidades. Hablamos de la invención y construcción de bombas de metal para su empleo en los barcos castellanos para el achique de agua. Todo empezó en 1524 con la presentación del proyecto a la Corte. Su reciente nombramiento, 1523, como cosmógrafo en la Casa de la Contratación, pensaría el portugués que sin duda le ayudaría a la consecución de sus fines, que no eran otros que la construcción de las bombas y el monopolio de aquellas durante un periodo de doce años a razón de sesenta mil maravedís cada año. Nada más lejos de la realidad. Tendrían que pasar dos años para que en noviembre de 1526 fuera aceptada la solicitud de Ribeiro ordenándosele:

“que haréis bombas de metal para agotar el agua de las dichas naos y que con cada una de las dichas bombas se agote tanta agua cuanta se agotaría con diez bombas de las otras de madera que ahora usan”³⁸

Allí comenzaba un costoso proceso de construcción, examen y supervisión del Consejo de Indias, de manera que el 21 de septiembre de 1529, tres años después de haberse aprobado la construcción de las bombas, estas continuaban sin hacerse. Aun así, Ribeiro continuó su largo y tortuoso camino burocrático, como lo prueba la Real Cédula de 11 de marzo de 1531, en la que se le promete el cumplimiento de lo ya acordado por Real Cédula cinco años antes³⁹, es decir, la ya aludida de 1526.

Sin ninguna duda, este proceso de las bombas de Ribeiro sería un clarísimo ejemplo de lo que Arndt Brendecke, en su magnífica obra *Imperio e información*, denomina «rutina burocrática», ese laberinto administrativo del Consejo de Indias que comenzaba con la recepción y seguía con la apertura, lectura, resumen, reenvío y archivado de los documentos⁴⁰.

Lo cierto es que en julio de ese mismo año de 1531 fue solicitado informe a los oficiales de la Casa de la Contratación sobre la utilidad de las bombas de Ribeiro⁴¹ y en noviembre se procedió, por fin, a la primera prueba de las bombas de achique en la nave *Santa María del Espinar*, resultando la misma satisfactoria, recibiendo pocos meses después los primeros emolumentos

³⁸ AGI, Indiferente, 421, L. 11, fols. 294r-296r. Real Cédula firmada en Granada el 9 de noviembre de 1526.

³⁹ AGI, Indiferente, 422, L. 15, fols. 18v-19r

⁴⁰ BRENDECKE, Arndt – *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, p. 460.

⁴¹ AGI, Indiferente, 1961, L. 2, fols. 84v-85. Ávila, 17 de julio de 1531.

producidos por su invento⁴². Este primer pago se produjo según Real Cédula de 22 de enero de 1532, es decir, ocho años después de presentado el proyecto:

[...] del cargo de vos el nuestro thesorero deys e pagueys al dicho Diego de Ribeiro o a quyen su poder obiere los dichos sesenta myll maravedies que con esta nuestra çedula e carta de pago de como los resçibe mandamos que vos sean resçebidos e pasados en quenta los dichos sesenta myll maravedies. Fecha en Medina del Campo a veynte e dos dias del mes de henero de myll e quynientos e treynta e dos años.⁴³

Tras esta primera prueba sólo quedaba repetir la experiencia en un viaje a las Indias para comprobar la eficacia de las bombas en una larga travesía. Una nueva Real Cédula de fecha 12 de abril de 1532 dispone que se instalen las bombas en la nao *Mar Alta* o *Marieta*⁴⁴ comandada por Ginés de Carrión. El 4 de mayo Diogo Ribeiro entregó una bomba que pesaba 303 libras:

En Sevilla sabado quatro dias del mes de mayo año de myll e quynientos e treynta e dos años otorgo Gines de Carrion el Moço vezino de Triana maestre de la nao nonbrada [Marieta] qu'èsta presta para hazer su viaje a las Yndias del Mar Oçeano que avia resçebido e resçibio en su poder del dicho Diego Ribeiro por mandado de los señores juezes de la Casa de la Contrataçion una bonba de metal con todos sus pieças e aparejos pertenesçientes que dixo que peso tres quyntales e tres libras [...] ⁴⁵

y se realizó el viaje llegando hasta Santo Domingo desde donde no se pudo seguir debido a la cantidad de agua que hacía el buque. Tras el regreso de la nao a Sevilla Diogo Ribeiro solicitó información sobre el viaje con fecha 24 de abril de 1533⁴⁶. Se tomó entonces declaración al capitán, al maestre, a tres pilotos, al contramaestre y a cinco marineros. Todos ellos mostraron su acuerdo en que gracias a las bombas de metal de Ribeiro no perecieron. La declaración del capitán Ginés de Carrión así lo atestigua cuando afirma que «que hera tanta que pudiera moler un molino por ella». En su testimonio, además de por la cantidad de agua que son capaces de evacuar, pues afirma que extraen tanta agua como seis bombas de madera, también destaca la ventaja de que la utilización de las bombas de metal permite que una parte de la tripulación achique agua mientras el resto puede dedicarse al gobierno de la nave, lo que permitió la salvación de la nao en la travesía a América.

⁴² LATORRE, Germán – Diego Ribeiro. Cosmógrafo y cartógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla». *Boletín del Centro de Estudios Americanistas*, p. 26.

⁴³ AGI, Justicia, 1169, N 4, r. 1, 45r, Medina del Campo, 22 de enero de 1532.

⁴⁴ Agradezco al profesor Amândio J.M. Barros la transcripción de los textos sobre la experimentación de las bombas de Ribeiro en la primera travesía a América, recogida en su obra de próxima aparición *Com o Estreito de Magalhães ao longe. Uma história de rivalidades e cooperação entre portugueses e castelhanos no início da Época Moderna* [título provisório]. En ellos, el profesor Barros le atribuye el nombre de *Marieta* a la nao que llevó en su travesía a América las bombas de metal de Ribeiro por primera vez. En trabajos anteriores de otros autores la nao se podrá encontrar como *Mar Alta*.

⁴⁵ AGI, Justicia, 1169, N 4, R. 1, fols. 46v-47r, 4 de mayo de 1532.

⁴⁶ VIGNERAS, L.A. – The cartographer Diogo Ribeiro. *Imago Mundi*, núm. XVI, p. 82.

Lo cierto es que la utilización de las bombas de achique de Ribeiro fue recomendada por la Casa de la Contratación de Sevilla, pero lamentablemente Diogo Ribeiro no pudo disfrutar por mucho tiempo de sus beneficios pues fallecería el 16 de agosto de 1533⁴⁷. Una Real Cédula dada a los oficiales de la Casa de la Contratación mandaba cumplir el auto dado por el Consejo en 8 de noviembre de 1533 por el que se ordenaba el pago de 25.000 mrs a los hijos y herederos de Diogo Ribeiro que ofreció hacer ciertas bombas para sacar agua de las naos⁴⁸.

Tres reflexiones a modo de conclusión

El mundo que ayudó a conocer Diogo Ribeiro nos deja algunas reflexiones sobre la nueva visión a la que tenía que adaptarse el hombre del Renacimiento. La primera es que el viaje hacia las islas Molucas, capitaneado por Fernando de Magallanes, lo provocó la búsqueda de rentabilidad económica que se intuía con el comercio de las especias. Es algo fuera de toda duda. Pero también lo es que el futuro éxito de aquella empresa descansaba en el sencillo hecho de que los barcos tenían que llegar y regresar y a partir de ello organizar una flota que fuese capaz de mantener una ruta que proporcionara la rentabilidad que se prometía. Por lo tanto, igual que la mercancía que se trasladaba en los barcos, que tanto pesaba en los viajes, la ciencia que hacía posible dichos viajes también «pesó y ocupó su espacio» en este proceso.

En segundo lugar, me gustaría recalcar la repercusión que el viaje de Magallanes tuvo en la Casa de la Contratación de Sevilla, pues como consecuencia de este, en 1519 y 1523, se crearon dos nuevos cargos oficiales relacionados con la ciencia náutica que se añadieron al del Piloto Mayor creado hacía más de una década.

Por último, me gustaría destacar el desarrollo náutico al que asistimos en Iberia en el primer tercio del siglo XVI, como continuación de lo conseguido en el último cuarto del siglo XV: Bartolomé Díaz, doblando el cabo de Buena Esperanza en 1488; Cristóbal Colón, llegando a América en 1492; y Vasco de Gama, a Calcuta en 1498. El viaje de Magallanes y Elcano fue un paso más en la evolución de lo que lo que ocurría en el campo de la náutica en los reinos de Castilla y Portugal: mejores barcos, mejores instrumentos, mejores mapas, mejor entendimiento del cielo y sus estrellas y, consecuentemente, y, por encima de todo ello, mejores pilotos. Nunca en la historia creció tanto el mundo en tan poco tiempo, y nuestro protagonista hoy, Diogo Ribeiro, estuvo allí y aportó su grano de arena a la génesis de un mundo global.

⁴⁷ AGI, Indiferente, 1961, L.3, f.85r-85v. Madrid, 12 de noviembre de 1533. Carta acordada del Consejo a los oficiales de la Casa de la Contratación para que hagan información sobre la conveniencia de adoptar y fabricar las bombas para sacar agua de las naos que ofreció Diego de Ribeiro, ya difunto, y si conviniese que fuese ahora, en su lugar, Diego de Olivera quien las hiciera.

⁴⁸ INDIFERENTE, 1961, L.3, fols.90-91, 1533-11-22, Monzón. En AGI, Justicia, 1169, N 4, R. 1, de 8 de noviembre de 1533, se puede consultar el expediente sobre Juan de Oliver, vecino de Sevilla, por sí y como tutor y curador de los hijos y herederos de Diego Ribeiro sobre el cumplimiento del asiento tomado con dicho difunto para la construcción de bombas de metal para las naos, satisfaciendo a sus herederos y al mencionado Juan de Oliver la cantidad anual señalada en el asiento

Fuentes

Contratación, Archivo General de Indias, Sevilla, 5784, L. 1, f. 4v.; L. 1, f. 44.

Contratación, Archivo General de Indias, Sevilla, 4675 B, Libro 2, f. 86 v.

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla, 418, l.3, fols. 4r-8r.

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla 419, L.7. fols. 691r-692v

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla, 420, L.8, f.127r; L.9, f.167r-167v.; L.9, f.239 v.

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla, 421, L. 11, fols. 294r-296r.

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla 422, L.15, fols.18v-19r.

Indiferente, Archivo General de Indias, Sevilla, 1961, L. 1, f. 20r.; L. 1, fols. 20r-20 v.; L.1, fols. 65v-67; L.2, fols.84v-85.; L.3, f.85r-85v; L.3, fols.90-91.

Justicia, Archivo General de Indias, Sevilla, 1169, N 4, R. 1, 45r.; N 4, R. 1, fols. 46v-47r.

Patronato, Archivo General de Indias, Sevilla, Ar 251, f. 1r.

Patronato, Archivo General de Indias, Sevilla, 48, f. 20r.

Bibliografía

BARBOSA, Duarte – **A description of the coasts of east Africa and Malabar in the beginning of the sixteenth century**. Londres: The Hakluyt Society (T. Richards), 1866.

BRENDECKE, ARNDT – **Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español**. Madrid: Iberoamericana – Ververt, 2016.

Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla. Vol. 1, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – **Colección de los viajes y descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**. Vols. 4 y 5, Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

GALBIS DIEZ, Carmen – La Casa de la Contratación. **Archivo General de Indias. Los archivos españoles**. Barcelona: Lunverg, 1995.

GARCÍA REDONDO, José María – **Cartografía e imperio. El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo**. Madrid: Ed. Doce Calles, 2018.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel – en **Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)**, Madrid: Dykinson S.L.

LATORRE, Germán – Diego Ribeiro. Cosmógrafo y cartógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla. **Boletín del Centro de Estudios Americanistas**. Sevilla: Publicaciones del Centro Oficial de Estudios Americanistas de Sevilla, 1919.

MARTÍN-MERÁS VERDEJO, María Luisa – Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla. **La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias**, Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez (coord.), Sevilla: 2004.

MORENO MARTÍN, José María – Maestros y cosmógrafos: la labor de Nuño García de Toren y Diego Ribeiro en la Casa de la Contratación. **Primus circumdedisti me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)**, Daniel Miguel Nieva Sanz (coord.). Madrid: Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, 2022.

_____, **A vueltas con el mundo. Los mapas de Magallanes y Elcano**, Madrid: Ministerio de Defensa, Vilma Oil, 2019.

_____, La cartografía en la Armada. **El mapa es el territorio. Cartografía Histórica del Ministerio de Defensa**, Madrid: Ministerio de Defensa, 2014.

PÉREZ MALLAINA, Pablo E. – **Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century**, Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1998.

PULIDO RUBIO, José – **El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos**. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1950.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio – El imperio del mapa. El padrón real y la producción cartográfica de la Casa de la Contratación. **Dueños del mar, Señores del mundo** (José María Moreno Martín y Santiago Raffaelli coord.) Madrid: Ministerio de Defensa, 2015.

_____, **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.

SCHÄFFER, Ernst – **El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria**. 2 vol., Sevilla: Centro de Estudios de Historia de América, 1935.

_____, Nuevas noticias sobre la fundación e instalación definitiva de la Casa de la contratación de Sevilla. **Investigación y Progreso**. Año VIII, núm. 2, Madrid:1934.

TURNBULL, David – Cartography and Science in Early Modern Europe: Mapping the Construction of Knowledge Spaces. **Imago Mundi**. Núm. 48, Amsterdam: N. Israel, 1996.

VIGNERAS, L.A. – The cartographer Diogo Ribeiro. **Imago Mundi**. Núm. XVI, Amsterdam: N. Israel, 1962.

O QUE É NOVO NO *TRATADO DEL ESPHERA* DE FRANCISCO FALEIRO?

Carmo Lacerda¹

Resumo

Na cidade de Sevilha, no séc. XVI, assistiu-se a uma grande concentração de saber náutico e cosmográfico, em boa parte devida aos preparativos da expedição de Fernão de Magalhães. Francisco Faleiro, juntamente com o seu irmão Rui Faleiro, foi uma das pessoas que acompanhou Magalhães na preparação da viagem e que acabou por ficar em Sevilha, tendo tido uma longa carreira como cosmógrafo na Casa de la Contratación. Por várias vezes o seu parecer foi consultado para questões técnicas relativas à navegação, mas o seu maior contributo, e a sua única obra impressa, foi o *Tratado del esphera y del arte del marear*, publicado em Sevilha em 1535, por Juan Cromberger. Esta obra de Francisco Faleiro, embora tenha sido muitas vezes referida, raras vezes foi analisada na sua totalidade, e ainda menos compreendida no contexto da história da literatura náutica. Nesta comunicação procurarei mostrar porque é que o *Tratado del esphera* de Francisco Faleiro merece um lugar de destaque na literatura técnica e náutica do séc. XVI.

Palavras-chave: Francisco Faleiro; *Tratado del Esphera*; literatura náutica; séc. XVI.

Abstract

The 16th century city of Seville witnessed a large concentration of nautical and cosmographic knowledge, largely due to preparations for Fernão de Magalhães' expedition. Francisco Faleiro, along with his brother Rui Faleiro, was one of those who accompanied Magellan in his preparations and stayed in Seville, having had a long career as cosmographer at Casa de la Contratación. His advice was sought several times for technical issues concerning navigation, but his greatest contribution, and his only work in print, was the *Tratado del esphera y del arte del marear*, published in Seville in 1535 by Juan Cromberger. Francisco Faleiro's work, though often referred to, was rarely thoroughly analysed, and even less understood within the history of nautical literature. In this paper I will try to show why Francisco Faleiro's *Tratado del esphera* deserves a prominent place in technical and nautical literature of the 16th century.

Keywords: Francisco Faleiro; *Tratado del Esphera*; nautical literature; 16th century.

¹ Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT) / Universidade de Lisboa. mclacerda@fc.ul.pt

Francisco Faleiro não é, certamente, desconhecido da historiografia da náutica do séc. XVI. Tem ocupado, no entanto, um lugar secundário, desproporcional à importância da sua obra. No contexto da viagem de Magalhães, é natural que o protagonismo recaia sobre Rui Faleiro, seu irmão. Contudo, o contributo de Francisco Faleiro na sua longa carreira como cosmógrafo na *Casa de la Contratación*, com especial destaque para a sua obra *Tratado del esphera y del arte del marear*, é digno de uma análise mais cuidada e minuciosa, dado o impacto que veio a ter na náutica e na literatura técnica deste tempo.² O que se pretende nesta intervenção é a contextualização da vida e obra de Francisco Faleiro, colocando o *Tratado del esphera* no panorama literário da época. Um olhar atento para a carreira deste cosmógrafo português permitirá uma compreensão dos principais problemas que as navegações das primeiras décadas do séc. XVI suscitaram para a ciência ibérica e a identificação de instituições e práticas científicas envolvidas na sua resolução.

Os elementos biográficos disponíveis sobre Francisco Faleiro anteriores à sua chegada a Sevilha são escassos. Sabe-se que nasceu na Covilhã, em c. 1494, e em finais de 1517 partiu para Sevilha, juntamente com o seu irmão Rui Faleiro, com o objectivo de colaborar na viagem de Fernão de Magalhães às Molucas.³

Sevilha foi o centro estratégico desta expedição e foi também o local onde foram sentidos os primeiros efeitos da viagem, ainda antes da partida da armada. A necessidade de pilotos e marinheiros experientes que se fazia sentir em Espanha, aliada à já quase secular experiência e técnicas de navegação adquiridas por Portugal, originou uma grande migração de especialistas portugueses para Sevilha, não só de pilotos e marinheiros, mas também de cosmógrafos, cartógrafos e fabricantes de instrumentos.⁴ Assistiu-se assim ao que podemos chamar um pequeno fenómeno migratório, bastante interessante, que potenciou uma elevada concentração de saber náutico e cosmográfico nesta cidade, com especial destaque na *Casa de la Contratación*. De facto, foi na armada de Magalhães que se assistiu pela primeira vez à presença de um número tão grande de estrangeiros a bordo, e também foi pela primeira vez notada uma grande resistência à presença estrangeira e portuguesa por parte dos espanhóis, o que deu origem a protestos e também a nova legislação que regulasse esta situação.⁵ Não obstante as restrições que foram

² Avelino Teixeira da Mota tinha já identificado a necessidade de uma análise completa do *Tratado* de Faleiro: «Pensamos alargar a análise (feita de uma maneira rápida) a todo o Tratado de Francisco Faleiro e não apenas a um capítulo, a fim de apurar os elementos novos que ele introduziu na ciência náutica, papel que desempenhou no ensino dos espanhóis, de Francisco Faleiro na Casa de la Contratación, etc.» TEIXEIRA DA MOTA, Avelino - *A Primeira Viagem de Circum-Navegação. Estudo Náutico e Geográfico*, p.261 (nota 9).

³ «Faleiro tiene aquí su padre, madre y hermanos, uno de los cuales lleva consigo». NAVARRETE, Martín Fernandez de - *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo 15 ... coordinada é ilustrada por Martín Fernandez de Navarrete Expediciones al Maluco. Viage de Magallanes y de Elcano*, p.155. Uma cédula de 22 de Março de 1518 mostra que lhe seriam pagos 35000 maravedis para colaborar nos preparativos da expedição, nomeadamente na construção de instrumentos náuticos. Esta informação consta em Teixeira da Mota, «*A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha*», p.324., sem, no entanto, ser dada uma referência para o documento. Ruiz-Zorrilla, por outro lado, afirma que o nome de Francisco Faleiro não constava nas Capitulaciones de 22 de Março de 1518 (RUIZ-ZORRILLA, Arroyo - «*Estudio*», 9.).

⁴ GIL, Juan - *El Exilio Portugues En Sevilla (De Los Braganza A Magallanes)*.

⁵ COLLINS, Edward, *Interactions of Portuguese Artisanal Culture in the Maritime Enterprise of 16th-Century Seville*, p.203-15.

impostas a Magalhães, os portugueses permaneceram ainda assim o maior grupo de estrangeiros a bordo da sua armada.

A contribuição portuguesa em Sevilha foi essencial não só a bordo, mas também a nível cosmográfico e cartográfico, para a sustentação científica da expedição. Neste campo destacam-se principalmente as cartas e os mapas de Jorge e Pedro Reinel e de Diogo Ribeiro. De considerável importância foi também o “regimento da altura de leste-oeste” de Rui Faleiro, considerado indispensável a bordo da armada de Magalhães.⁶ Ao contrário de Pedro e Jorge Reinel, que regressaram a Portugal após um curto (mas impactante) período em Sevilha, Diogo Ribeiro e os irmãos Faleiro permaneceram nesta cidade após a partida da armada de Magalhães, oferecendo os seus serviços à coroa espanhola.

Foi a este panorama da cidade de Sevilha que Francisco Faleiro se juntou em 1517. No entanto, nos dez anos que se seguiram à sua chegada, poucas são as notícias que existem acerca dele. Com o afastamento do seu irmão Rui Faleiro da expedição de Magalhães, foi emitida uma ordem real que nomeava Francisco para capitão de uma das naus da armada, mas esta nomeação não chegou a concretizar-se.⁷ A documentação que temos acerca de Francisco nestes anos relata maioritariamente o seu envolvimento num litígio com a sua cunhada, Eva Afonso, mulher do seu irmão Rui, no qual ambos disputavam a custódia do cosmógrafo. Estes documentos são, por um lado, um atestado do débil estado de saúde mental de Rui Faleiro, e por outro, uma explicação para a ausência de Francisco Faleiro do panorama cosmográfico destes anos.⁸

Foi apenas a partir dos anos trinta que a sua actividade como cosmógrafo se tornou mais visível, convertendo-se numa longa carreira como consultor científico na *Casa de la Contratación*. No entanto, o início desta carreira não ocorreu sem tribulações. Em 1531 Faleiro escreveu um memorial a Carlos I, no qual recordava ao monarca os anos (catorze) que levava ao seu serviço, denunciando a situação precária em que vivia, mostrando-se indignado com o incumprimento das promessas do rei relativamente aos seus serviços e à sua partida na armada de Loaísa, e afirmando que não lhe restaria outra alternativa senão abandonar o país e pôr-se ao serviço de outro senhor:

(...) como yo tenga tanto deseo de servir a V. Magd. teniendo aparejo para ello me ofrecido a servir en algunas cosas de la misma calidad y en ninguna V. Magd. se ha querido servir de mí, a causa de lo cual yo no veo ni siento ya que esperar, ni tengo ya con que sustentarme, por lo cual quise traer a V. Magd. a la memoria estas cosas para juntamente le suplicar me mande dar con que yo pueda vivir hasta que se ofrezca en que V. Magd. se sirva de mí, porque de otra manera me seria forzado ir a servir a otro Rey para que me dé de comer (...).⁹

⁶ AGI, Patronato, 34, R.8, f. 1.

⁷ AGI, Patronato, 34, R.8, f. 1.

⁸ A documentação referente a este litígio encontra-se em AGI, Justicia, 1161, N.2. – Eva Alfonso contra Francisco Falero.

⁹ VERÍSSIMO SERRÃO, Joaquim - *Um Memorial de Francisco Faleiro Ao Imperador Carlos V. 1531*, p.451–54.

Esta carta surtiu o efeito desejado, já que pouco tempo depois o seu salário foi aumentado e começou também a receber mais solicitações. Em 1535 foi requisitado para examinar os instrumentos náuticos de Gaspar Rebelo.¹⁰ Este foi também o ano da publicação do seu *Tratado del esphera y del arte del marear*.¹¹

Em 1536 e em 1553 Faleiro foi convocado para participar em reformas do *padrón real*, e em 1538 esteve envolvido na preparação da armada de Carvajal, para a povoação do Estreito de Magalhães.

Em 1546 emitiu um importante parecer sobre as cartas de dupla latitude de Diego Gutiérrez.¹² Neste parecer, emitido no contexto de uma discussão entre pilotos e cosmógrafos ligados às navegações, Faleiro posiciona-se, ao lado de Pedro de Medina, Pedro de Mexía e Alonso de Chaves, contra as cartas de dupla latitude de Gutiérrez. Faleiro distancia-se dos demais intervenientes neste assunto pela imparcialidade que demonstra no seu parecer, focando-se apenas nas questões científicas em apreço, sem mencionar litígios e discórdias pessoais. Este carácter desinteressado, os vários argumentos apresentados por Faleiro neste parecer, os problemas que identifica e as soluções que propõe, levaram Ursula Lamb a afirmar a notabilidade do seu texto, no qual aparecem os elementos e a sequência da verificação das verdades científicas - observação, descrição, experimentação, dedução e previsão - e que o seu parecer é um contributo para a criação do conceito de verdade científica.¹³

Em 1558 assistimos à manifestação da veia aventureira e empreendedora de Francisco Faleiro, que propôs uma expedição ao Rio Amazonas, juntamente com Diogo de Vargas, mas que não chegou a concretizar-se.¹⁴

Entre 1562 e 1566, embora não se conheça nenhuma intervenção concreta de Faleiro, sabe-se que prestava serviços como cosmógrafo na *Casa de la Contratación*.¹⁵

Em 1566 voltou a ser convocado para uma junta de cosmógrafos, emitindo um parecer sobre a questão da demarcação das Filipinas, parecer esse que, infelizmente, desapareceu.

Em 1574 Faleiro testemunhou a favor de Sancho Gutiérrez e esta é a última intervenção que se conhece deste cosmógrafo. Não se sabe a data da sua morte, mas quando deu este parecer já se encontrava doente, pelo que não deve ter morrido muito depois.

De todas as intervenções e contribuições de Francisco Faleiro na sua longa carreira cosmográfica, destaca-se o seu Tratado del esphera y del arte del marear, a única obra publicada pelo autor. Esta obra desempenhou um papel fundamental na construção de um novo género de

¹⁰ AGI, Indiferente, 1961, L.3, fol. 284.

¹¹ FALEIRO, Francisco - *Tratado Del Esphera y Del Arte Del Marear*.

¹² AGI, Justicia, 1146, N.3, R.2.

¹³ 'In Faleiro's text alone appear the elements and sequence of tests of scientific truths: observation, description, experiment, deduction, and prediction.' LAMB, Ursula - *Science by Litigation: A Cosmographic Feud*, p.56.

¹⁴ Esta expedição encontra-se descrita em GIL, Juan - *El Exilio Portugues En Sevilla*, p.394-407.

¹⁵ TEIXEIRA DA MOTA, Avelino - *A Contribuição Dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro No Campo Da Náutica Em Espanha*, p.325.

literatura técnica, que começou na Península Ibérica e que se estendeu depois ao resto da Europa. O objectivo aqui não é olhar para os aspectos técnicos do *Tratado* de Faleiro, mas chamar a atenção para a novidade que foi no contexto literário em que surgiu.

Pelo título podemos identificar, à partida, duas componentes fundamentais desta obra: a Esfera e a Arte de Navegar. Embora a desenvolva de uma forma muito mais aprofundada, esta estrutura não é original de Faleiro, pois estava já presente nas primeiras obras, destinadas ao auxílio dos pilotos e marinheiros na prática da navegação oceânica, impressas nas primeiras décadas do séc. XVI. Estas obras consistem em dois pequenos folhetos impressos (ou seja, com o objectivo de chegar a muita gente), onde figuram as bases da cosmografia tiradas do *Tratado da Esfera* de Sacrobosco, e os regimentos de navegação. Ambas as obras foram impressas em Lisboa, pelos tipógrafos mais reputados deste tempo: Germão de Campos e Hermão Galharde. A primeira obra a ser editada, geralmente conhecida como “Guia Náutico de Munique”, tem por título *Regimento do estrolabio e do quadrante pera saber ha declinaçam e ho logar do soll em cada hum dia e asy pera saber ha estrella do norte*. A segunda obra, de edição posterior, conhecida como “Guia Náutico de Évora”, tem por título *Tractado da spera do mundo tirada de latim em liguoaagem português com uma carta que hum grande doutor aleman mandou a el Rey de Portugall dom Joam ho segundo*.¹⁶

Nestes pequenos folhetos assiste-se, pela primeira vez, à junção de dois conteúdos pertencentes a esferas diferentes do conhecimento e também a diferentes estratos sociais numa mesma obra, destinada a um público com baixos níveis de educação: a esfera e a arte de navegar. Com a passagem da navegação costeira para a navegação oceânica, foi necessário encontrar novos métodos de determinação da localização do navio em alto mar, dada a falta de referências visuais durante longos períodos de tempo. Assim, o recurso à navegação astronómica passou a ser condição necessária para navegar no oceano. Era, portanto, preciso equipar pilotos e marinheiros com o quadro mental que permitia a compreensão dos conceitos associados a este novo tipo de navegação: a cosmografia. Assim, nos “Guias Náuticos” aparece a componente cosmográfica como conhecimento essencial à navegação oceânica. O segundo conteúdo principal destas obras, a arte de navegar, consiste em vários regimentos que fornecem indicações práticas sobre como realizar determinadas operações a bordo. Os principais regimentos presentes neste tipo de literatura são o regimento do Sol, o regimento da Estrela Polar (ou do Norte) e o regimento das Léguas.

Nos Guias Náuticos, tanto na parte cosmográfica como na parte dos regimentos, a narrativa é escassa e as instruções são esquemáticas, quase como num livro de receitas. Veja-se o exemplo do início do regimento do Sol no Guia de Munique:

Se tu quiseres saber, em qualquer parte em que estiveres, quanto é aquilo que estás afastado da linha equinocial, e se estás aquém ou além ou debaixo, pela altura do Sol; sabe que é necessário que tomes primeiro a altura do Sol com astrolábio ou

¹⁶ Estas obras são comumente conhecidas como “Guias Náuticos de Munique e Évora”, e foram alvo de um valioso estudo por parte de Luís de Albuquerque: ALBUQUERQUE, Luís de - *Os Guias Náuticos de Munique e Évora*.

quadrante, e isto ao meio-dia, quando o Sol está mais empinado. A qual altura sabida, guarda-a. E entra em esta tabuada em direito daquele mês e daquele dia; e acharás em aquele dia em que grau está o Sol e quanto tem então de declinação.¹⁷

A presença de diagramas e imagens que facilitam a compreensão adequam-se também ao público pretendido para estas obras.

Uma das mais importantes novidades destes textos é o facto de conterem, provavelmente, a primeira tradução vernácula da *Esfera* de Sacrobosco de que se tem conhecimento na Europa. Isto significa que a primeira vez que a *Esfera* saiu do contexto universitário no qual até aqui circulava em Latim, foi no contexto marítimo, para ser aplicada à náutica, o que reflecte a necessidade que se sentia de equipar os pilotos e homens de mar com os conceitos básicos da cosmografia, que até então era um conhecimento que estava cativo na elite intelectual. Para o tornar acessível a pessoas com baixos níveis de educação, e muitas vezes iletradas, era, pois, necessária uma adaptação da linguagem e da apresentação dos conteúdos, começando pela língua de escrita.

Francisco Faleiro optou também pelo vernáculo no seu *Tratado*. Esta opção verifica-se nos seguintes textos deste género, tornando-se um marco neste tipo de literatura.

Na dedicatória da sua obra, dirigida ao Presidente do Consejo de Indias, D. Garcia de Manrique, Faleiro justifica a sua opção pelo espanhol, em vez do latim:

Y, porque los sabios no quieren bajarse a escrevir los secretos que alcançan en esta entre ellos tan menospreciada manera de hablar, los que no alcançan la latinidad carecen de los secretos que debajo de ella están escritos.¹⁸

A obra de Faleiro está dividida em duas partes.¹⁹ Na primeira, composta de vinte e dois capítulos, são apresentadas as noções elementares da cosmografia (como o que é a esfera, os



Figura 1 – Diagrama do Regimento da Estrela do Norte no Guia Náutico de Évora. «Regimento da estrela do norte e os sinais das guardas para quando quer que tomares a altura da estrela do norte para saberes quanto estás arredado da linha equinocial para a parte do norte.»

¹⁷ BENSAÚDE - *Opera Omnia*, IV, p.48.

¹⁸ FALEIRO - *Tratado Del Esphera y Del Arte Del Marear*, f. 2r.

¹⁹ Para uma análise mais detalhada de cada capítulo veja-se LACERDA, Carmo - *Entre Lisboa e Sevilha: Contribuições Náuticas de Francisco Faleiro*.

pólos, a equinocial, os trópicos, a divisão do mundo em zonas e climas, entre outros). Tal como nos Guias Náuticos, esta parte do *Tratado* é também baseada na *Esfera* de Sacrobosco, não sendo, no entanto, uma tradução directa. Faleiro altera a ordem de alguns conteúdos, não seguindo exactamente a ordem proposta por Sacrobosco. Para além disto, acrescenta também outros conteúdos que não aparecem no tratado medieval, como a secção dedicada à divisão do mundo em cinco zonas. Nesta parte, Faleiro complementa (e contradiz) Sacrobosco, utilizando dados e informações obtidos através das recentes descobertas ibéricas. Faleiro tem claro o propósito da sua obra, e por isso omite também alguns conteúdos que não lhe parecem úteis para o fim que pretende, como podemos observar no capítulo sobre os coluros, no qual o autor afirma que:

Ay otro círculo que otrosí passando del un polo del mundo por los dos equinocios al otro polo del mundo divide la esfera en dos partes yguales a que lo mismo llaman coluro. Y porque estos círculos no sirven al fin d'esta obra no se da más declaración d'ellos.²⁰

Na segunda parte da obra, composta por nove capítulos sobre a arte de navegar, Faleiro coloca os três regimentos que estavam já presentes nos Guias Náuticos de Munique e Évora – o regimento para saber a altura da Estrela Polar, o regimento para saber a altura do Sol e o regimento das léguas. Para além disto, antes dos regimentos coloca ainda mais quatro capítulos, três dos quais sobre o horizonte e um com algumas instruções para marinheiros principiantes. Neste capítulo, com o título *De la instrucción muy provechosa para los principiantes en el arte de marear*, Faleiro explica alguns conceitos relacionados com as alturas e dá indicações sobre a navegação dirigidas a quem não tem prática, como a necessidade de saber marcar o ponto na carta, ordenar a rota, levar instrumentos precisos, e saber o meridiano e o paralelo em que a nau se encontra.

Após os regimentos, Faleiro introduz um capítulo dedicado à declinação magnética, ou variação da agulha, uma das mais importantes inovações do seu *Tratado*. Trata-se da primeira vez em que a questão da declinação magnética é abordada num texto impresso. Neste capítulo Faleiro propõe quatro métodos para o cálculo da declinação magnética utilizando um instrumento de sombras, que descreve da seguinte forma:

E para que sepamos lo que las agujas nordestean y noruestean, conviene hazer un instrumento de la manera e forma de la figura que en el presente capítulo hallareys, que sea muy redondo e plano e tan grande que se pueda dividir en 360 grados, los quales se han de señalar con una regla; de manera que, siendo sacados desde el centro d'él, solamente sean señalados en la circunferencia. Y desde el punto en que quisiéredes que el aguja señale el polo empearéys a graduar de ambas partes, empeçando en uno e acabando en la línea que señalardes por equinocial en noventa. Y desde el otro polo hasta la equinocial podréys graduar otros tantos, aunque no es

²⁰ FALEIRO - *Tratado Del Esphera y Del Arte Del Marear*, f. 12v.

necessario; y después de graduado, señalar en el centro con compás un círculo tan grande que abierto se pueda encaxar en él la aguja, de manera que esté fixa en el instrumento. E haréys un medio círculo de hierro o de azero o de otra qualquiera cosa, que sea muy redondo e plano y parejo, y que no tenga más grossor que quanto haga sombra, y sea sacado con compás del tamaño de la media circunferencia del instrumento, y tenga las puntas agudas de mas de lo que cupiere al tamaño del medio círculo, para que aquella demasía se hínque en el instrumento para que se tenga derecho, e la una punta se ha de poner en el punto en que el aguja señalare el polo Ártico y la otra en el que señalare el Antártico.²¹

Este instrumento foi alvo de alguma polémica acerca da sua prioridade, que envolveu Pedro Nunes e Filipe Guilhém. O interesse desta polémica não está tanto em quem terá sido o primeiro a ter a ideia, mas no facto de estarem várias pessoas a tentar resolver o mesmo problema na mesma altura. Com as questões diplomáticas e imperiais levantadas pelo problema da localização das Molucas, a questão da longitude era um assunto que preocupava cosmógrafos e monarcas, e as tentativas de solução, ainda que sem sucesso, contribuíam para a progressão do conhecimento noutros campos, como se deu no caso da declinação magnética. A associação da declinação magnética à longitude motivou vários pilotos, cosmógrafos e matemáticos a debruçarem-se sobre a questão. O instrumento proposto por Francisco Faleiro para a determinação da declinação magnética não é único no seu contexto. Conhecem-se, pelo menos, outras duas propostas de instrumentos semelhantes, uma do boticário espanhol Filipe Guilhém, outra do matemático português, Pedro Nunes. A proximidade das datas e a semelhança dos instrumentos propostos originou um debate sobre a sua prioridade. Para Albuquerque, a hipótese de ter sido Guilhém a conceber primeiro o instrumento é inverosímil. Entre as hipóteses de Faleiro e Nunes, por uma questão de datas atribui a prioridade a Faleiro. Albuquerque considera a hipótese de Guilhém inverosímil e entre Faleiro e Pedro Nunes, acaba por dar a prioridade a Faleiro por uma questão de datas.²²

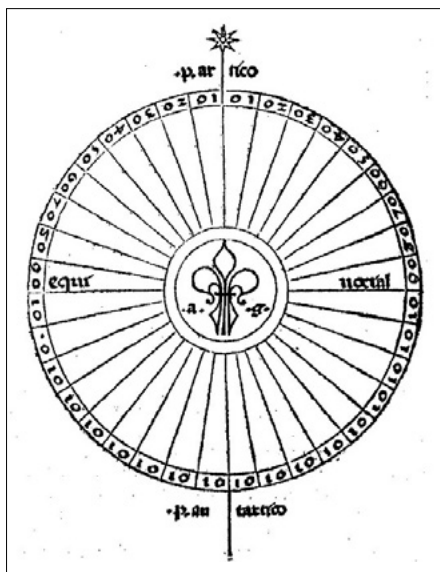


Figura 2 – Instrumento de sombras descrito no capítulo VIII da segunda parte do Tratado de Francisco Faleiro

²¹ FALEIRO - *Tratado Del Esphera y Del Arte Del Marear*, f. 41r-41v.

²² ALBUQUERQUE, Luís de - *Sobre as Prioridades de Pedro Nunes*, p.404-5.

É de notar aqui também outro aspecto inovador na obra de Faleiro, que é o facto de introduzir os instrumentos náuticos, descrevendo o seu fabrico e forma de utilizar, o que não acontece nos Guias Náuticos. Nestas obras, apesar de conterem no título “regimento do astrolábio e do quadrante”, estes instrumentos raramente são mencionados. Faz-se-lhes alusão para indicar que devem ser utilizados para realizar as medições explicadas nos regimentos, mas não são descritos nem se explica como se utilizam. Isto indica que muito possivelmente seria parte do conhecimento tácito dos pilotos a forma de utilização destes instrumentos. Ao introduzir novos instrumentos na sua obra, Faleiro fornece uma descrição detalhada dos mesmos, acompanhada de instruções de como utilizá-los.

No final do *Tratado*, Faleiro coloca tabelas quadrienais de declinação solar, juntamente com um conjunto de regras onde ensina a utilizar algarismos árabes. A presença de tabelas neste tipo de obras geralmente indicava que se tratava de uma obra de carácter prático. Estas tabelas estavam já presentes nos Guias Náuticos, no de Munique apenas para um ano, no de Évora já quadrienais. O valor da declinação máxima do Sol nas tabelas de Faleiro, $23^{\circ}33'$, indica que este autor segue os modelos de Abraão Zacuto. Toda a numeração no *Tratado de Faleiro* é apresentada em algarismos árabes.

A obra de Faleiro foi impressa pelos Cromberger, uma das mais importantes e reputadas casas de impressão em Sevilha. É uma obra de pequena dimensão (c. 45 fólios), escrita em vernáculo, dirigida a pilotos e navegadores, e impressa com privilégio real por dez anos. Certamente foi uma obra apoiada pela coroa, dada a sua utilidade num tempo em que as novas necessidades da navegação oceânica exigiam, na teoria, novos conhecimentos aos pilotos.

Apesar de ter tido apenas uma edição, o *Tratado del esphera* foi especialmente importante na influência que teve em obras posteriores com uma grande disseminação pela Europa.

Dez anos depois da publicação do tratado de Faleiro apareceu em 1545 a *Arte de Navegar*, de Pedro de Medina, uma obra de importância crucial na história dos tratados de náutica.²³ Enquanto Faleiro pretende apresentar “algunas reglas nuevamente escritas”, a ambição de Medina é dar ao leitor *todas* as regras necessárias à boa navegação, numa obra que tem cerca do dobro dos fólios da de Faleiro. A *Arte de Navegar* desenvolve de forma mais extensa os tópicos presentes no *Tratado del esphera* – como a esfera, os regimentos e a variação da agulha, e ainda adiciona outros temas não abordados por Faleiro, como as questões do mar e dos ventos, as fases da Lua e os dias do ano.

Uma clara evidência da influência de Faleiro em Medina, para além da estrutura da obra, são as tabelas de declinação solar, cujos valores Medina reproduz integralmente na sua obra, apenas com a particularidade de utilizar numeração romana em vez da árabe, como faz Faleiro.

A *Arte de Navegar* distingue-se dos Guias Náuticos e do *Tratado* de Faleiro pela sua dimensão consideravelmente maior, pela sua erudição, e também a nível visual, pela quantidade de ilustrações

²³ MEDINA, Pedro de - *Arte de navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos, que a la buena navegació son necesarios, y se deven saber, hecha por el maestro Pedro de Medina*. Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, 1545.

e diagramas que apresenta, exponencialmente superior às obras anteriores. Para além disto, a obra de Medina destaca-se pelo grande número de edições e traduções que teve na Península Ibérica e noutros países europeus, tendo-se tornado um importante modelo entre os manuais de navegação do séc. XVI. Através da sua grande difusão, esta obra permitiu que assuntos náuticos que até então estavam circunscritos na Península Ibérica, passassem a estar presentes também na literatura de vários outros países da Europa.

Uma obra que rivaliza com a de Medina em termos de importância e difusão neste período é o *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*, de Martín Cortés, publicado em Sevilha em 1551. Esta obra segue também o padrão estabelecido por Faleiro: uma secção dedicada à esfera, outra com os regimentos, os instrumentos e as tabelas, mas adiciona ainda, tal como Medina, outros tópicos como o movimento do Sol e da Lua, as marés e tempestades. A dimensão e a erudição do *Breve compendio de la sphera* são também claramente superiores à dos Guias Náuticos ou ao *Tratado* de Faleiro. As obras de Medina e Cortés, pela difusão que tiveram, levaram para a Europa a estrutura deste novo tipo de literatura técnica que aparecera com os Guias Náuticos e se consolidara com Faleiro. Pouco tempo depois começaram a aparecer obras deste tipo, como o *Spiegel der Zeevaerdt*, de Lucas Waghenaeer (1584) na Holanda, ou o *The Seaman's Secrets* (1594), de John Davis em Inglaterra, obras também bastante importantes e influentes, e com várias edições e traduções por toda a Europa.

Ao longo do séc. XVI assistimos ao processo de génese e definição de um novo género de literatura técnica (que não existia antes), que apareceu na Península Ibérica como complemento à formação dos pilotos para as novas necessidades da navegação oceânica. Partindo da estrutura básica e esquemática dos Guias Náuticos de Munique e Évora, o *Tratado del esphera* de Francisco Faleiro foi o primeiro em Espanha a consolidar o padrão de conteúdos considerados necessários à navegação astronómica (ou seja, a esfera, os regimentos, os instrumentos e as tabelas), padrão esse que foi depois replicado e melhorado, com uma grande disseminação. Esta obra, talvez abafada pelo contexto em que foi produzida - uma Sevilha repeleta de grandes nomes e obras da cosmografia que surgem de um concentrado de saber náutico e cosmogáfico que a viagem de Magalhães potenciou - não tem sido contemplada do ponto de vista do papel central que desempenhou na construção do género literário dos tratados de navegação. O principal objectivo desta intervenção foi sublinhar a importância deste tratado e do seu autor no desenvolvimento da literatura náutica do séc. XVI.

Nas palavras de David Waters,

Sixteen years later a great Portuguese scholar, Francisco Faleiro, writing in Castilian, published at Seville (in 1535) *Tratado del Esphera*. It was a work notable for many reasons, but particularly because it set the framework for subsequent manuals of navigation. (...) With its brilliant diagrams, clear tables and lucid text Medina's *Arte* was a masterpiece of exposition as it was of printing; nevertheless its pattern was set by Faleiro.²⁴

²⁴ WATERS, David - *The Iberian Bases of the English Art of Navigation in the Sixteenth Century*, p.14.

Referências Bibliográficas

- ALBUQUERQUE, Luís de - **Os Guias Náuticos de Munique e Évora**. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1965.
- ALBUQUERQUE, Luís de - Sobre a influência de Sacrobosco em Portugal. In **Crónicas de História de Portugal**, 18–27. Lisboa: Presença, 1987.
- ALBUQUERQUE, Luís de - Sobre as prioridades de Pedro Nunes. **Memórias da Academia das Ciências de Lisboa** XVI (1972): 5–17.
- ASHLEY, Anthony - **The Mariners Mirrour**. London, 1588.
- BENSAÚDE, Joaquim - **Opera Omnia do Académico Titular Fundador Joaquim Bensaúde (1859-1952). Vol. IV e V**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1995.
- COLLINS, Edward - Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa de la Contratación in the Sixteenth Century. **Imago Mundi** 65: 1 (2013): 25–36.
- COLLINS, Edward - Interactions of Portuguese artisanal culture in the maritime enterprise of 16th-century Seville. **Centaurus**, n.º 60 (2018): 203–15. <https://doi.org/10.1111/1600-0498.12188>.
- COLLINS, Edward - Portuguese pilots at the Casa de la Contratación and the Exámenes de Pilotos. **The International Journal of Maritime History** Vol. 26 (2) (2014): 179–92.
- COLLINS, Edward - Wayward Needle and Familiar Spirit: The Trajectories of Rui and Francisco Faleiro in Early Modern Spain. **Anais de História de Além-Mar** 20 (2019): 145–72.
- CORTÉS, Martín - **Breve compendio de la sphaera y de la arte de nauegar**. Sevilha: Anton Alvarez, 1551.
- CORTESÃO, Armando - **Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos séculos XV e XVI**. Vol. I. Lisboa: Serra Nova, 1935.
- CROWTHER, Kathleen M. - Sacrobosco's Sphaera in Spain and Portugal. In Valleriani, Matteo - **De Sphaera of Johannes de Sacrobosco in the Early Modern Period**, 161–84. Cham: Springer International Publishing, 2020. https://doi.org/10.1007/978-3-030-30833-9_7.
- DAVIS, John, e MARKHAM, Albert Hastings - **The Voyages and Works of John Davis the Navigator**. Reprint d. Ausg. London, Hakluyt Soc., 1880. Works Issued by the Hakluyt Society, Ser. 1,59. Farnham: Ashgate, 2010.
- ENCISO, Martín Fernández de - **Suma de geographía que trata de todas las partidas del Mundo, em especial de las Indias. Y trata largamente del arte de marear**. Sevilla: Jacobo Cromberger, 1519.
- FALEIRO, Francisco - **Tratado del esphera y del arte del marear**. Sevilla: Juan Cromberger, 1535.
- GIL, Juan - **El Exilio Portugues En Sevilla (De Los Braganza A Magallanes)**. Sevilla: Fundacion El Monte / Cajasol, 2009.
- GIL, Juan - Magallanes en España. In Loureiro, rui Manuel - **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães**. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 2019.
- GONZÁLEZ, Francisco José - **Astronomía y Navegación en España. Siglos XVI-XVIII**. Madrid: MAPFRE, 1992.
- GRIFFIN, Clive - **The Crombergers of Seville: The History of a Printing and Merchant Dynasty**. Oxford : New York: Clarendon Press ; Oxford University Press, 1988.

LACERDA, Carmo - **Entre Lisboa e Sevilha: contribuições náuticas de Francisco Faleiro**. Universidade de Lisboa, 2021.

LAMB, Ursula - **Cosmographers and Pilots of the Spanish Maritime Empire**. Aldershot: Variorum, 1995.

LAMB, Ursula - Science by Litigation: A Cosmographic Feud. **Terrae Incognitae** 1, n.º 1 (janeiro de 1969): 40–57. <https://doi.org/10.1179/tin.1969.1.1.40>.

MEDINA, Pedro de - **Arte de navegar en que se contienen todas las Reglas, Declaraciones, Secretos, y Avisos, que a la buena navegació son necesarios, y se deven saber, hecha por el maestro Pedro de Medina**. Valladolid: Francisco Fernandez de Cordova, 1545.

PULIDO RUBIO, José - **El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla : pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de Contratación de Sevilla**. Sevilla: CSIC - Escuela de Estudios Hispano-Americanos (EEHA), 1950.

SACROBOSCO, Johannes de - **Tratado da Esfera / Johannes de Sacrobosco; tradução Pedro Nunes; actualização para o português contemporâneo Carlos Ziller Camenietzk**. São Paulo: Unesp, 2011.

SÁNCHEZ MARTÍNEZ, Antonio - Cartografía en lengua romance: las cartas de marear en los regimien-
tos y manuales españoles sobre el arte y la ciencia de navegar. **Boletín de la R.S.G CXLVI** (2010): 161–88.

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. ISBN 9788400097387.

SANDMAN, Alison - **Cosmographers Vs. Pilots: Navigation, Cosmography, and the State in Early Modern Spain**. University of Wisconsin, 2001.

TEIXEIRA DA MOTA, Avelino - A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha. In **A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do segundo colóquio luso-espanhol de história ultramarina**, 315–41. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

TEIXEIRA DA MOTA, Avelino - **A Primeira Viagem de Circum-Navegação. Estudo Náutico e Geográfico**. Lisboa: Comissão Cultural de Marinha, 2019. ISBN: 9789898159908.

VERÍSSIMO SERRÃO, Joaquim - Um Memorial de Francisco Faleiro ao Imperador Carlos V. 1531. **Arquivos do Centro Cultural Português** 1 (1969): 451–54.

WAGHENAER, Lucas Jansz - **Teerste deel vande Spiegel der zeevaerdt, vande navigatie der Westersche Zee, innehoudende alle de custen van Vrankrijck, Spaignen ende 't principaelste deel van Engelandt, in diversche zee caerten begrepen**. Book. 000974457. Plantin, Christophe, 1584. <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/210220>.

III

DOS OCEANOS, DA FAUNA E DA FLORA



DEPOIS DE MAGALHÃES E ELCANO: USOS DA FLORA E DA FAUNA REGISTRADOS EM OUTRAS DUAS VIAGENS DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DO SÉCULO XVI

Ana Carolina de Carvalho Viotti¹

Rafael Afonso Gonçalves²

Resumo

A primeira viagem de circum-navegação, empreendida entre 20 de setembro de 1519 e 08 de setembro de 1522, abriu novos caminhos marítimos para as Ilhas do Cravo e para toda sorte de contatos com o leste do globo, ampliando, inclusive, as fronteiras do mundo conhecido. Naquela mesma centúria, outros homens, sustentando bandeiras de diferentes reinos e sob diferentes patrocínios ou iniciativas, decidiram lançar-se à mesma empresa de Magalhães, Elcano e os que compuseram sua pioneira expedição, tomando rumos à oeste e à leste. Desses, propomos-nos a olhar mais de perto para os registros legados após as viagens do inglês Francis Drake, o primeiro a completar tal proposta (1577-1580) na condição de capitão, e a do espanhol Martín Ignacio de Loyola, pioneiro em percorrer (1580–1584) a rota pela via oriental, valendo-se também de trechos terrestres, com especial interesse pelas anotações, juízos e utilizações que fizeram, por opção ou necessidade, de elementos da flora e da fauna dos territórios que margearam. A partir, portanto, dos relatos advindos dessas viagens – *A famosa viagem de Sir Francis Drake* e o *Itinerário de Martín Ignacio* –, e sem deixar de observar se a origem e os objetivos dos autores dos relatos marcam diferenças ou aproximações em seus olhares sobre o mundo natural, buscaremos mapear os principais usos desses elementos ao longo do percurso, bem como os traços distintivos (ou não) que esses homens atribuíram às plantas e bichos avistados, consumidos ou rechaçados nos continentes americano, asiático e africano.

Palavras-chave: viagens; circum-navegação; século XVI; natureza

Abstract

The first circumnavigation voyage, undertaken between September 20, 1519, and September 8, 1522, opened new maritime routes to the Spice Islands and to all sorts of

¹ Professora Assistente do Departamento de Ciências Políticas e Econômicas da Universidade Estadual Paulista (UNESP *campus* Marília) e do Programa de Pós-graduação em História (UNESP *campi* Assis e Franca). carolina.viotti@unesp.br

² Professor Colaborador do Departamento de História da Universidade do Centro Oeste do Paraná (UNICENTRO). gongalves.hist@gmail.com

contacts with the eastern globe, even expanding the borders of the known world. In that same century, other men, bearing flags of different kingdoms and under different sponsorships or initiatives, decided to embark on the same enterprise as Magellan, Elcano, and those who composed their pioneering expedition, heading west and east. Among these, we will take a closer look at the legacies left after the voyages of the Englishman Francis Drake, who completed such a proposal (1577-1580) as captain, and that of the Spaniard Martín Ignacio de Loyola, a pioneer in traversing (1580-1584) the route via the East, also using land sections. We will focus on their notes, judgments, and uses of the flora and fauna of the territories they encountered, by choice or necessity. To achieve this, we will analyze reports of these voyages, including *The famous Voyage of Sir Francis Drake* and the *Itinerary of Martín Ignacio*. We will explore how the origin and objectives of the authors of these reports shaped their views of the natural world and map the main uses of flora and fauna along the route, as well as the distinctive traits that these men attributed to the plants and animals they encountered on the American, Asian, and African continents.

Keywords: voyages; circumnavigation; sixteenth century; nature

A terra³ é extremamente temperada, por estar tão próxima da linha do equador, e é por isso que toda semana costuma chover três ou quatro vezes, que é a maior saúde que existe em toda esta terra, por isso é extremamente fértil e abundante em mantimentos, e principalmente frutas, que são muitas e algumas nunca foram vistas na Europa. Entre elas, há uma que se chama *durion* na língua malaca, e é tão boa que **já ouvi muitos que já deram a volta ao mundo** afirmarem que supera em sabor todas as que já viram e provaram no mundo inteiro. Tem a forma de um melão, cuja casca é um pouco dura e tem uns espinhos macios por fora, como um cabelo, e por dentro uns gomos de carne, que são da mesma cor do *manjar blanco*, e tem um sabor e sustento tão bons como ele. Alguns que a viram dizem que pode ser aquela em que Adão pecou, levado pelo sabor singular, e que as folhas da árvore que brota são tão grandes que um homem pode se cobrir com uma.⁴

Essa descrição, que trata de uma fruta encontrada em Malaca, na atual Malásia, é parte do relato sobre a primeira viagem de circum-navegação realizada pelo franciscano Martín Ignacio de Loyola (? – 1606), entre 1582 e 1584, publicado já em 1585 no *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reyno dela China* pelo agostiniano Juan González de Mendoza (1545-1618). Ali, o durião⁵ é destacado entre os elementos e propriedades encontrados nos “outros muitos reinos que há nesse novo mundo” por seu agradável sabor – nada é mencionado sobre seu odor peculiar, bastante referido pelos que a ele são introduzidos em nosso tempo –, virtudes alimentícias e ligações com a Criação, a partir de informações e parâmetros inteligíveis àqueles que nunca tinham se deslocado à leste, ao contrário dos “muitos que já deram a volta ao mundo” como ele. Esse movimento de lançar-se por via marítima contornando o planeta – cujo itinerário, aliás, é devedor da empresa Fernão de Magalhães (1480-1521), Juan Sebastián Elcano (1476-1526) e os que compuseram sua pioneira expedição empreendida entre 20 de setembro de 1519 e 08 de setembro de 1522⁶ –, não se encerra em uma nova forma de alcançar o Oriente, e como o próprio excerto deixa entrever, foi responsável por ampliar fronteiras de outras ordens, como as do próprio mundo conhecido (suas gentes, suas plantas, seus bichos) e das formas de se relacionar com ele.

É justamente sobre as maneiras de olhar, conceber e registrar o mundo natural a partir de escalas tão alargadas e em viagens dessa dimensão *global* levadas a cabo no Quinhentos, após a chegada às “pacificas águas” pela esquadra de Magalhães e Elcano, que o interesse dessa reflexão é direcionado. De forma bastante breve, aqui, apresentaremos algumas referências aos usos da natureza cotejadas nos registros legados após a primeira das viagens de volta ao

³ Todas citações feitas a partir de obras escritas em língua estrangeira foram traduzidas pelos autores.

⁴ “Itinerario del padre custodio Fray Martín Ignacio” [...], 1585. p. 418-419. (grifo nosso).

⁵ Para mais sobre as menções, impressões e registros acerca do durião, ver: Berberan Santos, Mario N. “A melhor fruta que há no mundo”: O paradoxo do durião, 2019.

⁶ Para uma apreciação abrangente sobre a viagem, ver o primeiro volume da série Rodrigues, Vítor Gaspar; Avelar, Ana Paula. *Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índias águas*, 2022.

mundo feitas pelo citado frei espanhol – que também foi pioneiro em percorrer, depois, a rota pela via oriental –, e do inglês Francis Drake (c. 1540 – 1596), que, antes do religioso, foi o primeiro a completar tal proposta na condição de capitão. Trata-se, pois, de um conjunto composto por dois relatos de circum-navegação impressos e publicados ainda no século XVI, incluídos em coletâneas de relatórios de viagem, que nos conduzirão nessa reflexão sobre as impressões registradas sobre aquela natureza vista em um trajeto inédito até aquela inédita expedição realizada sob a bandeira espanhola.

As viagens de Drake e Loyola

Vale dizer, de partida, uma palavra ou duas sobre esses homens que, por razões distintas e sob diferentes bandeiras, puseram-se nos caminhos do mar para executar essa viagem tão longa, cuja superação de intempéries era a marca que mais saltava aos olhos. Francis Drake, britânico cujo nome carregou os adjetivos de explorador, navegador e mesmo pirata, ganhou notoriedade pela realização de uma série de feitos ao longo de sua vida, incluindo a liderança no que seria a primeira circum-navegação depois de Magalhães e Elcano. Partiu de Plymouth em 13 de dezembro de 1577, em uma esquadra de cinco navios financiada por uma *joint venture*, da qual retornou apenas uma embarcação, o *Golden Hind*, em 26 de setembro de 1580, e, conta-se, muito rico em ouro, prata, pérolas e pedras preciosas. Tratava-se de uma expedição que teve, ao fim e ao cabo, ganhos econômicos, e que guardou o enfrentamento com os espanhóis no Pacífico entre seus percalços.

Aliás, a identificação de certo ímpeto mercantil e uma querela explícita guardada pelas coroas inglesa e hispânica foi responsável pelo fomento de uma série de discussões historiográficas acerca da viagem de Drake – e por muito tempo. Não faltaram notícias, documentos ou reflexões sobre a expedição britânica quase que desde sua ocorrência.⁷ Por algumas centúrias, tal empreita fora entendida como uma investida do súdito de Elizabeth I – e não foram poucas as especulações da participação, inclusive, direta, da então monarca – contra o domínio



Esboço da árvore do durião, com os respectivos frutos, tal como a teria visto, provavelmente em Malaca, o médico e cirurgião português Cristóvão da Costa, em seu “Tractado de las drogas y medicinas de las Índias Orientales” (1578), que guarda o que seria a primeira representação imagética ocidental da fruta.

⁷ A título de exemplo, apenas dos últimos séculos, com enfoques e abordagens plurais, ver desde Thomas Maynarde, “Sir Francis Drake his voyage, 1595” (1849) ao recente “In Search of a Kingdom: Francis Drake, Elizabeth I, and the Perilous Birth of the British Empire”, de Laurence Bergreen (2021).

marítimo e a colonização espanhola na costa do Pacífico, com estudos que defendiam que aquela viagem antecederia um ataque sobre o Panamá.⁸ Já nas primeiras décadas do século XX, pesquisas voltadas sobretudo à documentação espanhola que se relacionava ao trajeto e realizações de Drake sugeriam que as intenções da viagem eram as de conhecer e explorar o território margeado pelo oceano nomeado depois, inclusive, de Magalhães, para fins de domínio e colonização.⁹ Pouco tempo depois, sustenta-se a ideia de que o fim último da viagem era o de criar um canal de comércio direto com as Malucas, talvez também a China, e que a transformação da expedição comercial em uma disputa com os espanhóis teria sido iniciativa do próprio navegador.¹⁰

E como mais um indício do vigor do tema entre os estudiosos, sucedeu-se a tal interpretação a de que as verdadeiras instruções para Drake eram a de explorar a chamada *Terra Australis*, porção mais ao sul do continente americano, e que a conversão da viagem de descoberta em um cenário de guerra teria ocorrido sem o consentimento da Coroa britânica.¹¹ Apesar de as intenções sobre essa viagem – e tantas outras, é verdade – não poderem ser identificadas com total precisão, o que, nada obstante, mantém viva a discussão não somente sobre os motivos, mas também os muitos resultados dessa empreita¹² –, não é equivocado sintetizar que os objetivos identificados como mais recorrentes ou consensuais para ela ficam em torno de interesses comerciais ou colonizatórios.

Paradoxalmente, acerca daquele que capitaneou e conduziu tal empresa, não se tem notícias muito profundas ou completas. Embora tenha realizado um grande feito e seja tema de um nada desprezível número de obras que levam seu nome, apenas como “Drake” ou, recorrentemente, com o título que recebera justamente pelo serviço naval, “Sir Francis Drake”, os dados oscilam entre “cartas” e “lendas”, referindo suas atividades como “mercador, cavaleiro e peregrino”.¹³ Na compilação *Principall Navigation of the English Nation*, de 1589, em que Richard Hakluyt (1533-1616) incluiu o breve relato que aqui utilizamos, lemos unicamente o texto referente à viagem; em textos seiscentistas,¹⁴ pouco se encontra sobre tal figura e mesmo sobre a magnitude do trajeto que percorreu, o que não quer dizer que seus contemporâneos não se interessassem pelas viagens ao redor do mundo.¹⁵ Será com a obra escrita pelo sobrinho homônimo do navegador, *The world encompassed*, já em 1628, que tanto o relatório da circum-navegação quanto alguma informação estendida – elogiosa, como se pode supor – aparecem.

⁸ Corbett, Julian - *Drake and the Tudor navy*, p. 212.

⁹ Nuttall, Zelia - *New light on Drake*.

¹⁰ Wagner, H. R. - *Sir Francis Drake's voyage around the world*, p. 26-27.

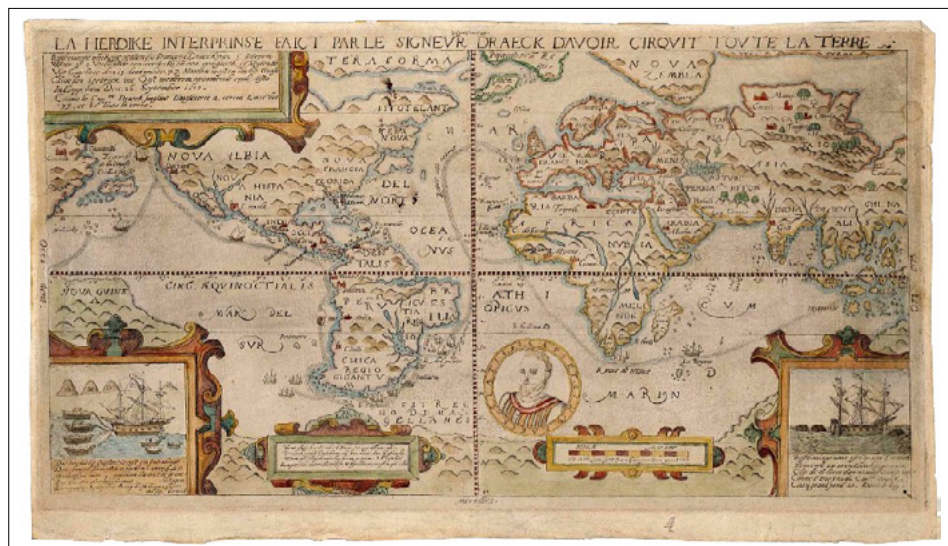
¹¹ Taylor, Eva G. R. - *Tudor Geography, 1485-1583*, p. 110-119.

¹² Andrews, K. R. “The aims of Drake's expedition of 1577-1580”, p. 724.

¹³ Nievergelt, Marco. “Francis Drake: merchant, knight and pilgrim”.

¹⁴ Quinn, David B. Quinn - *Sir Francis Drake as seen by his Contemporaries*.

¹⁵ Sacks, David Harris - “Richard Hakluyt's Navigations in Time: History, Epic and Empire”.



DRAKE, Sir Francis (c.1540-1596). VAN SYPE, Nicola (fl. c.1580).] **La heroike interprinse faict par le Signeur Draeck d'avoir cirqvut toute la terre.** ?Antuérpia, c.1590.

Já o missionário espanhol, Martín Ignacio de Loyola, cujo sobrenome partilhado com o fundador da Companhia de Jesus não é fortuito – ele era, de fato, sobrinho-neto do depois consagrado Santo Inácio de Loyola (1491-1556) –, e que carregava em sua linhagem familiar, ainda, a relação de “primo irmão” com Martín García de Onaz (1549-1598) – governador do Reino do Chile que ficou conhecido, além de sua participação em campanhas militares, por ter contraído matrimônio com uma princesa inca, batizada como Beatriz Clara Coya¹⁶ –, teve uma atuação plural em Flandres, Nápoles, Malta, Sicília, além do além-mar hispânico, servindo na chamada ‘frota da Índia’ entre 1582 e 1589. Fez carreira e ficou conhecido por sua atuação nas cidades de Manila, Macau e Malaca – essa última, onde o citado durião fora avistado e, ao que parece, degustado e aprovado –, depois de viajar ao redor do mundo desde Cadiz, de onde partira em 21 de junho de 1582. Após de seu retorno, em 1584, empreenderia uma segunda volta no globo, dessa vez rumo à China, retornando em 1589 com a condução do soldado e navegador Pedro de Unamuno (séc. XVI), conhecido por suas viagens e atuação na Nova Espanha e nas Índias Orientais, particularmente as Filipinas. Novamente em marcha, seguindo a prédica franciscana de que nasceram para andar em missão, Loyola foi enviado à América, já em 1594, radicando-se no Paraguai, onde foi nomeado bispo e organizou o primeiro sínodo daquelas paragens, “para o bom ensino da doutrina cristã aos naturais”,¹⁷ determinante para adoção do catecismo em guarani, por exemplo, o que lhe rendeu, posteriormente, a imagem de defensor dos indígenas.

¹⁶ Medina, J. T. - **Diccionario biográfico colonial de Chile.**

¹⁷ Topnio, L. - **Historia de la Iglesia de América Latina.**

Especificamente sobre as circum-navegações que realizou, alvo de nossa atenção, vale sublinhar que o relato que conhecemos e sobre o qual aqui versamos é parte, como sinalizado anteriormente, de seu primeiro feito, relato que, crê-se, se não tivesse sido incorporado como um apêndice na citada obra do agostiniano González de Mendoza, poderia ter sido esquecida em um arquivo qualquer.¹⁸ No entanto, parece que a inclusão desse *Itinerario* fora o melhor da obra, e que lhe garantiu não só fama como muitas reimpressões. Para termos ideia do êxito e influência que adquiriu em seu tempo, suas novas edições contam dezenas em poucos anos. As notícias da viagem, transmitidas oralmente ou pela leitura desse registro, procuravam trazer “as impressões diretas e frescas, ou notícias adquiridas com avidez em sua primeira volta, que, por si, constituía-se como uma proeza”.¹⁹

E é importante ressaltar que ambos encararam essas viagens de volta ao mundo, para comerciar (ou conquistar?), no caso do inglês, ou para ganhar almas para o cristianismo, objetivo anunciado do espanhol, com a confiança e ciência do sucesso da expedição de Magalhães e Elcano.²⁰ Nos dois relatos houve lugar, entre as anotações distintas sortes que ganharam depois a prensa – e traduções para línguas estrangeiras com bastante rapidez, denotando o interesse da época por esse tipo de publicação –, para informar sobre a travessia do Estreito e para indicar, na viagem de Drake, a existência de uma força erigida no Porto de San Julián ainda pelo navegador português para punir tripulantes insubordinados.²¹ No texto sobre o percurso de Loyola, por seu turno, coube pontuar, não sem uma dose de crítica, a descoberta das Filipinas pela debutante expedição, que “não as conquistaram porque sabiam mais de navegar que conquistar”.²²

Sobre registrar os itinerários

Ainda que mareando novos caminhos, as modalidades de descrição dos deslocamentos que esses dois viajantes efetuaram guardam permanências legadas por tradições textuais que remontam a séculos anteriores. Tais modalidades dizem respeito às circunstâncias e objetivos das viagens, ao estatuto dos viajantes e das pessoas visitadas ou das terras a que se destinam e, além disso, estão relacionadas com o pacto estabelecido entre viajante, narrador e público leitor presumido pelo autor e editores da obra. Não apenas nos títulos, mas também em

¹⁸ Tellecha Idígoras, J. Ignacio - “Introducción”, p. 8.

¹⁹ Tellecha Idígoras, J. Ignacio - “Introducción”, p. 38.

²⁰ Além das menções explícitas nos relatos, é interessante destacar, por exemplo, a descrição da narração da viagem de Magalhaes e Elcano por Francis Drake para a Rainha Elizabeth I no épico “Armas antáticas”, escrito por Juan de Miramontes ainda entre 1608 e 1609, uma indicação do sucesso, impacto e disseminação desse feito e dessas personagens. Para um estudo acerca dessa obra, que poética e ironicamente apresenta Magalhaes como precursor de Drake como pirata, posto que teria transgredido o Tratado de Tordesilhas antes do britânico, ver McCloskey, Jason. “Crossing the Line in the Sand: Francis Drake Imitating Ferdinand Magellan in Juan de Miramontes’s “Armas antarticas””, 2013.

²¹ “Drake’s famous voyage”, 1880, p. 151.

²² “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], 1585. p. 366.

passagens dispersas nessas descrições, é por vezes explicitada a modalidade ou gênero narrativo a partir do qual se reporta a viagem. Entre as duas viagens aqui abordadas, sem dúvidas, a que mais evidencia tal pacto é o *Itinerário* de Martín Ignacio de Loyola, título que, ao que tudo indica, é dado pelo próprio González de Mendoza ao incorporar o relato em sua obra. O termo, aliás, que faz alusão, ao mesmo tempo, ao percurso geográfico seguido pelo viajante e ao relato escrito dessa viagem,²³ havia sido adotado por outras obras, entre as quais, para ficar em poucos exemplos, pode-se citar o *Itinerarium*, escrito, em latim, pelo franciscano Guilherme de Rubruc em meados do século XIII,²⁴ ou ainda o *Itinerario* do viajante italiano Ludovico de Varthema,²⁵ datado do início do século XVI.

Ao procurar fazer coincidir experiência vivenciada pelo viajante e expressão escrita, os “itinerários” assumem lógicas próprias na seleção e organização dos assuntos tratados, entre os quais, inclusive, encontra-se os elementos do mundo natural. Tais lógicas são mencionadas no *Itinerário* de Martín Ignacio de Loyola, sobretudo, nos momentos em que ocorrem transgressões dos parâmetros formais que definem a pertinência de determinado tema ser abordado ou não. Em diferentes ocasiões, o compilador/narrador remete à forma narrativa por ele adotada para esclarecer a quebra da convenção, a fim de incluir, sintetizar ou retomar alguma informação. Tal procedimento é utilizado para justificar, por exemplo, a recusa de fornecer maiores detalhes sobre os mosteiros, igrejas e religiosos do México, pois, como argumenta, “sobre isso já há escrita mui longa história”, e sua intenção era reportar “por via de itinerário o que o dito padre, Frei Martín Ignacio”, comunicou-lhe “por palavra e por escrito, do que havia visto e entendido na volta que deu ao mundo [...] de modo que se pode chamar com mais propriedade de epítome ou Itinerário que de história”, o que apresentava ao leitor.²⁶

Em outra altura, quando indica a escolha dos seis religiosos para realizar a viagem à China, entre o quais estava Frei Martín Ignacio de Loyola, ao que González de Mendoza completa: “de quem eu, como tenho dito, aprendi por escrito e relato muitas coisas que estão incluídas neste Itinerário”.²⁷ Nessas passagens, é possível compreender com mais clareza o enquadramento narrativo que orienta a produção do itinerário: descrever as terras e o que nelas se encontra seguindo a mesma sequência geográfica percorrida pelo viajante, tendo como fonte de informação seu testemunho, considerando o que ele viu e ouviu dizer.²⁸

A ausência de comentários explícitos sobre o gênero narrativo adotado não quer dizer que o relato sobre a viagem de circum-navegação de Drake, incluído por Richard Hakluyt

²³ No “Vocabulário Portuguez e Latino”, publicado entre 1712 e 1728 pelo padre Rafael Bluteau, o termo itinerário é definido como “roteiro, ou livro, que ser como de guia, aos que andão por mar, ou por terra”. Vol. 4, p. 211.

²⁴ Rubruc, Guilherme de – “Itinerário”.

²⁵ *Le voyage de Ludovico di Varthema en Arabie & aux Indes orientales* (1503-1508), 2004.

²⁶ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 355.

²⁷ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 375.

²⁸ Sobre os relatos de viagem, ver Mollat, Michel. *Los exploradores del siglo XIII al XVI: Primeiras miradas sobre nuevos mundos*, 1990; Cristóvão, Fernando (Org.). *Condicionantes culturais da Literatura de Viagens*, 2002.

em sua coleção, não obedeça também a um enquadramento coerente de registro da viagem. Intitulado na publicação original, em inglês, *The famous Voyage of Sir Francis Drake into the South Sea, and there hence about the whole Globe of the Earth, begun in the yeere of our Lord, 1577*, o relato corresponde à 12 de um espreço volume de quase 850 páginas. Seu tamanho diminuto contrasta com a fama alcançada pelo feito do navegador junto a seus contemporâneos e expressamente indicada no próprio título do relato, pela primeira vez publicado, então, nove anos após o retorno do britânico. Sua estrutura se sustenta na sequência cronológica da viagem, sendo indicado, em cada etapa do percurso, o dia de partida, de chegada e de passagem por portos, cabos, costas ou pelas regiões que compõem o percurso. Essa ênfase na cronologia – que diferencia esse relato daquela de Mendonza – dá a obra sua feição de crônica, ou, mais ainda, de um diário de bordo, escrito por um tripulante da viagem.²⁹

A narrativa, assim, adota duas vozes: uma na terceira pessoa do singular, utilizada para relatar as atitudes e decisões de Drake; e a outra na primeira pessoa do plural, utilizada para reportar o trajeto efetuado, servindo como balizas expressões como “nós partimos”, “nós chegamos” ou “nós seguimos”. Apesar de não haver nenhuma indicação na publicação original, o relato foi posteriormente atribuído a Francis Pretty (séc. XVI), marinheiro e soldado inglês que teria mais tarde também relatado a viagem de Thomas Cavendish (1560-1592), que oito anos após a chega de Drake, e inspirado por ele, empreendeu outra viagem de circum-navegação. A autoria do “The famous voyage” por Francis Pretty, no entanto, foi contestada, sendo sua elaboração creditada ao próprio Richard Hakluyt, que para isso teria se valido da compilação de diferentes fontes manuscritas.³⁰ Se a autoria é objetivo de discussões historiográficas, sua própria inclusão na coleção por Richard Hakluyt foi alvo da atenção de historiadores. Isso porque, na edição original, além de não estar paginado, encontrando-se publicado entre as páginas 643 e 644, o relato está ausente em sete das quarenta e sete cópias remanescentes da obra. Todos esses elementos levam a crer que a presença do relato na coleção é fruto de uma inclusão tardia, realizada em meio ao processo de impressão.³¹

Apesar das diferenças em relação à forma adotada para narrar a viagem, ambos documentos reservam espaço para a descrição de elementos da natureza, embora desiguais, sendo o *Itinerário* de Martín Ignácio muito mais prolixo. Além disso, apesar de os formatos desses relatos não serem propriamente novos, os trajetos percorridos, a volta ao mundo, e os referenciais contidos ali, indo para além do paralelo Europa-Ásia, ou Europa-América, mas

²⁹ Cf. Rubiés, Joan-Pau - “Travel writing and humanistic culture: A blunted impact?”, pp. 131-168; Carvalho, J. B. de. A literatura portuguesa de viagens: séculos XV, XVI e XVII. *Revista de História*, [S. l.], v. 40, n. 81, p. 51-73, 2017.

³⁰ Wagner, H. R. *Sir Francis Drake's voyage around the world: its aims and achievements*. San Francisco: John Howell, 1926. pp. 238-240.

³¹ Cf. Kerr, Willis Holmes. The treatment of drake's circumnavigation in Hakluyt's ‘voyages,’ 1589. *The Papers of the Bibliographical Society of America*, vol. 34, no. 4, 1940, pp. 281-302.

relacionando Europa-Ásia-América e África em um só documento, indicam novidades em relação às maneiras como se entendia o mundo natural, que passava a ser observadas por uma mesma pessoa, em uma mesma obra, a partir de comparações e paralelos vistos de uma perspectiva mundializada.

Bichos e plantas avistados, consumidos ou utilizados

Tendo como referência aquilo que esses viajantes viram e ouviram dizer em todos os cantos do mundo, reforça-se a ideia da “natureza” como uma entidade que opera de modo unificado para todos. É o que o citado frei deixa notar quando discorre sobre os alimentos consumidos por populações de diferentes partes do globo. Ao tratar do modo como os nativos da ilha de Cuba beneficiavam a mandioca – essa planta americana – para produzir farinha, com a qual faziam “pão para sustentar-se”, ele afirma, indicando uma ação equânime, que “a natureza, que costuma suprir as necessidades, cumpriu a do trigo ao dar-lhes em seu lugar uma raiz que cresce em toda a ilha em muita quantidade e abundância”.³² Esse mesmo tipo de relação, que identifica um correspondente local desse alimento que ocupava um lugar central para a alimentação europeia, o trigo, também é estabelecido a partir de outro elemento americano: o milho. Discorrendo sobre o “grande Reino do México e as coisas notáveis que há nele”, Loyola indica se tratar do “sustento ordinário dos índios, negros e cavalos”, sendo de tal modo disseminados naquelas terras que propriamente poderia ser chamado “trigo dos índios”. Apesar de sua origem e disseminação no México, o milho, que segundo ele possuía “boa aparência e composição” – e talvez esse seja o elemento a se destacar nesse contexto mundializado de que Loyola é um dos artífices – “como em todos os reinos do mundo é conhecido até hoje”.³³

O estabelecimento dessa correspondência também pode ser identificado no relato sobre a “famosa viagem” de Francis Drake. Embora forneça menos detalhes sobre as plantas e animais das terras pelas quais passou, inclusive pela extensão do relato, como sinalizado, é possível notar em algumas passagens essa relação. É o que acontece quando descreve os grandes quadrúpedes encontrados no porto de Tarapacá, hoje na região Iquique, norte do Chile. O narrador afirma ter encontrado junto com um espanhol e um “menino indígena [...] oito lhamas ou ovelhas do Peru”.³⁴ Pela pelagem que oferecia a lã necessária para a confecção de vestimentas, ou mesmo pelo consumo de sua carne ou por seu couro, o ruminante da região dos Andes foi entendido como correspondente da ovelha para aquelas terras, mesmo se na ocasião, diferente do que era usualmente feito com seu análogo europeu, ele servia também como besta de carga. O autor do relato sobre o navegador inglês também compara os usos de

³² “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 347.

³³ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 353.

³⁴ “Drake’s famous voyage”, p. 155.

elementos naturais quando discorre sobre a alimentação dos habitantes de Java. Nessa ilha, no lugar do trigo, os habitantes utilizavam o arroz para preparar “um pão firme e bom”, além de “diversa sorte de carnes, agradáveis ao paladar, e de natureza nutritiva”.³⁵

A identificação dos elementos botânicos e animais avistados a partir de uma correspondência com um congêneres conhecido tem geralmente como referência, como é possível verificar, seja no caso do trigo, seja no caso das ovelhas, o que era comum na Europa. Embora esse continente permaneça como a alusão principal, práticas e produtos oriundos dessas diferentes geografias do mundo passam a servir também como referencial para a descrição da natureza e seus usos. Essa equivalência ou substituição entre elementos da natureza não era entendida àquela época como uma operação retórica, quer dizer, uma artimanha narrativa para explicar o desconhecido pela aproximação com o conhecido, mas partia do pressuposto de que a natureza – e, em última instância, Deus – havia criado condições para atender as necessidades das distintas populações humanas que viviam em diferentes regiões do mundo.³⁶

Na comparação realizada pelo frei Martín de Loyola sobre o beneficiamento de duas plantas nativas, respectivamente, do México e das Filipinas, o agave e o coqueiro, é o que se deixa entrever. Quando descreve a primeira, aquela planta suculenta e ao mesmo tempo alongada, Loyola diz que “se fazem tantas coisas para serviço e utilidade dos que vivem com ela, que será difícil para quem não viu acreditar, ainda que haja muitos testemunhos disso em toda parte”.³⁷ Vinho, vinagre, mel, fibras com que fazem cordas e fios para vestimentas e calçados, a agulha para costurá-los, medicamentos para diferentes doenças, além de telhas e até mesmo as vigas para sustentação de suas habitações: todos esses usos a que os mexicanos destinavam o agave, diz o franciscano ao estabelecer o paralelo, não seriam maiores do que os que os filipinos fariam do coqueiro. Indicando que tratará da matéria quando descrever essas regiões batizadas com o nome dos monarcas da dinastia dos Habsburgos, ele sinaliza que o leitor teria a oportunidade de julgar a multiplicidade de usos que as palmeiras encontravam pelo beneficiamento dos nativos, colocando, assim, dois elementos desses “novos mundos” em paralelo.

Quanto trata das ilhas Filipinas, mais adiante no *Itinerário*, um espaço nada desprezível é reservado para a descrições do coqueiro e suas utilidades, ganhando a alcunha de uma das mais “notáveis que os nossos vir viu naquelas ilhas e no Reino da China e nas outras por onde passaram”. Sob os predicados de “admirável”, “proveitosa” e “misteriosa”, o coqueiro, assim como o agave, chamava a atenção pelos diferentes usos a que se prestava, atendendo a necessidade variadas daquelas populações. Fosse para a navegação, como matéria-prima para a feitura de “cordas e cordames e velas e mastros e pregos”; para a proteção contra o frio, pois de suas fibras eram feitas mantas “com muito primor e delicadeza”, assim como para habitação, utilizando suas

³⁵ “Drake’s famous voyage”, p. 168.

³⁶ Sobre o tema, ver THOMAS, Keith - **O Homem e o mundo natural**, Mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais, 2010.

³⁷ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], pp. 355-356.

folhas para fazer suas coberturas, parece que tudo do coqueiro tinha um fim possível. E ainda destaca os variados usos alimentares de seu fruto, do qual se extrai um “miolo muito saboroso e saudável, cujo sabor imita o das avelãs verdes”, e uma “água macia e delicada”, com os quais fazem vinagre e um “óleo medicinal e leite como amêndoas, mel e açúcar muito saboroso”.³⁸ Usos muito semelhantes àqueles do agave pelos povos encontrados no México, e que dá ensejo para a comparação do papel desempenhado pelas plantas para as diferentes populações.

Essa planta, que pode crescer até 30 metros de altura, também foi alvo da atenção do autor do relato da expedição comandada por Drake, que a descreve não quando passa pelas Filipinas, mas sim, logo no início da exposição, quando discorre sobre Cabo Verde. A presença do coqueiro no arquipélago atlântico, em que a frota ancorou antes de rumar para as costas do Brasil, aponta para os deslocamentos ocorridos na esteira das navegações que passavam então a cortar o globo: a das próprias plantas. Apesar de sua bem-sucedida adaptação nas costas do Atlântico sul, vale lembrar que o coqueiro, *Cocos nucifera*, tem origem asiática, mais precisamente no sudeste daquele continente. Embora existam algumas hipóteses de seu espalhamento “natural”, pela capacidade de seus frutos boiarem na água,³⁹ são os navegadores portugueses os principais responsáveis por sua disseminação, sendo atribuído a Duarte Coelho Pereira (1485-1554), o primeiro capitão-donatário da capitania de Pernambuco, a responsabilidade pelas primeiras plantações no Brasil. Entre os comentários do autor do “The famous Voyage” sobre o coco, que diz “não ser muito conhecida entre nós na Inglaterra”,⁴⁰ ele destaca as fibras de sua casca, que compara a “cordas ou tendões”, sua polpa branca, cujo gosto – assim como no relato da viagem de Martín Ignacio Loyola – é comparado ao de amêndoas, e o líquido encontrado em seu interior, que, segundo ele, “não é apenas muito delicado e doce, mas também muito confortável e cordial”.⁴¹

Além do sabor e utilidade imediata dos gêneros encontrados nos caminhos marítimos, nos desembarques e nos contatos com territórios muitas vezes incógnitos, mereceu registro elementos como a disponibilidade e acesso desses itens pelos navegadores. A presença de determinados alimentos, fossem eles de origem vegetal ou animal, com fácil obtenção ou preços muito baixos para o universo conhecido dos viajantes, bem como sua abundância, recebeu atenção nos dois relatos aqui vislumbrados. Talvez o leitor não se surpreenda com tais notas presentes no texto de Francis Drake, considerando, especialmente, as possíveis motivações que o colocaram em marcha: o vinho do Chile, encontrado na chamada Costa da Pimenta, ou mesmo ouro puro de Valdívia,⁴² traduzido em cifras – pesos e ducados – naquele relatório parecem ser pontos até banais; mapear possíveis produtos estaria, aliás, na própria

³⁸ “Itinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 373-374.

³⁹ Harries, H.C. - “The evolution, dissemination and classification of *Cocos nucifera* L.”.

⁴⁰ “Drake’s famous voyage”, p. 147.

⁴¹ “Drake’s famous voyage”, p. 148.

⁴² “Drake’s famous voyage”, p. 154.

essência de expedições como essa. Entretanto, chama a atenção a observação de “pássaros que não podiam voar, maiores que gansos”, provavelmente falando dos pinguins, encontrados por eles já em uma ilha do Estreito (de Magalhães), mortos na casa de “três mil” em apenas um dia, e, contam, “nos alimentamos completamente com isso”.⁴³

Atividades mercantes, ou mesmo uma atenção aos aspectos comerciais e a facilidade ou não de obtenção de determinados gêneros com valor comercial não passam a margem, também, do texto do religioso. De alguma forma, o leitor é incitado a ver, na obra de Loyola, além das qualidades e utilidades dos gêneros alimentícios para saciar os corpos, algumas possibilidades de fazer negócios. É o caso de sua descrição sobre os porcos, em que ele estabelece tanto comparações com o universo por ele conhecido quanto uma espécie de “custo-benefício” com sua utilização. Os animais, “cuja carne é tão sã e saborosa como o carneiro da Espanha”, são adquiridas, segundo ele, por “pouco valor, e compra-se um novilho por 8 reais, e as demais coisas da terra a esse respeito, ainda que as mercadorias de Espanha custem caro”.⁴⁴ Não é o único animal a que ele se refere nesses termos. Sobre o gado bovino, ele indica que “há tanta abundância, que se vende por muito pouco preço, e até acontece muitas vezes que os criadores matam 10.000 cabeças de gado, só para aproveitar as peles, enviando-as para a Espanha e deixando a carne naqueles campos para as aves pasto, sem prestar atenção ou conta dela”.⁴⁵

No relato do frade, vemos mais indicações sobre a plenitude de produtos que traziam consigo excelentes preços para quem olhava “de fora”. O vinho de palma, que ele julgava ser “na falta de [vinho de] uvas, muito bom”, juntava-se às “coisas das próprias ilhas [que] se vende também muito baratas”.⁴⁶ O deslocamento seria, pois, proveitoso na esfera das transações mercantis, mas não só: sem perder de vista seu fim último, o da conquista de almas para Cristo, lemos no *Itinerário* de Loyola outras características que incentivavam o percurso.

A viabilidade da cristianização das chamadas Ilhas dos Ladrões é estimada no *Itinerário* do religioso logo após a enumeração das plantas e animais ali encontrados, entre eles, “inhames, pescados, arroz, gengibre e galinhas”.⁴⁷ Sobre essas ilhas, localizadas no mar das Filipinas, e cujo nome esclarece ter sido dado pelos espanhóis em razão de os habitantes serem “muito atrevidos e sutis ao furto”, habilidade que para ele é comparável ao dos “gitanos que andam na Europa”, afirma serem “muito sãs e férteis”.⁴⁸ E em seguida complementa: “e seriam muito fáceis de conquistar à fé de Cristo, se quando passarem as naus à Mania deixassem ali alguns religiosos com soldados para guardá-los até o ano seguinte, o que seria de pouco custo”.⁴⁹ A avaliação indica como o reconhecimento da presença de elementos naturais úteis, abundantes

⁴³ “Drake’s famous voyage”, p. 153.

⁴⁴ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 372.

⁴⁵ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 355.

⁴⁶ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 373.

⁴⁷ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 363.

⁴⁸ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 364.

⁴⁹ “Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio” [...], p. 363.

e baratos articula-se com um projeto de ocupação e conquista militar, religiosa e comercial.

Sugestões sobre o aproveitamento desses recursos são encontrados também no relato sobre a viagem de circum-navegação de Drake. Os juízos sobre tal possibilidade, no entanto, passavam pela legitimidade, inclusive moral, do monopólio dos espanhóis – que àquela altura, em razão da chama União ibérica, eram também os soberanos do reino de Portugal – para a exploração dos territórios americanos e asiáticos. A efetividade da instalação inglesa pode ser vislumbrada pelas descrições feita sobre a Ilha de La Mocha, localizada na costa do atual Chile, onde afirma ter encontradas pessoas que haviam ali se refugiado e fortificado pelo tratamento recebido pelos espanhóis. Ao saberem que os tripulantes não eram espanhóis, os habitantes da ilha lhes ofereceram “batatas, raízes e duas ovelhas muito gordas”,⁵⁰ ao que retribuíram ofertando-os outros objetos. Mas, no dia seguinte, dois tripulantes da mesma embarcação, enviados para buscar água, segundo o relato, por serem tomados por espanhóis, foram imediatamente mortos. Tendo nos habitantes aliados contra os espanhóis, um empreendimento inglês naquelas terras teria chances muitos maiores de alcançar sucesso: é o que essa e outras passagens deixam o leitor entrever.

Últimas considerações

Os relatos de viagens tomados aqui, como outros documentos congêneres, permitem entrever uma série de relações, de artefatos, de paisagens, de ingredientes, de vozes. Ao olharmos para um desses múltiplos objetos – a natureza descrita, manejada e utilizada para o benefício do próprio empreendimento e o mapeamento de outras formas de exploração posteriores –, com a particularidade de ser colocada em uma escala nova, nos trajetos de circum-navegação, somos instigados a refletir sobre o alargamento dos referenciais, a mundialização de questões e a ampliação de seus usos possíveis. É a partir dessa universalidade da ação da natureza, vista agora nos diferentes cantos do planeta, que se cria a possibilidade de se falar sob o prisma da ciência moderna em constantes naturais, como será dito a partir do século XVII. O que objetivamos sublinhar, nessa breve reflexão, é que para além de possibilidades de comercializar este ou aquele elemento, o que percebemos, ao analisar esses relatos, é a alusão às virtudes da terra e do que abrigava, a partir da inclusão de novas frutas e bichos, não só em uma narrativa universalizante, mas que passava a contar com outros paradigmas, agora *globais*, com olhares vindos de diferentes lugares, registrados sob diferentes formas e conectados de maneiras plurais. Depois de Magalhães e de Elcano, com a abertura dessa rota e perspectiva para o próprio viajar, as experiências de Drake e Loyola revelam produtos, elementos e bichos que se faziam ora agradáveis, ora estranhos ao paladar; ora úteis para o erário, ora incompreensíveis dentro das balizas.

⁵⁰ “Drake’s famous voyage”, p. 153-154.

Referências bibliográficas

Acosta, Cristóbal - **Tractado Delas drogas, y medicinas de las Indias Orientales, con sus Plantas debuxadas al biuo** / por Christoual de Acosta medico y cirujano que las vio ocularmente. En el qual se verifica mucho de lo que escriuió el Doctor Garcia de Orta. Dirigido a la muy noble y más leal ciudad de Burgos cabeça de Castilla y camara de su Magestad. En Burgos : Por Martin de Victoria impressor de su Magestad, 1578.

Andrews, K. R. - “The aims of Drake’s expedition of 1577-1580” **The American Historical Review**, Feb. 1968, Vol. 73, No. 3 (Feb., 1968), pp. 724-741.

Berberan Santos, Mario N. - “A melhor fruta que há no mundo”: O paradoxo do durião. **Química** vol. 43, n.º 154, jul–set 2019.

Bergreen, Laurence - **In Search of a Kingdom: Francis Drake, Elizabeth I, and the Perilous Birth of the British Empire**. New York: Custom House, 2021.

Bluteau, Rafael - **Vocabulario portuguez e latino** [...]. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. Disponível em: <http://purl.pt/13969>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2023.

Carvalho, J. B. de - “A literatura portuguesa de viagens: séculos XV, XVI e XVII”. **Revista de História**, [S. l.], v. 40, n. 81, p. 51-73, 2017.

Castro, Xavier de [et al.] - **Le voyage de Magellan (1519-1522)**. La relation d’Antonio Pigafetta & autres témoignages. Paris: Chandeigne, 2010.

Corbett, Julian - **Drake and the Tudor navy**. Longmans, Green, and Co., 1898.

Cristóvão, Fernando (Org.) - **Condicionantes culturais da Literatura de Viagens**. Coimbra: Edições Almedina, 2002.

Drake’s famous voyage, atribuído a Francis Pretty. In Payne, Edward John (ed.). **Voyages of the Elizabethan seamen to America**. Thirteen original narratives from the collection of Hakluyt. London: Thos. de la Rue & Co, 1880. pp. 145-169.

Edmundson, William - **A History of the British Presence in Chile**: From Bloody Mary to Charles Darwin and the Decline of British Influence. Springer, 2009.

Gruzinski, Serge - **As quatro partes do mundo**: história de uma globalização. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Edusp, 2014.

Hakluyt, Richard (ed.) - **The principall navigations, voiajes and discoveries of the English nation, mande by Sea or ouer Land** [...]. London: Imprinted by George Bichop and Palph Newberie, 1589.

Harries, H.C. - “The evolution, dissemination and classification of Cocos nucifera L.”. **The Botanical Review**, 44, 265–319, 1978.

Kerr, Willis Holmes - The treatment of drake’s circumnavigation in Hakluyt’s ‘voyages,’ 1589. **The Papers of the Bibliographical Society of America**, vol. 34, no. 4, 1940, pp. 281–302. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/24296475>. Acessado em 20 de fevereiro de 2023.

Le voyage de Ludovico di Varthema en Arabie & aux Indes orientales (1503-1508). Tradução de Paul Teyssier. Paris: Éditions Chandeigne, 2004.

Loades, David - “Drake, Francis (1540–1595) English seaman and circumnavigator”. In Hattendorf, John J. (ed.). **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**. Oxford: Oxford University Press, 2017.

Martin Ignacio de Loyola. **Viaje alrededor del mundo**. Madrid: Historia 16, 1989.

- Maynarde, Thomas - **Sir Francis Drake his voyage, 1595**. London: Printed for the Hakluyt Society, 1849.
- McCloskey, Jason - "Crossing the Line in the Sand: Francis Drake Imitating Ferdinand Magellan in Juan de Miramontes's "Armas antarticas"" **Hispanic Review**, Vol. 81, No. 4, autumn 2013, pp. 393-415.
- Medina, J. T. - **Diccionario biográfico colonial de Chile**. Santiago: Imprenta Elzeviriana, 1906.
- Mendoça, Ioan Gonzalez de (O.S.A) - **Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres** [...]. Roma: Stampa de Vincentio Accolti, 1585.
- Mollat, Michel. **Los exploradores del siglo XIII al XVI: Primeiras miradas sobre nuevos mundos**. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- Nievergelt, Marco - "Francis Drake: merchant, knight and pilgrim" **Renaissance Studies**, Vol. 23, No. 01, February 2009, pp. 53-70.
- Nuttall, Zelia - **New light on Drake**: a collection of docuements relating to his voyage of circumnavigation, 1577-1580. London: Printed for the Hakluyt Society, 1914.
- Payne, Edward John (ed.) - **Voyages of the Elizabethan seamen to America**. Thirteen original narratives from the collection of Hakluyt. London: Thos. de la Rue & Co, 1880.
- Quinn, David B. Quinn - **Sir Francis Drake as seen by his Contemporaries**. Providence: John Carter Brown Library, 1996.
- Rodrigues, Vítor Gaspar; Avelar, Ana Paula - **Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas**. Lisboa: Academia de Marinha, 2022.
- Rubiés, Joan-Paul - "Travel writing and humanistic culture: A blunted impact?". **Journal of Early Modern History**. 10.1-2 (2006): 131-168.
- Rubruc, Guilherme de - Itinerário. In Carpine, João de Pian del [et al.] **Crônicas de viagem**: Franciscanos no extremo oriente antes de Marco Pólo (1245 – 1330). Porto Alegre: EDIPUCRS/EDUSF, 2005.
- Sacks, David Harris - "Richard Hakluyt's Navigations in Time: History, Epic and Empire", **Modern Language Quarterly**, vol. 67, n. 1, 2006, pp. 31-62.
- Taylor, Eva G. R. - **Tudor Geography, 1485-1583**. London: Methuen & Co., 1930.
- Tellecha Idígoras, J. Ignacio - "Introducción". In: Martin Ignacio de Loyola. **Viaje alrededor del mundo**. Madrid: Historia 16, 1989.
- The famous Voyage of Sir Francis Drake into the South Sea, ant there hence about the whole Globe of the Earth, begun in the yeere of our Lord, 1577. In Hakluyt, Richard (ed.). **The principall navigations, voiaiges and discoveries of the English nation, mande by Sea or ouer Land** [...]. London: Imprinted by George Bichop and Palph Newberie, 1589. Entre as páginas 643 e 644.
- THOMAS, Keith - **O Homem e o mundo natural**. Mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- Topnio, L. - **Historia de la Iglesia de América Latina**, Madrid: Friburgo, 1961.
- Wagner, H. R. - **Sir Francis Drake's voyage around the world: its aims and achievements**. San Francisco: John Howell, 1926.
- Ytinerario del padre custodio Fray Martin Ignacio** [...]. In Mendoça, Ioan Gonzalez de (O.S.A). **Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres** [...]. Roma: Stampa de Vincentio Accolti, 1585. pp. 341-440.

O OLHAR DE UM MÉDICO SOBRE A EXPEDIÇÃO MAGALHÃES/ELCANO

José Filipe Moreira Braga¹

Resumo

São feitos breves comentários sobre os seguintes Temas: Dificuldades (no recrutamento e dúvidas sobre a estrutura da cadeia hierárquica); Armas; Vestuário; Ânimo; Devoções; Tempos livres e repouso; Insalubridade; Acidentes; Mortes; A Botica e os Cuidados aos Doentes. Dada a elevada mortalidade é feita uma referência especial ao Escorbuto. Procura dar a conhecer esta entidade, mediante a apresentação de uma imagem gráfica com as características dos tecidos humanos, quando são e como adoecem, que permite compreender a fisiopatologia e os sintomas da doença. O Escorbuto nas Navegações Marítimas de longo curso (Sec.XV-XVIII). A Obra de referência sobre este assunto é o *Tratado do Escorbuto*, de James Lind (1756). O autor faz a descrição da doença e aborda as suas Causas, o Diagnóstico, o Prognóstico, a Prevenção (descrevendo o que foi o primeiro ensaio clínico sobre o Escorbuto alguma vez realizado) e o Tratamento (advertindo para o agravamento do quadro clínico dos doentes, com os esforços físicos e a deambulação/movimentação). Comenta-se a importância dada à alimentação no apresto da Frota; os alimentos escolhidos para compensar a falta de fruta e legumes frescos, dada a impossibilidade de os conservar a bordo; o Escorbuto na travessia do Pacífico; a recuperação dos doentes na Ilha de Guam; o fim trágico da Nau *Trinidad*; a viagem de regresso e o Escorbuto na Nau *Victória*.

Palavras-chave: Escorbuto; doenças a bordo; tratados médicos; tratamentos; insalubridade; morte.

Abstract

Brief comments are made on the following topics Difficulties (in recruitment and doubts about the structure of command); Weapons; Clothing; Anxiety; Devotions; Recreation and Rest; Poor Health; Accidents; Deaths; The Apothecary; and Caring for the Sick. Scurvy is particularly mentioned here due to its high mortality rate. We will introduce scurvy through the presentation of images with the characteristics of human tissues, which enables the understanding of both the physiopathology and its symptoms. Our reference work is *A Treatise on the Scurvy* by James Lind (1756). The author describes the disease and discusses its causes,

¹ Médico Naval na situação de reforma. Membro da Academia de Marinha. jfambrega@gmail.com

diagnosis, prevention (describing what was the first clinical trial on scurvy ever carried out) and treatment (warning of the worsening of the clinical picture of patients with physical exertion and walking/movement).

Comments are made on the importance of food when preparing the fleet; foods chosen to compensate for the lack of fresh fruit and vegetables, given the impossibility of preservation on board; scurvy during the Pacific crossing; the recovery on the island of Guam; the tragic end of the *Trinidad*; the return voyage and scurvy on the *Victoria*.

Keywords: Scurvy; diseases on board; medical treatises; treatments; ill health; death.

1. Preâmbulo

A verdadeira viagem de descoberta não consiste em buscar novas paisagens, mas em adquirir um novo olhar (Marcel Proust). E o novo olhar dos Reis Católicos Fernando e Isabel, decorrente do Tratado de Tordesilhas, impulsionou a exploração da porção do globo outorgada à Espanha. Inicia-se assim uma época auspiciosa e abre-se o caminho para o aprontamento de uma Frota com a missão de alcançar as Ilhas das Especiarias, que viria a protagonizar a Primeira Viagem de Circum-navegação da História.

Neste contexto, o presente artigo resulta do olhar de um médico da Armada, que procura essencialmente compreender a Equipagem, a bordo e no seu tempo.

2. Antecedentes da viagem

2.1 D. Manuel I recusa os serviços de Fernão de Magalhães (F.M.)

F.M. atingiu a maioridade na corte do Rei D. João II em Lisboa, seu Patrono, tomando conhecimento dos segredos da exploração portuguesa dos oceanos e colaborou no aprestamento das frotas que partiam para a Índia, familiarizando-se com os requisitos relativos a equipagens, provisões, apetrechos e armas. Tudo levaria a crer que ele próprio viesse a capitanear uma nau, mas, com a morte do Rei D. João II em 1495, vê interrompida a sua ascensão rápida como cortesão. Não tendo a confiança de D. Manuel I, sucessor de D. João II, a perspectiva que tinha de organizar uma grande expedição para Portugal, desvaneceu-se. E quando lhe pediu autorização para empreender uma viagem às Índias, o Rei recusou.

Por fim, em setembro de 1517, questionou D. Manuel I se podia oferecer os seus serviços noutro local, e, para sua surpresa, o Rei não respondeu. Pelo seu silêncio, na ótica de F.M., não lhe teria recusado expressamente este seu pedido.

2.2 F.M. apresenta-se em Sevilha

Na sequência desta tentativa sem êxito junto de D. Manuel I, F.M. apresenta-se em Sevilha a 20-10-1517, a que se junta o cosmógrafo Rui Faleiro, em busca de uma oportunidade que lhes foi negada em Portugal.

Pouco depois de chegar a Sevilha, F.M. conheceu Diogo Barbosa, um português residente nesta cidade, Cavaleiro da Ordem de Santiago. Acresce que F.M. viria a desposar uma filha de Diogo Barbosa, Beatriz. E conseguiu não só um patrocinador importante em Sevilha, mas também uma participação financeira relevante, pois a noiva trouxe consigo um dote de 600.000 maravedis. Guiado pela família Barbosa, F.M. preparou-se para persuadir a poderosa Casa da Contratação, fundada em Sevilha em 1503, a organizar uma expedição às Ilhas das Especiarias.

2.3 Negociações de F.M. com a Casa de Contratação e a questão do Tratado de Tordesilhas

A Casa da Contratação ficava perto dos estaleiros navais, nas Atarazanas, ou Arsenal,

e era governada por Juan Rodriguez de Fonseca, Bispo de Burgos, que servira como Capelão da Rainha Isabel e organizara as expedições de Cristóvão Colombo mesmo antes da Casa existir.

Juan de Aranda, membro desta Casa prontificou-se a ajudar F.M., a troco de uma proposta de participação nos lucros da expedição e conseguiu obter-lhe uma audiência com os ministros do Rei Carlos I. E, a 20-1-1518, F.M. parte de Sevilha para Valhadolid, onde iria ter a reunião. Preparou-se bem e referiu então a sua intenção de navegar ao longo da costa oriental do que é hoje a América do Sul, até que a terra acabasse e depois rumar para ocidente em direção às Ilhas das Especiarias. Predisse ainda, pleno de segurança, que levaria no máximo dois anos para voltar a Espanha com os navios atestados com cargas preciosas.

Logo após os encontros de Valhadolid, F.M. e Rui Faleiro apresentam uma lista de exigências à Coroa Espanhola. E, a 22 de março de 1518, Carlos I apresenta-lhes um contrato sobre o descobrimento das Ilhas das Especiarias.

2.4. Quando o Rei D. Manuel I tomou conhecimento dos preparativos para esta viagem, mandou aprontar duas Frotas de caravelas para intercetarem a Armada das Molucas; e enviou ainda um feitor a Sevilha, de nome Sebastião Álvares, com ordens de dissuadir F.M. de prosseguir com os seus intentos, mas em vão. Falou também secretamente com os Oficiais da Casa da Contratação, a quem deu a conhecer a débil saúde do cosmógrafo Rui Faleiro, que apresentava sinais de instabilidade, insônias, agitação e episódios de ideação delirante, alternada com períodos depressivos. Certo é, que, a 26-7-1519, Carlos I emite uma Carta declarando que Rui Faleiro não embarcaria com F.M. Este aceitou o afastamento, desde que a Frota pudesse manter os preciosos e modernos instrumentos de navegação do cosmógrafo, o que se concretizou. O mentor do afastamento de Faleiro, foi provavelmente J.R. de Fonseca, e, a possível doença de Faleiro, forneceu o pretexto de que precisava para que Juan de Cartagena, Vedor-geral, ocupasse o seu lugar. O Comando da Expedição seria agora repartido entre um espanhol e um português.

F.M. considerava-se o único Capitão-general e Cartagena simplesmente o Vedor-geral, sem experiência náutica, não um Co-Almirante. Mas, para Fonseca, F.M. tinha supostamente de consultar Cartagena em relação a todos os assuntos.

3. O aprontamento para a viagem e a largada de Sevilha

3.1 Os Navios.

A frota, com cinco navios, seria chamada Armada de Molucas, de acordo com o nome indonésio das Ilhas das Especiarias. Não eram novos, mas foram alvo de uma cuidada revisão e reparação. O navio-almirante de F.M., a nau Trinidad, deslocava 130 toneladas; a nau San Antonio, de 130 toneladas, transportava muitas das provisões, era capitaneada por Juan de Cartagena; a nau Concepcion, de 90 toneladas, comandada por Gaspar de Quesada; a nau

Victória, de 90 toneladas, capitaneada por Luis de Mendoza; e a caravela Santiago, para ser utilizada nos reconhecimentos, de 60 toneladas, era comandada por Juan Serrano.

Cada um destes navios tinha três mastros, um dos quais aparelhava com uma vela latina.

3.2. O Comando da Frota

Os poderes outorgados a F.M. e Cartagena eram vastos: “Ordenamos que os mestres e contramestres, pilotos, marinheiros, grumetes e pajens e quaisquer outras pessoas aos e oficiais que possa haver na dita frota, quaisquer pessoas que sejam e residam nas ditas terras e ilhas que possam descobrir... Que vos tenham, recebam e como nossos capitães da dita Armada. E como tal acatem e cumpram as vossas ordens, sob pena ou penas que, em nosso nome, mandardes executar sentenças sobre as suas pessoas e bens... Se durante a viagem da dita Armada surgirem quaisquer disputas e conflitos, no mar bem como em terra, podeis distribuir, determinar e realizar justiça a esse respeito, sumariamente e sem hesitação nem questões de leis”.

3.3 O Recrutamento

A Casa da Contratação decretou que F.M. devia limitar a tripulação a um total de 253 homens, incluindo criados de bordo. Foi-lhe ainda recordado que posições chave, como guarda-livros e tesoureiros, deviam ser preenchidos por espanhóis. Assim, foi decidido que um pregoeiro percorresse a cidade de Sevilha, anunciando nas Praças, mercados, locais movimentados e ao longo do rio, que qualquer pessoa – marinheiros, criados de bordo, calafates e outros homens de ofício – que quisesse ingressar na Armada, deveria contactar o Capitão ou falar com os Mestres dos navios. Mas poucos sevilhanos se voluntariaram para a Armada e F.M. alargou o recrutamento a Málaga e a Cádiz. Mesmo assim, não encontrando pessoas em número suficiente, decidiu aceitar todos os lugares vagos, mesmo que fossem preenchidos por estrangeiros, como gregos, venezianos, genoveses, sicilianos e franceses... Apenas teve autorização para contratar uma dúzia de portugueses, mas, na realidade, levava quase quarenta, entre eles Álvaro de Mesquita, seu parente pelo lado materno e Cristóvão Rebelo, seu filho ilegítimo.

A bordo reinava uma rigorosa divisão de tarefas.

No fundo da escala estavam os pajens, imputados aos navios aos pares. Muitos eram órfãos e meras crianças entre os oito e os quinze anos. Alguns tinham sido quase raptados dos cais de Sevilha e pressionados para irem servir. Esfregavam os tombadilhos com água do mar içada em baldes, serviam e limpavam a parlamenta depois das refeições e executavam qualquer trabalho inferior que lhes fosse atribuído.

Mas também havia pajens protegidos dos Oficiais. Uma das suas funções era a de virar as ampulhetas de areia de meia em meia hora, dia e noite. Quando viravam os relógios de areia, entoavam cânticos em voz alta, para demonstrar que estavam no seu posto, cumprindo o seu dever.

Logo acima dos pajens, em categoria, vinham os grumetes. Com idades que iam dos dezasseis aos vinte anos, eram os membros mais sacrificados da tripulação, nas duras tarefas da manobra dos navios.

Os Bombardeiros, essenciais nas batalhas no mar, ou num desembarque em terra, eram peritos na utilização de canhões, preparação da pólvora e seleção de projéteis. Cuidavam das armas, mantendo-as em segurança, limpas, sem ferrugem e prontas a usar. Na sua maioria eram flamengos, alemães ou italianos.

Ainda havia outros homens de ofício necessários a bordo, como carpinteiros, calafates, taneiros e um barbeiro-sangrador. O trabalho de cozinheiro a bordo era considerado aviltante. Por isso a tripulação fazia turnos, ou uma fila, para cozinhar num fogão a lenha, ou então, pagava a um pajem ou a um grumete para o fazer.

Os Oficiais, imediatamente acima dos especialistas na hierarquia da frota, formavam um grupo constituído pelo Despenseiro, Contramestre, Ajudante de Contramestre e Aguazil (funcionário militar e judicial, representante do Rei a bordo do navio).

No topo da hierarquia de bordo, estavam o Piloto (que traçava a rota do navio); o Mestre (que supervisionava a preciosa carga) e o Capitão, Comandante do navio. Os três Oficiais de topo tinham, cada um, o seu próprio pajem. Usufruíam de cabines próprias e faziam uma vida tão separada da tripulação quanto possível...

Como passageiro, seguia também na Armada um veneziano, de nome António Pigafetta, que passara longos anos ao serviço de emissário do Papa Leão X na Corte de Carlos I, que se alistou com a finalidade de manter um registo da viagem.

A Frota integrou também três Sacerdotes Católicos para a assistência religiosa à tripulação e evangelização dos nativos das terras descobertas. «Desenganam-se os que têm as viagens apenas por exteriores: as fronteiras exteriores reenviam-nos de forma persistente para a fronteira interna» (J. Tolentino de Mendonça). Além da cadeia hierárquica descrita, os tripulantes acreditavam, na sua Fé, que alguns Santos da Igreja Católica, embora invisíveis, também os acompanhavam na viagem e estavam no meio deles, para os proteger, como Santo António de Lisboa (com fama de salvar marinheiros naufragados e oferecer ventos favoráveis aos navios), Santa Bárbara (que invocavam como salvaguarda nas tempestades violentas) e Nossa Senhora da Guia. A cada um destes Santos, destinavam uma quantia, em troca da sua proteção, que, não sendo fixa, era uma quota-parte dos lucros da frota.

3.4 A Logística

3.4.1 A Alimentação

F.M. tratou do abastecimento de mantimentos com a mesma atenção com a mesma atenção que deu aos aprestos dos navios.

A alimentação representava um investimento de 1.252.909 maravedis (designados morabitiños em Portugal), quase tanto como o custo de toda a Frota. Este valor era apenas calculado para ser consumido nas primeiras etapas da viagem, pois era suposto que pudessem reabastecer-se em trânsito com arribadas em terra, ou com a pesca no mar (para o que dispunham de linhas, anzóis e isco).

Dos alimentos embarcados em Sevilha, quase quatro quintos era composto por biscoito e vinho.

O vinho era considerado o mais importante, armazenado em barricas cuidadosamente conservadas em cascos selados com uma rolha e com breu.

O biscoito de bordo era feito de farinha grosseira de trigo, com casca, amassada com água quente e cozida duas vezes. Ficava então duro e quebradiço, sendo armazenado até um mês, antes de ser consumido. Inevitavelmente, degradava-se no mar com a humidade; quando apodrecia e se tornava intragável, era fervido e transformado numa papa, chamada calandra.

Os navios também levavam farinha guardada em barricas de madeira (para ser amassada com água do mar e depois frita numa espécie de tortilha), carne de porco, toucinho, presunto e, especialmente, carne de vaca salgada.

A Frota embarcou ainda vacas e porcos, abatidos imediatamente antes, ou logo após a largada.

Barricas com queijo, amêndoas com casca, mostarda, figos e peixe seco e salgado: sardinhas, bacalhau, anchovas e atum.

Embarcaram poucos legumes frescos na impossibilidade da sua conservação, substituídos por grão-de-bico, feijão, arroz, alho, amêndoas e lentilhas.

Toda a fruta era de conserva. As uvas passas eram secas ao sol ou fervidas numa solução leve de lixívia.

Existiam ainda alimentos que eram pertenças individuais da Equipagem, os “gasalhados”. F.M. levava consigo conservas de geleia e compota, incluindo uma compota de cidra. Os Oficiais trouxeram também polpa de marmelo em compota (o “membrillo”) e os que a ingeriram como complemento alimentar, não adoeceram com escorbuto.

Havia ainda barris com vinagre, usado como desinfetante, para os navios, para a água contaminada e também como colutório.

O sal era usado como conservante dos alimentos.

O açúcar era escasso e administrado na alimentação dos doentes. O adoçante universal a bordo era o mel.

Em suma, faltavam alimentos frescos (e, como tal as vitaminas), na impossibilidade de os conservar a bordo em longas travessias.

3.4.2 O armamento

As armas mais poderosas a bordo eram as bombardas, canhões de ferro forjado concebidos para utilização no mar, equipados com anéis, para serem içadas ou arriadas e montados nos dois bordos dos navios. No tombadilho, a bombardarda repousava e estava presa num berço de madeira. Podia disparar quase tudo – pedras, ferro ou projéteis de chumbo- para o que o bombardeiro chegava um pavio aceso a uma pequena câmara, que continha um rastilho de pólvora, que por sua vez acionava a carga principal, expelindo a descarga com grande estrondo, sem grande precisão, mas os seus projéteis pesados conseguiam provocar danos consideráveis.

Também dispunham de armas de carregar pela culatra, chamadas falcões, mais pequenas que as bombardas e suficientemente leves para serem transportadas nos bateis.

Tinham também cinquenta espingardas e três toneladas de pólvora e de projéteis. E espadas, facas e armas de vara tradicionais.

Como complemento das armas, a Frota transportava ainda cem conjuntos de armaduras compostas por corseletes, couraças, elmos e viseiras.

3.4.3 A botica

A botica era composta por sessenta e cinco mezinhas diferentes, entre águas, unguentos, óleos, xaropes e pós, quase todos compostos à base de ervas medicinais, (como o funcho, o cardo e a chicória) com funções laxativas ou lenitivas. Mas que, pelos critérios médicos atuais, eram, na sua maioria, de utilização muito discutível.

Também não faltavam o azougue (mercúrio), tratamento de eleição pois a sífilis que já grassava na Europa havia quase trinta anos; terebintina; banha; três quilos de camomila; mel e incenso...; um pilão e almofariz de bronze (para moer as substâncias) e uma balança.

Estes produtos eram cuidadosamente acondicionados em caixas de lata.

O barbeiro-sangrador, possuía ainda alguns instrumentos cirúrgicos, que incluíam tesouras, uma lanceta, um extrator de dentes, bacias, talas e ligaduras de pano (ver imagens).

Este equipamento foi adquirido a um Boticário de Sevilha, de nome Johan Vernal em 19-7-1519.



Bacia de sangria



Lanceta

3.5 A Largada de Sevilha

Antes da partida, os Oficiais e a guarnição dos cinco navios da Frota, assistiram à Missa em Santa Maria da Vitória, em Triana, no bairro dos marinheiros. E no dia 10-8-1519, regista Pigafetta no seu diário, «a Armada, abastecida do necessário para o mar e tendo nos cinco navios pessoas de diversas nações em número de duzentos e trinta e sete homens, estava pronta para partir de Sevilha, e, descarregando muita artilharia fez-se à vela, rio Guadalquivir abaixo, até Sanlúcar de Barrameda», onde permaneceu alguns dias.

Finalmente, a 20-9-1519, os navios entram no Atlântico, com os Pilotos, dando ordens para a manobra, gritando: “Libertem o cabo da vela do traquete, em nome da Santíssima Trindade, Pai, Filho e Espírito Santo, três pessoas num só Deus, que possam estar connosco e dar-nos uma viagem boa e segura e levar-nos e fazer-nos regressar em segurança as nossas casas!” ...

4. A vida a bordo

4.1 A quartos

A navegar, F.M. estabeleceu um sistema tradicional de quartos de vigia, uma precaução essencial. Haveria três quartos: o primeiro ao anoitecer, o segundo a meia-noite e o terceiro perto da madrugada... E todas as noites os quartos mudavam, ou seja, os que tinham feito o primeiro quarto faziam no dia seguinte o segundo e os que tinham feito o segundo, faziam o terceiro.

4.2 A Assistência

Regra geral, em caso de necessidade, todos a bordo são assistidos com os meios disponíveis.

O único homem na Frota, formalmente encarregado de prestar assistência a doentes e feridos, era o Barbeiro-sangrador Hernando Bustamente, embarcado na nau Concepcion.

Contudo, seria auxiliado não só pelos três Sacerdotes embarcados (assistir os doentes e' uma Obra de Misericórdia Corporal da Igreja Católica), como por outros voluntários da Equipagem com um mínimo de capacidade para prestar essa ajuda, geralmente aceite, formal ou informalmente, pelo Comando.

4.3 A Insalubridade

A bordo, apesar dos quartos, a guarnição dificilmente conseguia ter um sono reparador. Repousavam sempre que podiam, de noite ou de dia. As camas suspensas ainda não tinham sido introduzidas a bordo dos navios, por isso os marinheiros, exaustos, procuravam um local abrigado no tombadilho onde se pudessem estender numa enxerga de palha, abrigando-se do frio e humidade com pesados cobertores.

Os odores desagradáveis eram praticamente constantes, sobretudo os que eram provenientes da água que se infiltrava no porão. Em especial, o peixe salgado, exalava um cheiro nauseabundo.

O transporte de animais vivos a bordo, como vacas e porcos, também não ajudavam a manter a higiene.

As pragas de piolhos, percevejos e baratas, eram frequentes. Ratazanas e ratos infestavam os navios e os marinheiros aprendiam a viver e até a brincar com estes roedores. Com o tempo quente e húmido, os insectos infestavam as roupas, alimentos e o cordame dos navios.

Para a higiene corporal, tinham sabão e um pano para se enxugarem, depois de se lavarem com água do mar.

4.4 O Vestuário

A roupa (calças folgadas até abaixo dos joelhos, de linho barato; camisa com ou sem capuz; gorro; camisola, geralmente apertada na cintura; e, com o mau tempo, uma grande capa azul, o capote), era também lavada com água do mar e, quando necessário, cosida com destreza com uma agulha.

4.5 A Crueza

O sofrimento das equipagens, inerente às condições de vida no dia a dia a bordo, seria comum. Ao que acrescem alguns episódios, expressos no caso do mestre da Nau Victoria, o siciliano António Salamon, condenado à morte por estrangulamento, por Conselho de Guerra ocorrido em 20-12-1519, acusado de ter sodomizado o criado de bordo António Ginoves. Um marinheiro nunca nomeado, com o rosto coberto para preservar o anonimato, estrangulou o condenado, na presença de toda a guarnição. Quanto ao criado António Ginoves, julgado no mesmo Processo e cuja vida F.M. poupou, desapareceu de bordo, sobre o que existem relatos divergentes: ter-se-ia atirado ao mar, ou noutra versão, lançado pela borda fora.

E também as mortes ocorridas no motim do Porto de S. Julião, onde Luís de Mendoza, depois de condenado à morte, foi esquartejado.

E em terra, o combate de Mactan e o massacre em Cebu, que mencionaremos adiante, também foram, naturalmente, palcos de violência.

Salientaria, contudo, que esta crueza, alguma pressentida, outra não, não constituiu um obstáculo ao empreendimento da Expedição.

4.6 Os acidentes

A vida a bordo propiciava a ocorrência de acidentes.

As quedas ocasionadas pelo balanço dos navios poderiam constituir, mesmo assim, um mal menor. Mais temível poderia ser o desprendimento de alguma da carga do navio, que, solta, pudesse atingir um ou mais tripulantes.

Os casos de “homem ao mar”, eram, na maior parte das vezes, fatais. Se o naufrago não fosse rapidamente socorrido, a dificuldade em o avistar tornava o seu resgate praticamente impossível.

Até a simples necessidade natural de defecar tinha o seu risco, pois exigia um ato precário de equilíbrio, quando o marinheiro passava lentamente por cima da amurada e descia para um assento grosseiro, suspenso sobre o mar (um na proa, outro na popa). Aí evacuava sem qualquer privacidade. Limpava-se com um cabo coberto de pez, com um comprimento suficiente para o seu extremo estar em permanência imerso no mar. Depois, voltava a subir para o tombadilho, mas, mais do que um marinheiro perdeu a vida por se ter precipitado no mar.

Os acidentes com armas de fogo eram inerentes à pouca confiança na sua segurança das armas. Sempre que um artilheiro disparava, arriscava um ferimento ou a morte, pois tanto as armas leves, como as alabardas e os falcões, estavam sujeitas a explodir. Pedro Sanchez, artilheiro da Nau Trinidad, morre num acidente ocorrido em 2-11-1521, ao disparar um arcabuz. E Juan Bautista, também artilheiro da Trinidad, morre na sequência de uma explosão de pólvora.

O risco de naufrágio, foi uma ameaça sempre presente na viagem, não só pelos temporais, mas também pela precariedade, erros e inexistência de cartas de navegação. E muito temido, por ser potencialmente causador de baixas coletivas. Felizmente, quando do naufrágio da Caravela Santiago em 22-5-1520 (em missão de reconhecimento em busca da entrada

para o Estreito), ocasionada por um temporal que a arrastou para a costa, onde encalhou e se desfez, os trinta e sete tripulantes conseguiram rastejar até ao extremo do pau da bujarrona, saltaram para terra e conseguiram salvar-se, sendo depois recolhidos pela Frota.

A perda deste navio abalou profundamente F.M. e toda a Esquadra, pois persuadiram-se que, eles próprios, teriam a mesma sorte antes de alcançar as Ilhas das Especiarias.

4.7 Escala no porto de S. Julião

Para descanso da guarnição, F.M. decide suspender a procura do Estreito até a primavera seguinte. Voltou a sua atenção para a descoberta de um porto seguro onde pudesse passar o tempo frio que se aproximava. E a 31-3-1520, descobriu um local abrigado, que designou como “porto de S. Julião”. Aqui a Frota conseguiu obter lenha, peixe abundante, água doce e aves.

Contudo, antecipando um Inverno rigoroso e duro, F.M. ordenou rações restritas de biscoito e vinho para todas as guarnições, o que causou indignação e insubordinação. Para esta situação, também teria contribuído a situação de ócio forçado da guarnição.

Foi neste ambiente tenso que se iniciou um motim. Uma vez encerrado este episódio com o processo de julgamento dos implicados, F.M. voltou a sua atenção para a Frota, pois os navios estavam a precisar de reparações (cascos, velas e cabos). Ordenou aos seus homens que esvasiassem os navios e lhes fizessem uma limpeza completa. Os quarenta amotinados, condenados a trabalhos forçados, fizeram o trabalho mais duro.

E, com a preocupação de garantir o controlo nos navios, F.M. escolheu homens da sua confiança para os comandarem: Álvaro Mesquita manteve-se no Comando da San Antonio, Duarte Barbosa no Victoria e Juan Serrano como novo Capitão do Concepcion.

O Inverno avançou inexorável. Os dias minguaram para menos de quatro horas de luz e a linha de neve desceu das montanhas até ao mar. Tendo sempre em conta a sobrevivência, F.M. mantinha a tripulação ocupada na caça ou na pesca. Até que, depois de uma escala de cinco meses no porto de S. Julião, a Armada das Molucas se fez de novo ao mar.

4.8 Largada do porto de S. Julião e descoberta do Estreito

Saem a 24-8-1520, e, a 21-10-1521, o Piloto Francisco Albo regista no seu diário de bordo: “Vimos (no dia da Festa das Onze Mil Virgens) uma abertura como uma baía e um cabo a bombordo e um curso de água profundamente escavado na massa de terra impenetrável, ao longo da qual a frota navegava há meses”. O Cabo das Onze Mil Virgens marca a entrada para o Estreito, que F.M. procurara durante mais de dois anos.

Agora, que descobriram o Estreito, tinham pela sua frente trezentas milhas de pesadelo náutico. O Capitão-general enviou as Naus Concepcion, San Antonio e Victoria em reconhecimento das águas inexploradas do estreito e deu a cada navio quatro dias para regressarem com os seus relatórios. A Victoria conseguiu aceder em pleno ao mar e entrou no Pacífico, voltando ao ponto de encontro acordado. A Concepcion também regressou, mas, a San Antonio, mesmo depois de seis dias passados, não reapareceu no local combinado – regressara

a Espanha e Álvaro Mesquita, leal a F.M., tinha sido deposto e aprisionado. Acresce que esta nau transportava muitas provisões, por isso, a sua perda, colocou imediatamente em risco a alimentação na frota – na verdade, a própria vida das tripulações.

Nestas circunstâncias, F.M. decide ditar a Duarte Barbosa, Capitão da nau *Victoria*, a seguinte missiva aos Pilotos, Mestres e Contramestres: “... Porquanto eu sou um homem que nunca enjeitei o parecer e conselho de ninguém antes todas as minhas cousas são praticadas e comunicadas geralmente com todos, sem que pessoa alguma de mi seja afrontada... Vos mando da parte de Sua Majestade Carlos I, e da minha rogo e recomendo que tudo aquilo que sentis que convém a nossa jornada assi de ir adiante, como de nos tornar, declarando as cousas e razões por que devemos ir adiante ou nos tornar não tendo respeito a cousa alguma por que deixeis de dizer a verdade. Com as quais razões e apareceres direi o meu e determinação para tomar conclusão no que havemos de fazer – Feito a 21-11-1520, quarta feira, em cinquenta e três graus, por mandado do Capitão-general Fernão de Magalhães”.

Ao que Andrés de San Martin, o astrónomo da frota, responde: “Visto o mandado de Vossa Mercê que quinta-feira, 22 de Novembro de 1520, me foi notificado pelo escrivão desta nau de Sua Majestade, chamada *Victoria*, per o qual pede o meu parecer acerca do que sinto que convém a esta presente jornada, assi de ir adiante como de tornar, com as razões que para um e para outro nos moverem,... digo: ...parece que Vossa Mercê deve ir adiante...”

No dia seguinte, F.M. deu ordens para levantarem ferro, disparando uma salva de canhão que ecoou por entre as montanhas verdes, as ravinas cinzentas e os glaciares azuis do estreito e a Armada fez-se à vela mais uma vez, em direção a Ocidente. Pigafetta regista que, “quarta feira 28-11-1520 desembocámos no mar Pacífico e o Capitão-general chorou de alegria” (dizia o Padre António Vieira, nos seus Sermões, que os olhos são o único órgão dos sentidos com 2 funções: ver e verter lágrimas).

Ninguém, a bordo dos três navios que restavam da Frota, suspeitava, que, para chegar às Ilhas das Especiarias, estavam prestes a atravessar a maior mancha de água da Terra, que envolve um terço da superfície do nosso planeta, cerca de cento e sessenta e cinco milhões de quilómetros quadrados e cobre duas vezes a área do Oceano Atlântico.

4.9 Na travessia do Pacífico

4.9.1 O dia a dia

À primeira luz da madrugada a tripulação marcava o tempo com uma ampulheta e quando esta era virada, os pajens entoavam os seus cânticos.

Ao meio-dia, o Piloto Francisco Albo determinava a altura do sol e registava a latitude.

Todas as noites, os dois Capitães subiam ao tombadilho, aproximavam-se do *Trinidad* e saudavam F.M.: Deus vos salve, Senhor Capitão-general e Senhor Mestre, boa companhia!

F.M. e os seus Capitães organizavam orações diárias, de manhã e à noite.

As noites traziam algum alívio do calor e os marinheiros permaneciam no tombadilho, conversando e apanhando fresco, escapando do mau odor e sufoco dos locais de pernoita.

Na escuridão, observavam as estrelas, brilhantes como diamantes, gravadas na abóbada dos céus. Pigafetta anota: “vimos uma cruz”. Supostamente, o Cruzeiro do Sul, a constelação mais familiar do hemisfério sul, cuja observação era tão excitante para os marinheiros de F.M. que se tornou um marco importante, quer de Fé quer para a navegação.

4.9.2. A fome

A fome e a sede atormentavam as tripulações. As focas que tinham cortado e salgado na Patagónia tinham entrado em putrefacção. O relato de Pigafetta é elucidativo: «Permanecemos três meses e vinte dias sem conseguir qualquer alimento fresco. Comemos biscoitos que já não eram biscoitos, mas pó de biscoitos impregnados de vermes, que tinham devorado a parte melhor. Cheirava muito a urina de ratos e, os que eram apanhados, de imediato vendidos a meio ducado cada um, para consumo da tripulação. Bebemos água amarelada putrefacta há muitos dias. Recorremos ao coiro que cobria o topo do mastro grande para proteger as enxárcias e que estavam muito duras por causa do sol, chuva e vento. Deixamo-la de molho quatro ou cinco dias no mar e depois passamo-las pelas brasas e assim as comemos».

4.9.3 As patologias a bordo. O escorbuto.

Os cuidados a prestar a bordo podem ser agrupados em várias categorias: doenças naturais; feridos por acidente; feridos em combate. Mas, os que se referem aos quadros clínicos por avitaminoses múltiplas são os prevalentes, por carência de alimentos, coexistindo com a subnutrição/fome e a desidratação/sede.

A falta de múltiplas vitaminas em simultâneo (A- cegueira noturna; complexo B – mal das calmarias ou beribéri náutico; C – escorbuto; PP – pelagra; ...) causa quadros clínicos complexos, que podem ser frustrantes ou claramente sintomáticos. O facto de o escorbuto ser praticamente a única doença mencionada, deve-se ao facto das hemorragias visíveis que provoca, que são sempre um sinal de alarme.

O aporte de vitamina C ao organismo é inteiramente proveniente da alimentação (frutas e legumes frescos). As suas necessidades diárias são cerca de 60-80 mg e as suas reservas no organismo são limitadas. Aproximadamente aos 41 dias de privação a vitamina C desaparece do sangue, com ausência de sintomas; com cerca de 4 meses de privação começam as alterações cutâneas (hiperqueratose folicular), e, por volta dos 5 meses, são visíveis hemorragias e deficiente cicatrização de feridas.

O escorbuto era uma doença pouco conhecida. E mal descrita, porque a presença de médicos a bordo era uma raridade. As exceções aconteciam quando algum embarcava na qualidade de passageiro em trânsito, ou quando integrado na comitiva de uma alta individualidade.

Os sintomas patognomónicos do escorbuto incluem a palidez e opacidade facial; astenia intensa com dispneia para pequenos esforços; gengivorragias e hemorragias cutâneas petequiais; pequenas feridas cutâneas evoluindo para úlceras; edemas maleolares e das zonas de

declive; e sinais inflamatórios articulares. A febrícula, as dores abdominais, a paradontose e as perdas dentárias, são sintomas menos frequentes. _

Permitam-me que apresente uma imagem gráfica sobre o escorbuto, comparando os tecidos do corpo humano com a “calçada portuguesa” ... Esta, é composta pelas pedras e pela argamassa que as une. No seu assentamento, devem as pedras estar bem juntas, sem vãos entre si. E, os vãos eventualmente existentes, preenchidos com a argamassa. Quando a água da chuva e/ou raízes de plantas, se infiltram entre as pedras, arrastando a argamassa, a calçada tem tendência a esboroar-se, soltando-se as pedras.

Simplificando, nos tecidos humanos, as células têm um paralelo com as pedras; e as fibras de tecido conjuntivo/colagénio, com a argamassa (estas fibras não só unem as células mantendo a sua coesão, mas também suportam os capilares sanguíneos que alimentam essas células). A vitamina C, atua por hidroxilação do aminoácido prolina, constituinte da proteína colagénio. Sem esta reação química, a estrutura tridimensional das fibras é afetada e perde a sua funcionalidade: as células como que se deslaçam e sofrem necrose, e a frágil parede dos capilares sanguíneos, apoiadas nas fibras de colagénio, extravasam o seu conteúdo (plasma e células sanguíneas), causando edemas e hemorragias, visíveis se exteriorizadas por um orifício natural (como por exemplo as gengivorragias) ou se ocorrerem na pele; invisíveis, se ocorrerem no interior da cavidade torácica, abdominal ou craniana.

E’ também compreensível que as zonas do corpo de maior declive (membros inferiores; abdómen), por ação da gravidade, tivessem mais edemas, provenientes dos líquidos extravasados dos capilares (o plasma). Por sua vez, as articulações, por causa da sua mobilidade natural, estão particularmente sujeitas a sofrer edemas e hemorragias, causando dores e acentuada incapacidade funcional.

E qualquer esforço físico mais violento, por estimular a circulação sanguínea, é passível de causar uma hemorragia fatal nos tecidos afetados. De notar, que, mesmo aos doentes com escorbuto, era muitas vezes ordenado pelo Contramestre que comparecessem no tombadilho para a manobra do navio, imposição esta absolutamente contraindicada.

O tratamento do escorbuto consistia na reposição de nutrientes frescos na alimentação, acompanhada de repouso absoluto para diminuir os riscos de hemorragia.

Outra característica impressionante do escorbuto, é a manutenção do estado vígil e da consciência até ao desenlace fatal dos doentes, o que é supostamente explicado pela histologia e vasos do sistema nervoso central, com lesões mínimas, comparativamente com as dos outros tecidos do organismo humano, comprovadas nas autópsias.

Quanto ao prognóstico, os doentes com escorbuto recuperavam quando lhes eram dados alimentos frescos e lhes era concedido repouso físico. Os que evoluíam com quadros clínicos de diarreia escorbútica ou de edema pulmonar e pneumopatia semelhante a uma tísica, eram frequentemente irreversíveis e fatais.

À medida que o escorbuto dizimava a Equipagem, as cerimônias fúnebres no mar tornaram-se frequentes.

Pigafetta situa o número dos que morreram de escorbuto em trinta e, “para além dos que morreram, vinte e cinco ou trinta ficaram doentes de diversas maleitas... por isso restavam muito poucos homens saudáveis”.

Enquanto os homens da tripulação sofriam e morriam de escorbuto, F.M., Pigafetta e vários Oficiais, mantinham-se saudáveis. Ninguém sabia o motivo, mas havia uma razão para não terem contraído a doença: alimentavam-se regularmente com compota de marmelo (o “membrillo”), desconhecendo que era um antiescorbútico significativo.

«Durante três meses e vinte dias, fizemos umas boas quatro mil léguas pelo Pacífico, assim chamado muito corretamente... pois durante esse tempo não tivemos nenhuma tempestade», relata Pigafetta.

Por esta altura a Frota encontra-se numa situação muito crítica: além de estar a ficar sem água e com a tripulação a morrer de escorbuto, ainda não tinha alcançado as Ilhas das Especiarias, como era esperado.

5. Chegada às Ilhas Marianas

A salvação chegou, por fim, noventa e oito dias depois da frota ter deixado o estreito. Pigafetta anota: “... Se Nosso Senhor e a Virgem Mãe não nos tivessem ajudado... dando-nos bom tempo e outras coisas, tínhamos morrido neste mar tão grande... e acredito que nunca mais nenhum homem intentara fazer tal viagem”. E, cerca das seis da manhã de 6-3-1521, Lope Navarro, no seu posto de vigia dezoito metros acima do tombadilho do Victoria, anuncia lá de cima: Terra! Terra! Estas palavras repentinas puseram toda a gente feliz.

A ilha onde a Armada desembarcaria é agora Guam, a maior das ilhas vulcânicas do arquipélago das Marianas. Levantam ferro a 9-3-1521 e embora a fruta e os legumes que tinham adquirido comessem em breve a devolver a saúde à tripulação doente de escorbuto, Andrew de Bristol, Mestre-bombardeiro da frota, viria a falecer, ocorrendo no mar a habitual cerimônia fúnebre. Foi de imediato substituído pelo norueguês Hans Bergen.

De novo, a Frota rumo a Ocidente, na extensão do Pacífico, sem nenhuma ideia clara de como alcançar as Ilhas das Especiarias.

6. Chegada às Filipinas

6.1 Em Cebu

A Armada continuou navegando no Arquipélago das Filipinas. Passaram por várias ilhas até que entraram num canal entre duas delas, uma chamada Mactan e outra Cebu. “Ao meio-dia de domingo 7 de abril”, relata Pigafetta, “quando a Frota se aproximou das costas arenosas e sombreadas com palmeiras da cidade de Cebu, a tripulação constatou que a ilha era habitada pelo povo mais próspero que já tinham encontrado até à altura na viagem”.

Logo que os navios ancoraram, deram salvas aos da terra com disparos das bombardas.

F.M. enviou então Cristóvão Rebelo “como embaixador ao Rei de Cebu”, acompanhado do escravo Henrique, como intérprete. “O Rei, Humabon, estava rodeado de uma multidão de súbditos, assustados com os disparos”, mas Henrique apressou-se a explicar que eram um sinal de paz e amizade. Referiu ainda que “o seu Capitão-general devia vassalagem ao maior Rei e Príncipe do mundo e que ia descobrir as Molucas. E decidira passar por Cebu para comprar alimentos”. O Rei deu as boas-vindas aos visitantes.

Quando F.M. desembarcou para saudar o Rei Humabon, este trajava com esplendor régio para os receber. O Rei desejava que ficássemos para jantar, mas disseram-lhe que não podiam ficar. Pigafetta abstém-se de descrever os folguedos subsequentes com as mulheres naturais de Cebu.

Quando regressaram aos navios nessa noite, os emissários enviados a terra foram acolhidos com a triste notícia que dois tripulantes gravemente doentes estavam moribundos. E de facto, na manhã seguinte, 10 de abril, Martin Barreta sucumbiu de escorbuto, contraído durante os noventa e oito da travessia do Pacífico. E, horas depois, o marinheiro Juan de Aroche, falecia também. Foram sepultados num cemitério cristão, criado em Cebu para o efeito.

Na manhã de 14 de abril, decorreu o Batismo do Rei Humabon, com todo o cerimonial que se conseguiu organizar. Nos dias seguintes, entre homens, mulheres e crianças foram baptizadas oitocentas almas e praticamente toda a população de Cebu acabou por abraçar o Cristianismo. Em breve, habitantes de outras ilhas vieram ao encontro do Padre Valderrama e no total converteram-se cerca de duas mil e duzentas pessoas.

O êxito retumbante e inesperado destes acontecimentos, terá influenciado a decisão que F.M. tomou para com o chefe tribal Lapu Lapu, da vizinha Ilha de Mactan, que recusara a conversão ao Cristianismo e o juramento de fidelidade a Carlos I: a ameaça de confisco de bens e a pena de morte. E, para demonstrar que a sua decisão era para ser levada a sério, aprontou um grupo de homens da Equipagem para enfrentar os revoltosos.

6.2 As ocorrências na Ilha de Mactan. A Morte de F.M.

A decisão de combater Lapu Lapu alarmou a Armada e o círculo mais próximo de F.M., que, surpreendido, terá mesmo questionado a sua capacidade crítica e sanidade mental. Gines de Mafra opinou que, em caso de vitória, pouco se beneficiaria e, caso contrário, poderia ser posta em risco a Armada, que era o mais importante... Juan Serrano, Capitão do Santiago, também era desfavorável ‘a participação nesta batalha, que considerou desnecessária. Converter nativos seria muito meritório, mas a Missão principal da Armada era chegar às Ilhas das Especiarias e negociar, conforme estipulavam as ordens de Carlos I. Recordou, ainda, que já tinham sofrido muitas baixas e que não se podiam dar ao luxo de perder mais vidas. Pigafetta também advertiu o Capitão-general contra a tomada de medidas drásticas e desnecessárias contra Lapu Lapu, mas, obstinadamente, F.M. não desistiu.

A redução ao mínimo do número de homens mobilizados e a instrução dada aos navios, por motivos de segurança, para que se mantivessem suficientemente afastados da costa, foram as duas únicas concessões que o Capitão-general acedeu a fazer.

Esta decisão pode ser explicável pelos traços da sua personalidade ou enquadrável num episódio de disfunção cognitiva, que aliás podem coexistir.

A disfunção cognitiva é uma perturbação transitória e em geral reversível e flutuante da cognição, da atenção e do nível de consciência. Tem como sintomas a perturbação da atenção (por exemplo, dificuldade de concentração ou de acompanhamento de um diálogo), da consciência (com limitação da orientação relativamente ao ambiente circundante) e da cognição (deficit de perceção, pensamento, memória e linguagem) e poderia ter sido precipitada por um conjunto de fatores, como desnutrição, desidratação, anemia, padrão de sono insuficiente durante um período prolongado, a pressão/stress emocional, ou até a ingestão de algum tóxico da alimentação indígena (por exemplo, o betel).

Contudo, a decisão de F.M., enquadra-se mais nas características da sua personalidade, para o que me baseio na sua história, pregressa e recente: 1º É um combatente experimentado: (em 1509 participa na Batalha Naval de Diu; em 1510 na tomada de Goa; em 1511 na conquista de Malaca; em 1513 na defesa de Azamor. 2º É determinado e leal. 3º Confiante nos seus Homens e na superioridade das suas armas. 4º Euforia recente, decorrente dos resultados alcançados em Cebu.

F.M. integrou a Força organizada para o combate, que incluía Pigafetta e sessenta homens armados com corseletes e elmos, que desembarcou em Mactan três horas antes do amanhecer.

Mal tinham acabado de chegar a terra, surgem os homens de Lapu Lapu, vindos da selva, em número de cerca de mil e quinhentos homens (segundo os cálculos de Pigafetta) e não de poucas dezenas, como era esperado, provenientes da aldeia que F.M. tinha destruído. A proporção de guerreiros de Mactan para europeus, seria de trinta para um. Carregaram sobre os europeus e atingiram o Capitão-general no membro inferior direito com uma seta envenenada, que lhe provocou um rápido enfraquecimento (possivelmente por paralisia) e o levou a dar ordem de retirada, na sequência do que vários nativos o atacaram. Ferido, relata Pigafetta, «caiu, acabando a sua vida trespassada por lanças e cimitarras e oito dos nosso homens morreram com ele». O corpo de F.M. ficou à deriva nas águas perto da praia de Mactan até ser reclamado pelos guerreiros vitoriosos. Da Frota, instaram Humabon a enviar uma mensagem a Lapu Lapu a pedir a devolução do cadáver do Capitão-general e da sua armadura, o que foi recusado.

6.3 Situações decorrentes de Mactan

Falecido F.M., impunha-se substituí-lo no Comando da Armada. A votação para a eleição do novo Capitão-general teve como resultado a escolha de dois candidatos: Duarte Barbosa (cunhado de F.M e Comandante do Trinidad) e Juan Serrano.

Entretanto, Henrique, que permanecia na sua tarimba no Trinidad, alegando os ferimentos sofridos na batalha de Mactan, proclamou que agora era livre, pois o seu senhor morreria. E de facto, na eventualidade de morte, F.M. providenciara no seu testamento a liberdade de Henrique, junto com uma doação de 10.000 maravedis. Mas, Duarte Barbosa, considerando-o insubstituível como tradutor, disse-lhe, que embora o seu senhor estivesse

morto, não iria ser posto em liberdade ou solto, pois ainda era escravo da Senhora Beatriz, viúva do Capitão-general.

Pigafetta comenta «acreditar que Henrique, ao desembarcar, procurou Humabon, Chefe de Cebu, e assim planearam uma conspiração». E, em 1-5-1521, antes que a Armada partisse, convidou para um banquete, presumivelmente através de Henrique, as pessoas da Frota que quisessem partilhar a sua hospitalidade. Trinta homens da equipagem decidiram aceitar.

Entretanto, Pigafetta, que tinha ficado a bordo por ter sofrido um ferimento na batalha de Mactan, depara, alarmado, com o Piloto português João Lopes de Carvalho e o Aguazil Gonzalo Gomez de Espinosa, a regressarem atabalhoadamente a bordo e ouve gritos e gemidos em terra, ocorridos na sequência de um massacre que acabava de vitimar 27 membros das Equipagens.

Refere então que «rapidamente levantaram âncora, cortaram os cabos e fizeram-se a vela, pois os indígenas, nas suas embarcações, tentaram assaltar os navios». Deste modo, as três naus da Armada saíram precipitadamente do Porto de Cebu, com 115 homens dos 260 que tinham partido de Sevilha, sem a possibilidade de se reabastecerem.

Deram-se conta da irremediável escassez de tripulantes para o manobrar e decidiram abandonar o Concepcion, transferindo tudo o que pudesse ser aproveitado (provisões, cordame, velame, acessórios, armas, instrumentos de navegação...) para a Trinidad (ainda o Navio-almirante) e para a Victoria. E, na noite de 2-5-1521, atearam fogo ao navio, abandonando-o em alto mar.

7. Navegando nas Filipinas. Chegada às Ilhas das Especiarias.

As especiarias

7.1 Navegando nas Filipinas

Relevante nesta fase da viagem, era a concentração de esforços para alcançar as Ilhas das Especiarias. Adaptados à navegação em grandes extensões de mar alto, tinham agora de navegar através de um labirinto de ilhas. Necessitavam de uma carta fiável, ou, na sua inexistência, de um piloto experimentado.

Depois das horríveis experiências em Cebu e Mactan, tinham relutância fazer arribadas em ilhas estranhas e o resultado foi o agravamento da escassez de água e alimentos.

A procura de alimentos tornou-se frenética, «muitas vezes a ponto de abandonar os navios para não morrer de fome...», segundo Pigafetta.

Tal era a vontade de acabar com este pesadelo, que, em desespero e sem compaixão, atacaram um navio que avistaram no horizonte e raptaram um dos prisioneiros, que os guiou até as Molucas.

7.2. Chegada às Ilhas das Especiarias

A 6-11-1521 avistaram as Molucas. Segundo Pigafetta, «agradecemos a Deus e com alegria descarregamos toda a nossa artilharia... e não admira que estivéssemos tão contentes, pois tínhamos passado vinte e sete meses menos dois dias a procurar as Molucas».

A 8 de Novembro a Armada entrou no porto de Tidore. E no dia seguinte, vogou, até aos navios, uma luxuosa embarcação com um emissário que se apresentou como al-Mansur (Almansor, em português). O triunvirato de Oficiais Elcano, Espinosa e Mendez, chegou a um acordo com Almansor, acordando uma primazia comercial com Espanha, embora isso violasse o Tratado de Tordesilhas. Terminadas estas formalidades, queriam obter as especiarias tão depressa quanto possível.

Esta pressa foi motivada pelo conhecimento, que lhes foi transmitido em Tidore, da inquirição recente que os Portugueses tinham feito sobre a chegada da Frota das Molucas, da qual estavam informados e que pretendiam interceder.

Também souberam que os portugueses, desde há cerca de dez anos, comerciavam secretamente nas Molucas, o que Rei de Espanha não devia saber. Esta última informação, explicaria o motivo pelo qual o Rei D. Manuel I recusara a proposta de F.M., que, ao descobrir uma nova rota, ameaçava o lucrativo comércio de especiarias de Portugal.

Na tarde de 25-11-1521 a Frota carregou setecentos quilos de cravos. E até aos primeiros dias de dezembro, os homens da Armada compraram e armazenaram cravos até não terem mais bugigangas para trocar por especiarias e mais espaço para os armazenar. E também a noz-moscada, quase tão importante e valiosa como os cravos.

7.3. As Especiarias

Cravo significa prego e, de facto, a forma do seu botão de flor, seco, com um a dois centímetros de comprimento, tem o aspeto de um prego e contém até vinte por cento de um óleo essencial aromático, o eugenol. É um arbusto, o *Syzyium aromaticum*, craveiro da Índia, com maturação lenta, que desde a plantação até à colheita pode levar sete ou oito anos. Tanto no Oriente como no Ocidente incentivou a economia mundial emergente por ter valor comercial. Era utilizado como tempero alimentar e para o mau hálito. A Europa encontrou ainda aplicações medicinais para o cravo. A sua essência, usada como colírio, supostamente melhorava a visão... O seu pó aplicado na pele, aliviava febres e constipações... O cravo, adicionado aos alimentos, tinha um efeito diurético e laxativo.... Era uma panaceia milagrosa, preciosa e maravilhosa em muitos aspetos...

A noz-moscada era quase tão importante e valiosa como os cravos. Segundo Pigafetta, «assemelha-se à nossa nogueira e tem folhas como as dela... Quando apanhada tem o tamanho de um marmelo pequeno...».

8. A viagem de regresso

Aproximando-se a hora da partida, o ritmo de atividade na Frota não abrandava. Embarcaram-se setenta barricas de água e um suprimento de lenha.

No dia da largada, as autoridades locais reuniram-se para a despedida. O Victoria levantou âncora e fez-se à vela, esperando fora do porto que o Trinidad se lhe juntasse. A artilharia dos navios, no meio de grande excitação, foi mais uma vez disparada.

8.1 A desventura da Nau Trinidad e da sua Guarnição

Mas, para consternação de todos, no momento da largada, o Trinidad começou a meter água e em risco de se perder com o seu carregamento de especiarias. Não conseguiu zarpar e teve de permanecer em Tidore, para reparações, durante três meses.

Acabaria por levantar ferro a 6-4-1521, completamente atestado com um carregamento de cerca de cinquenta toneladas de cravos, capitaneado por Gonçalo Gomes de Espinosa e, como Piloto, o genovês João Batista Punzorol.

Espinosa deixou quatro homens em Tidore para instalarem um entreposto comercial. Mas, cinco semanas depois da partida do Trinidad, em 13 de maio aparece em Tidore uma Frota de sete navios portugueses, comandada por Antonio de Brito, que os prende e toma conta do entreposto.

Espinosa era um soldado e não tinha experiência de Comando de um navio. Depois de zarpar e carregar provisões na ilha de Komo, tomou uma rota para norte que, com uma sucessão aparentemente interminável de tempestades e chuvas torrenciais do início da época das monções, viria a ser desastrosa.

«Nesta altura muitos começaram a morrer de escorbuto e um deles foi aberto para ver de que é que estavam a morrer, e verificou-se que o corpo estava como se todas as veias se tivessem aberto porque todo o sangue se espalhará pelo interior do corpo. A partir de aí, quando alguém ficava doente era sangrado porque se pensava que o sangue o estava a sufocar, mas continuavam a morrer à mesma e não iludiam a morte, por isso de aí em diante os homens eram considerados sem remédio e não eram tratados», refere Gines de Mafra. Por esta altura, morreram trinta homens com escorbuto, restando vinte para a manobra do navio.

Então Espinosa caiu em si: «Quando vi as pessoas a sofrer, o tempo contrário e percebi que estava no mar há cinco meses, voltei para as Molucas, e quando chegamos às Molucas... tinham-se passado cerca de sete meses sem carregar quaisquer alimentos». Procurou então abrigo no porto de Benaconora e decidiu enviar uma carta a Antonio de Brito, referindo a situação crítica em que se encontrava e revelando as suas coordenadas.

Alguns dias mais tarde, uma caravela portuguesa com vinte homens armados, surgiu em Benaconora, subiram a bordo do Trinidad na expectativa de subjugarem a tripulação, mas retrocederam, pelo espetáculo atroz de homens mortos e moribundos, exalando um cheiro nauseabundo, num navio prestes a afundar-se. Espinosa foi preso e o Trinidad, fétido e decrepito, foi levado para Ternate, onde os sobreviventes foram encarcerados.

Antonio de Brito examinou os diários apreendidos de bordo do Trinidad, confirmando que continham provas condenatórias da rota da Armada através de águas portuguesas e das suas tentativas para roubar as Ilhas das Especiarias a Portugal. As origens destas informações, inequívocas, eram do astrónomo oficial da Frota, André de San Martin.

8.2. A viagem de regresso da Nau Victoria

A Nau Victoria, ao meio-dia de 22-12-1521, comandado por Elcano, tinha-se despedido do Trinidad com uma descarga de canhões, e, «com muitas lágrimas e abraços, partimos»,

remata Pigafetta. Mas só saíram perto do meio-dia, pois estavam a escrever cartas para Espanha – testemunho de saudade, de uma Equipagem, que deixou tudo para trás para embarcar, mas que intimamente conservava os seus afetos.

Carregada com cravos e cerca de sessenta homens, a Victoria rumou em direção ao Cabo da Boa Esperança. Apesar de navegar sozinho no alto mar, em mau estado de conservação, à mercê de tempestades, dos baixios, dos assaltos e da perseguição dos navios portugueses, não tinha outra alternativa.

No início de janeiro, ancoraram numa Ilha conhecida por Malua, para reparações e calafetagem do navio.

A 25-1-1522 retomam a navegação e aproximadamente cinco léguas depois aportam a Timor. Durante a estadia, desertaram Martin de Ayamonte, aprendiz de marinheiro e Bartolomeu Saldanha, criado de bordo.

Referem ainda que se abstiveram de ter relações com mulheres locais, por crerem que estavam infetadas com sífilis, a doença de S. Job. Tinham visto sinais do que pensavam ser sífilis «por todo o lado nas Molucas», segundo Pigafetta, mas a maior concentração ocorria em Timor. Os marinheiros portugueses poderiam tê-la trazido (a sífilis era também conhecida pela “doença dos portugueses”). Contudo, a doença foi descrita na China séculos antes de ser conhecida na Europa e os juncos chineses percorriam com regularidade estes mares. E’ também possível que o diagnóstico dos marinheiros estivesse errado e que tivessem visto ilhéus com uma outra doença.

Reabasteceram-se e a 11-2-1522, levantam ferro rumo ao Cabo da Boa Esperança. Embora este Cabo tivesse sido dobrado pela primeira vez em 1488 por Bartolomeu Dias e nove anos depois por Vasco da Gama, era ainda considerado extremamente perigoso e de difícil navegação, mesmo para um navio com boas condições de navegabilidade e com um Comandante experiente. Dobrá-lo, poria à prova até ao extremo as capacidades de Elcano.

Muitos, na tripulação, queriam abandonar o navio em Madagáscar em vez de arriscarem a dobrar o Cabo, diz Pigafetta «porque o navio estava a meter muita água, porque estava muito frio e especialmente porque não tínhamos outro alimento senão água e arroz; pois como não tínhamos sal, as nossas provisões de carne tinham apodrecido». O arroz mitigava a fome, mas não era um preventivo do escorbuto porque não tem vitamina C na sua composição.

Madagáscar era uma praça-forte onde aportavam os navios portugueses no seu caminho de ida ou de volta para as Índias, onde, conseqüentemente, o risco de exílio e escravidão era real, pelo que reconsideraram, desistindo de fazer uma arribada, refere Pigafetta.

A meio caminho entre a Austrália e a África, o Victoria começou a meter água de forma perigosa. Não conseguindo encontrar um ancoradouro seguro, as reparações possíveis fizeram-se a navegar.

A sova constante do mar esgotava a tripulação e encontrar muito simplesmente um momento de calma para comer algumas mãos-cheias de arroz, passou a ser um grande feito. Também de noite não havia descanso para a guarnição, nem fogueira para cozinhar, nem cobertor seco, nem garantia que o sofrimento acabasse em breve. Chegar vivo ao fim do dia

era um milagre. Poderiam dobrar o Cabo numa questão de dias, mas por outro lado podiam nunca conseguir realizar essa proeza.

Voltar para trás era equivalente a uma morte de fome na grande extensão do Oceano Índico ou a uma captura pelos portugueses.

Quando o vento mudou ligeiramente e as tempestades abrandaram, Elcano levou então por fim o seu navio a passar o Cabo da Boa Esperança. Pigafetta escreve com evidente alívio: «Finalmente, com a ajuda de Deus, dobramos aquele Cabo...» E a 22-5-1522 o Victoria conseguiu pôr fim prosseguir rumo a norte e descansaram na Baía Saldanha, a Norte da Cidade do Cabo, onde reabasteceram de água e lenha.

A 8-6-1522 atravessaram o Equador. «Depois viajamos continuamente rumo a noroeste durante dois meses sem recolher qualquer comida ou água... reapareceu o escorbuto na guarnição... vinte e um homens morreram durante esse curto período...», relata Pigafetta.

Nesta dramática situação, viram-se obrigados a fazer uma arribada em Cabo Verde e, a 9-7-1522, chegaram à Ilha de Santiago, que tinha servido de referência para a linha de demarcação segundo o Tratado de Tordesilhas. Logo que a Victoria ancorou no porto da Ribeira Grande, apresentaram-se como um navio de carga espanhol e invocaram uma avaria no mastro do traquete, que os fez arribar, mas sem mencionarem a sua visita às Ilhas das Especiarias. «Com estas boas palavras..., conseguimos dois carregamentos de arroz», refere Pigafetta.

No dia 14 de julho, o batel do Victoria foi enviado a terra numa tentativa de obter mais arroz. E voltou no dia seguinte para buscar outro carregamento, mas não voltou. Quando se aproximaram de terra para tentar indagar a razão da demora, os portugueses exigiram a rendição dos tripulantes do Victoria, que, em resposta, resistiram. Pediram que lhes devolvessem os 12 prisioneiros e o batel, ao que responderam que levariam este pedido aos seus oficiais. E os do Victoria informaram que fariam uma bordada a aguardar a resposta, mas, chegados a bordo, içaram as velas e partiram. Era o dia 15-7- 1522.

Possivelmente, a desconfiança que motivou estas prisões, teria sido devida a uma tentativa de pagar com cravos, o arroz que tinham ido buscar a terra. Outra hipótese, seria devida a um dos marinheiros do Victoria, que, em terra, teria cometido a inconfidência de dizer que o seu Capitão-general, F.M., morrera.

9. Chegada a Sevilha

Elcano conduziu o Victoria rumo a norte, com destino a Espanha. A guarnição, exausta, era forçada a fazer funcionar as bombas dia e noite para manter o navio a flutuar.

Avistaram Tenerife e, sempre a laborar com as bombas, passaram o Cabo de S. Vicente a 4-9-1522.

E dois dias depois entraram na baía de Sanlúcar de Barrameda com apenas dezoito homens, a maioria doente, que eram os sobreviventes dos sessenta que tinham partido das Molucas. A 10-9-1522, chegam a Sevilha.

Sob escrutínio de representantes do Rei, trabalhadores das docas descarregaram o Victoria da preciosa carga de cravos-da-índia: 381 sacas pesando 524 quintais, com um valor que atingiu os 7 888 864 maravedis, que passaram diretamente para o financiador da expedição, Cristobal de Haro. Este carregamento foi despachado para venda, endereçado a Diego, irmão de Cristobal, residente em Antuérpia. Os lucros foram divididos entre os Haro e a Coroa Espanhola.

10. Notas finais

Fernão de Magalhães foi um exemplo brilhante de nobreza e heroísmo. Marinheiro, entre as virtudes que possuía, salientava-se a constância com que enfrentava as maiores adversidades, sofrimentos e o cumprimento dos compromissos assumidos. Intuíu de forma precisa a navegação e as cartas marítimas. A sua perícia, ao vencer o Estreito em toda sua extensão, pode ser justamente reconhecida como uma proeza ímpar da História da Exploração Marítima.

Juan Sebastian Elcano, Marinheiro determinado, com qualidades de liderança, reveladas no Comando da Nau Victoria, que concluiu com sucesso a 1ª Viagem de Circum-navegação da Terra, que ficou entre os maiores feitos de sempre da História da Navegação à Vela.

Francesco Antonio Pigafetta, Cavaleiro de Rodes, Cronista da Frota, autor da «Relazione», obra em que faz um relato extraordinário de observação de novas terras e de uma nova natureza, até então desconhecidas. Quando da morte de F.M., escreveu: «mataram o nosso espelho, o nosso lume, o nosso conforto e o nosso verdadeiro guia...». E sobre Juan Sebastian Elcano, refere: «recusando uma arribada da Nau Victoria a Madagáscar, mais cioso da sua honra do que da própria vida, deliberou que iriam para Espanha, vivos ou mortos...».

Aos cuidadores da Frota, a quem a Equipagem poderia aplicar a expressão «ninguém está mais perto de nós, do que aqueles que nos ajudam a curar as feridas».

Aos que morreram em viagem, desconhecidos na sua grande maioria, alistaram-se por espírito de aventura e com esperança de melhorar as suas vidas. Todos os seus dias foram de viagem, com um horizonte que parecia não ter fim. Os seus navios, não foram apenas um local estiveram, mas onde viveram, conviveram, aprenderam e sofreram. Faleceram, contribuindo para descortinar mais do mundo, do que qualquer outra pessoa, até então.

Aos 18 sobreviventes, chegados a Sevilha, exaustos, com vestuário deteriorado, descapotes e muito possivelmente doentes, foram rezar aos Santuários de Santa Maria da Victoria e de Santa Maria del Antigua, após o que recolheram em silêncio a suas casas. Não foi apenas o conhecimento da Terra que mudou. Eles também regressaram diferentes e este silêncio terá sido indispensável, no refazer desta nova fase das suas vidas. E, para os compreender, ensina mais do que quaisquer palavras que nos pudessem ter dirigido.

11. Bibliografia

BERGREEN, Laurence - **Over the Edge of the World**. Bertrand Editora, 2005. ISBN 9789722514231.

COELHO, Latino - **Fernão de Magalhães**. Editores Santos & Vieira, Lisboa, 1917.

PEILLARD, Leonce - **Magellan Et Le Premier Tour Du Monde De La “Victoria”**, Livraria Bertrand, Lisboa, sem data.

PIGAFETTA, Antonio - **Relazione del primo viaggio attorno el mondo**.

VELOSO, José Maria de Queiroz - **Fernão de Magalhães, A Vida e a Viagem**. Editorial Imperio, Lisboa, 1941

VALLIÈRE, Pierre - **Le Voyage de Magellan Raconte' Par Un Homme Qui Fut En Sa Compagnie**. Centro Cultural Português, Fundação Calouste Gulbenkian, Paris, 1976.

UM TAPETE DE FLANDRES: A NATUREZA DA TERRA DOS BRASIS NO SÉCULO XVI

Paulo de Assunção¹

Resumo

O artigo visa a discutir como a natureza das terras brasileiras foi realizada no século XVI e o seu significado para a mentalidade do período, considerando os relatos empreendidos por jesuítas no seu esforço para integrar as novidades ao saber europeu. As diferenças e similaridades foram compreendidas por meio de exemplos bíblicos, que revelam mecanismos de leitura que oscilam entre referências de superioridade e inferioridade, que caracterizou as primeiras interações culturais. A sobrevivência no hemisfério sul, desde o período medieval, apresentou-se como uma das principais indagações do homem europeu. A falta de informações precisas sobre terras e povos abaixo da linha do equador deu ensejo a conjecturas sobre a vida naquela região. As descobertas marítimas responderam parcialmente aos questionamentos e mostraram aos olhos do Velho Mundo, a possibilidade de conhecer o alter orbis. Paulatinamente os registos foram dando a conhecer um mundo de « novidades », em especial, no que diz respeito à fauna e flora brasileira.

Palavras-chave: interações culturais; fauna brasileira; flora brasileira; confrontos culturais.

Abstract

The aim of this paper is to discuss how the nature of the Brazilian lands was understood in the sixteenth century and its significance for the mentality of the period, taking into account the reports made by the Jesuits in their effort to introduce the novelties into European knowledge. The differences and similarities were perceived through biblical examples that reveal reading mechanisms oscillating between references to superiority and inferiority that characterised the first cultural interactions. Since the Middle Ages, survival in the southern hemisphere has been one of the main concerns of European man.

¹ Doutor em História Ibérica (École des Hautes Etudes en Sciences Sociales - EHESS-Paris); Doutor em História Econômica e Social (Universidade Nova de Lisboa) e Doutor em História Social pela (Universidade de São Paulo). É pós-doutor em Ciência da Religião (Universidade Mackenzie) e História da Educação (Universidade Estadual de Maringá).

Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e investigador integrado do Centro de Estudos Clássicos (CEC) da Universidade de Lisboa.

Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, da Sociedade de Geografia de Lisboa e investigador integrado do Centro de Estudos Clássicos (CEC) da Universidade de Lisboa.

The lack of precise information about the countries and peoples below the equator led to speculation about life in this region. Maritime discoveries partially answered the questions and showed the Old World the possibility of knowing the *Alter Orbis*. Gradually, records revealed a world of “novelties”, especially in terms of Brazilian flora and fauna.

Keywords: cultural interactions; Brazilian fauna; Brazilian flora; cultural clashes.

Na Idade Média, o homem, impregnado do pensamento cristão, viu na natureza o referencial básico para a compreensão da condição humana. Para Jacques Le Goff o homem medieval entendia que « o horizonte geográfico é um horizonte espiritual, o horizonte da Cristandade », ² a partir do qual define a si próprio, a natureza e o resto da humanidade. Para o cristianismo, a ordem do meio natural, ou do Universo criado, estava diretamente ligada à estruturação de uma sociedade ordenada. Assim sendo, no processo criativo primordial Deus é identificado como um construtor, o artesão do mundo, que é responsável pela modelação da matéria e pela harmonia dos alicerces sociais, colocando o homem como senhor de todas as criações divinas na Terra. ³

A doutrina da criação judaica, segundo Ludwig Feuerbach, entende a existência divina como monoteísta, formada por um ser puro, enquanto causa única, ⁴ anterior ao mundo natural, sem o qual o « vir-a-ser » dos elementos naturais não poderia ter ocorrido. ⁵ Conforme ressalta Stanislas Breton, o termo « natureza » é estranho à linguagem religiosa. A criação divina se refere sempre de forma individuada a criação do céu, da terra. Em sentido amplo o mundo natural pode ser compreendido como « todas as coisas » do mundo. A valoração do ato divino criatório reside na capacidade de produzir as coisas a partir do nada, *ex nihilo*, ou seja, a partir da inexistência física das coisas. Assim, o pensamento cristão, ao atribuir ao universo uma origem divina, entendia que o Cosmo era fechado e finito, pois dependia da vontade de Deus. ⁶

Neste sentido, o mundo natural era decorrência de um ato autoritário primordial do criador, que instaurava a existência do meio natural pelas suas atribuições benéficas para com o ente divino e o homem. Pois, após Deus ter criado o mundo, dando organização e coerência ao Caos primitivo, numa auto consulta deliberou: « Façamos o homem à nossa imagem e semelhança, e presida aos peixes do mar, e às aves do Céu, e aos animais selváticos e a toda a terra, e a todos os répteis, que se movem sobre a terra ». ⁷ As criações que antecedem temporalmente a existência humana só têm sua razão de ser em função da vida humana. Assim sendo, o ser humano, como último ato divino de um processo criatório, é responsável pelo sentido do mundo. O texto bíblico do *Gênesis* enfatiza a criação do Mundo por Deus, tendo como objetivo básico prepará-lo para a existência humana, pois o homem e a mulher são criados à semelhança divina e colocados numa categoria diferenciada em relação às demais criações, suplantando-as e controlando-as.

² LE GOFF, Jacques - **A civilização do Ocidente Medieval**. vol. II, p. 137.

³ Gên. 1:X.

⁴ Feuerbach associa monoteísmo e egoísmo ao afirmar que: « o monoteísmo é essencialmente monoteístico, porque ele só tem uma coisa por meta: a si mesmo. O egoísmo recolhe, concentra o homem sobre si mesmo; ele lhe fornece um princípio de vida sólido, denso, mas limita-o teoricamente, porque é indiferente a tudo que não se relacione imediatamente com o próprio bem-estar ». FEUERBACH, Ludwig - **A Essência do Cristianismo**. p. 155. Ver: BOTTÉRO, Jean - **Naissance de Dieu**. pp. 230-242.

⁵ BRETON, Stanislas - Christianisme et concept de nature. In BOURG, Dominique. **Le sentiments de la nature**. p. 146.

⁶ Breton identifica três significados para a ideia de criação, delineadas pela proposta de leitura de Feuerbach: « ato de independência absoluta do criador; compreensão do conceito de “*ex nihilo*” em função direta ao criador; o ato criador é a manifestação de uma gratuidade da ação do ente divino ». BRETON, Stanislas - Christianisme et concept de nature... pp. 144-145.

⁷ Gên. 1:26.

A natureza, portanto, é captada pelo homem que a decodifica sob um ponto de vista prático da sua sobrevivência, em decorrência dos desejos divinos, ou da gratuidade divina, que tem o dom de gerar os elementos naturais. Deus é a fonte da vida. O mundo natural é visto em função das necessidades humanas, a qual está submetida e sem a qual não possui significado, pois « por si mesma nada é ».⁸ A razão da existência da natureza é a de ser cultivada pelo homem, pois Deus colocou suas criaturas num « paraíso de delícias, para que o cultivasse e guardasse ».⁹ Cultivando e guardando o mundo natural o homem dava significado à criação divina, pois esta existia em função da existência biológica humana. O ato criativo, segundo Feuerbach, exteriorizava o princípio supremo do judaísmo que é o utilitarismo, que identifica os elementos naturais como « um mero meio para o fim do egoísmo um mero objeto da vontade », concluindo que o mundo natural para o hebreu é « o produto de uma palavra ditatorial, de um imperativo categórico, de um decreto mágico ».¹⁰

O rompimento do equilíbrio primordial, com o pecado original, marcou também o surgimento da consciência da alteridade. O ser humano diferenciava-se do todo, ao qual se opunha diretamente. O pecado original estabelecia a consciência humana na distinção entre o Homem e a Natureza, e definia uma escala valorativa que ia da positividade representada pelo homem a uma negatividade representada pelos elementos naturais. A leitura do mundo, a partir de então, passava a delinear-se entre estes dois polos antagônicos.

O conceito de natureza, no cristianismo, ao conceber uma união umbilical entre esta e o ser humano, enquanto criaturas divinas, confere uma similaridade intrínseca entre estes, sendo ambos inseparáveis e componentes de uma escala divina criatória, onde a alteridade nascente confirmava e definia as noções de igualdade, reciprocidade e interdependência.¹¹ Além disso, como bem observou Sérgio Buarque de Holanda, a maldição advinda da « Queda » (expulsão do paraíso) também se estendeu para as demais criaturas, inclusive a natureza, pois « era de crer ante a simples coerência dos juízos de Deus, que todas as coisas se vissem atingidas pelos malefícios do mesmo pecado. Toda sem exclusão dos próprios elementos ».¹² Recuperando o simbolismo emblemático da natureza na Idade Média o pensamento cristão resgatará principalmente a imagem do Éden, paraíso terrestre original perdido, símbolo da esperança e da salvação, delineado no *Gênesis* como contraponto de um mundo visível, onde as imagens infernais e as vicissitudes impostas ao homem preponderavam.

Os parques meios para a exploração da natureza, as colheitas deficientes, o trabalho árduo, a miséria e a fome criaram um meio propício para a busca de um paraíso terrestre;

⁸ DROUIN, Jean-Marc - *L'Ecologie et son histoire*. p. 38 e p. 55.

⁹ Gên. 2:15.

¹⁰ FEUERBACH, Ludwig - *A Essência do Cristianismo*. p. 156.

¹¹ BRETON, Stanilas - *Christianisme et concept de nature...* p. 161.

¹² HOLANDA, Sérgio B. - *Visão do Paraíso*. p. 195.

« um paraíso de delícias », ¹³ em que a abundância de recursos vegetais, animais e minerais permitiriam uma vida tranquila, sugerido pelo próprio texto bíblico. ¹⁴ Imagens de um jardim do Éden, idealizado pelo homem, povoam o imaginário europeu que concebe este espaço dentro de uma « geografia visionária », que em termos físicos é uma síntese da literatura clássica e das narrativas bíblicas. ¹⁵ Uma natureza abundante, repleta de árvores frutíferas, rios, fontes e lagos com água límpida, paisagens verdejantes entoadas pelos cantos dos pássaros era o quadro edênico a ser conquistado. ¹⁶

Todavia, esse paraíso não foi encontrado no território europeu. Os únicos espaços com características próximas de um paraíso para os homens daquele tempo eram os núcleos habitados e cultivados, cercados, sinais de segurança e descanso após as árduas travessias tão comuns naqueles idos. Para além dos cercados, encontravam-se as florestas, a natureza hostil não cultivada, vasta por excelência, e ameaçadora pela grandeza e perigos iminentes. O homem medieval entendia que o acesso ao momento da origem do mundo era possível, e as primeiras descobertas acenavam como manifestações do sagrado, neste sentido. O paraíso existia e estava separado do território europeu. Tal como a separação que Deus fez com as águas da Terra, no primórdio da humanidade, as novas terras também tinham sido separadas por Deus.

As descobertas marítimas que se processam no século XV e XVI, ao mesmo tempo em que marcaram o crescimento e fortalecimento da burguesia comercial, e dos Estados Nacionais, na sua avidez pela expansão, na busca de novos mercados, são responsáveis pela propagação contínua do simbolismo cristão acerca do Éden, bem como de uma visão de mundo egoísta e utilitária que se intensifica, após as descobertas de riquezas no Oriente. Neste Universo de Deus para Deus e por extensão ao homem como duplo do divino, cabia-lhe utilizar a bondade daquele que lhe era ofertada com o reconhecimento do mundo. Utilizando-se da natureza, o ser humano defendia a soberania divina, pois como conclui Frederick Turner, naquele momento, « os cristãos de todas as nacionalidades e seitas compartilhavam a concepção de que a terra era uma coisa criada divinamente para o usufruto, a edificação e o lucro do homem ». ¹⁷

A origem que é resgatada por ocasião das descobertas remete diretamente à criação universal, em que a lógica e o mundo eram tão desconhecidos quanto o Novo Mundo. Para Sérgio Buarque de Holanda, é notável a importância do predomínio deste pensamento. Na sua obra *Visão do Paraíso*, o autor ressalta as peculiaridades da mentalidade ibérica, imbuídas

¹³ Gên. 2,8-14.

¹⁴ Gên. 2,7-17.

¹⁵ HOLANDA, Sérgio B. – *Visão...* p. 16.

¹⁶ As representações do Paraíso foram as mais variadas possíveis no período medieval, sendo este identificado ora, numa ilha, ora em terra firme, sempre associado com a imagem de inacessível por barreiras naturais, água e fogo; montanhas intransponíveis; animais perigosos. Ver: KAPPLER, Claude - *Monstros Demônios e Encantamentos no Fim da Idade Média*. p. 34, e HOLANDA, Sérgio B. - *Visão ...* pp. 15-34 e pp. 185-246.

¹⁷ TURNER, Frederick - *O Espírito Ocidental contra a Natureza*. p. 109.

de um pensamento cristão tradicionalista, que fundia a busca de riquezas e a propagação da fé cristã, com o humanismo renascentista emergente, onde o pensamento científico inicia sua estruturação. A difusão da imagem de um « paraíso de delícias » encontra-se disseminada pelo corpo social. O europeu, incorporando a cientificidade do período humanista, revelava a sua sede pelo ilimitado, nas suas visões a respeito das novas terras descobertas, em que o desconhecido abria campos para a especulação sobre o maravilhoso. Sérgio B. Holanda descreve este estado de espírito como uma psicose, afirmando que:

« Essa psicose do maravilhoso não se impunha só à singeleza e credulidade da gente popular. A idéia de que do outro lado do Mar, Oceano se acharia, se não o verdadeiro Paraíso Terreal, sem dúvida um símile em tudo digno dele, perseguia, com pequenas diferenças, a todos os espíritos. A imagem daquele jardim fixada através dos tempos em formas rígidas, quase invariáveis, compêndio de concepções bíblicas e idealizações pagãs, não se podia separar da suspeita de que essa miragem devesse ganhar corpo num hemisfério ainda inexplorado, que os descobridores costumavam tingir da cor do sonho. E a suspeita conseguia impor-se até mesmo ao mais discreto e atilados, àqueles cujo espírito se formara no convívio assíduo com os autores da Antigüidade ».¹⁸

A imagem do Paraíso, mais presente e real do que as terras longínquas, conhecidas por alguns viajantes, povoa um imaginário propenso à ilusão. A coerência das imagens de reconhecimento provinha de uma coesão do progresso material da sociedade com o pensamento cristão. O imaginário ao nível espiritual, sugestionando as descobertas geográficas, inseria-se num universo de imagens sonhadas que, se por um lado confirmaram a magnitude divina, por outro, desestruturavam, no âmbito do conhecimento científico, os erros que os mapas antigos e medievais tinham consagrado. A ideia de psicose de um « Paraíso terreal », apresentada por Sérgio B. Holanda, enquanto uma lembrança mítica da história que povoa a mentalidade europeia, permite entender o contexto das descobertas em função de uma reflexão sobre a origem do ser humano.

Os primeiros relatos das descobertas da América invadiram a Europa com uma intensidade acentuada. O Novo Mundo povoava o imaginário com representações idílicas, em que a riqueza e o não trabalho preponderavam, provocando um frenesi que impulsionava uma grande movimentação de indivíduos pelo mundo. Em expedições incertas buscavam as novas terras para obter as riquezas sonhadas. A maioria dos relatos, numa visão claramente utilitária do mundo natural, destacava as propriedades produtivas dos novos espaços, paisagens bucólicas, fauna e flora abundantes, variadas e exóticas. E as representações criadas proporcionavam uma aproximação com a ideia de paraíso terrestre de abundância e riqueza, cuja obtenção não requeria grande esforço humano.

^{18 18} HOLANDA, Sérgio B. - *Visão ...* p. 184.

As descobertas ao sintetizarem um conjunto de novos processos técnicos (teóricos e empíricos), astronômicos, em nível da arte náutica, possibilitaram a abertura dos olhos do mundo. Portugal, com um papel de destaque nesta empreitada, além de promover uma verdadeira revolução nas artes náuticas, impulsionou a cartografia. O mundo passa a ser cada vez mais representado, os espaços planetários eram construídos na sua aproximação com a realidade, segundo os reconhecimentos que cada viagem exploratória promovia, fazendo que as configurações fantasiosas fossem perdendo sua intensidade.¹⁹

Os descobrimentos, ao revelarem a verdadeira dimensão do globo terrestre para a humanidade, desencadeiam um novo reordenamento das estruturas de pensamento, uma mudança histórica até então nunca vista. O palco da atuação humana era ampliado, assim como o seu conhecer, sendo que essa « novidade-mudança » é responsável « por um novo mundo de coisas, informações, dados, diferenças, etc. ».²⁰ Como observou Joaquim de Carvalho, as descobertas prepararam o caminho para uma nova ciência, o homem despertava para sua consciência crítica, desterrando do saber os erros longamente enraizados no pensamento europeu.²¹

As terras americanas acenavam para um reencontro das partes, até então desunidas, há muito imaginado e pouco crível. Só uma lógica as envolvia, pois, uma única razão as tinha tornado possível; o ponto comum entre ambas, nesse contexto, era que o monoteísmo cristão reunia de maneira convergente, todas as coisas criadas pelo ente divino. Deus era o centro do universo. Conforme observou Janice Theodoro a « América, o novo mundo, é exótica apenas na sua aparência, pois faz parte da grande obra de criação, contendo, em essência, a mesma verdade que está no relato bíblico ».²²

Conforme afirmou Sérgio Buarque de Holanda, os marinheiros e exploradores portugueses do período, tendo a experiência como mestra, constituíam « os olhos que enxergam, as mãos que tateiam » e que iriam mostrar « constantemente a primeira e última palavra do saber » ao mundo.²³ A conquista territorial era, em nível metafórico, uma ação concreta para abalar as bases da desordem vigente na terra dos brasis.²⁴ A criação de uma identidade do espaço, construída dentro de um mundo natural adverso, onde povos em estágio peculiar ocupavam a região, simbolizava a mudança do domínio. As descrições desta ação de conversão do espaço pelo cristão são feitas associando-se a elementos presentes na narrativa do *Gênesis*. A ocupação do espaço pressupunha o rompimento da natureza no seu estado originário de desordem. A fundação de vilas ou aldeias simbolizava a concretização de uma cisão no todo homogêneo da natureza. A atitude agressiva e dominadora em relação ao mundo

¹⁹ LEITÃO, Henrique - **360º: ciência descoberta**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2013.

²⁰ BARRETO, Luís Felipe - **Os descobrimentos e a Ordem do Saber**. p. 41.

²¹ CARVALHO, Joaquim de - **Estudos sobre a cultura portuguesa do século XVI**. p. 12.

²² THEODORO, Janice - **América Barroca**. p. 47.

²³ HOLANDA, Sérgio B. - **Visão ...** p. 11.

²⁴ PAIVA, José Maria de - **Colonização e Catequese**. p. 27.

natural, característica deste primeiro momento de ocupação do espaço, evidencia a forma como o pensamento cristão decodificava a diferenciação clara entre o espaço civilizado, cristão (ordem) próximo ao paraíso de delícia, e o não civilizado, não cristão (desordem) próximo ao inferno. A partir destes conceitos redutores, é que a trama da natureza é percebida nos séculos posteriores.

A descoberta de novas terras levava a inferir sobre diferentes culturas, novas espécies de animais e plantas e novas técnicas de cultivo e caça. A circulação cultural pressupunha também uma circulação dos produtos do mundo natural. A flora e a fauna universalizavam-se, pelo mercantilismo vigente, e a viabilidade de uma dieta mais farta e variada despontava num « sistema de trocas ao nível das frutas com a deslocação da melancia, da abóbora, da banana, de África para o Brasil e do cajú, do maracujá, etc., do Brasil para África ».²⁵ Silva Dias, ao analisar este momento, ainda classifica os descobrimentos como um « agente de cultura entre camadas extensas da população no sentido da natureza e da sua observação ».²⁶ A dieta alimentar vai-se ampliando e a natureza torna-se objeto de um olhar mais cuidadoso. Como observou Joaquim de Carvalho, as obras dos autores quinhentistas estavam impregnadas de sentido utilitário, « nascida na maioria dos casos das necessidades práticas dos descobrimentos e da colonização ».²⁷

No caso brasileiro esta incorporação do mundo natural ao universo econômico europeu processou-se lentamente, de acordo com as vicissitudes da coroa portuguesa e de uma burguesia mercantil que ainda estava voltada para as riquezas do Oriente. Da primeira viagem ao redor do mundo, António Pigafetta deixa um registo pontual sobre as terras brasileiras. Ao mencionar a sua passagem pela « Terra do Verzino »,²⁸ no final de 1519, ele ressalta, após ter concluído os primeiros contatos de provisionamento e troca com o gentio, que a terra é « abundante em toda classe de produtos », sendo que ela « é tão extensa como França, Espanha e Itália juntas ».²⁹

Os primeiros jesuítas direta ou indiretamente fizeram uma leitura mais demorada sobre a natureza das novas terras. Os escritos mais fidedignos e mais próximos de uma experiência concreta viriam com a nova política de povoamento da terra. Pelos registos, alguns religiosos, ao descreverem o mundo natural, utilizaram como sequência o modelo apresentado por Gaio Plínio Segundo, (Plínio, o Velho) em sua obra *Naturalis historia*,³⁰ que dentre outros assuntos descrevia de forma empírica o céu, as plantas, os animais e as pedras baseado em um conhecimento prático,

²⁵ BARRETO, Luís Felipe - **Os descobrimentos ...** p. 15.

²⁶ DIAS, José S. da Silva - **Os descobrimentos e a problemática cultural do século XVI.** p. 64.

²⁷ CARVALHO, Joaquim de - **Estudos sobre** p. 47.

²⁸ Conforme Amoretti: « verzino, ou pau-brasil, é o nome da madeira vermelha que importava antes da Ásia e a África e que depois se trazia quase unicamente do reino ao qual deu seu nome, por causa da abundância de suas árvores ». PIGAFETTA, Antonio - *A Primeira Viagem ao Redor do Mundo.* p. 75.

²⁹ PIGAFETTA, Antonio - *A Primeira ...* p. 57.

³⁰ A *Naturalis História* é uma obra e obra escrita por Plínio entre os anos de 77 e 79 d. C. que foi dedicado ao imperador romano Tito. É considerada uma enciclopédia para o período, apresentando informações sobre diversos assuntos.

em que prevaleciam as descrições das coisas como eram vistas. Influenciado pelo pensamento helênico e helenístico que introduz, por meio do Epicurismo, um sistema simbólico, unindo sensação ao objeto concreto, fruto de convenções sociais, Plínio estruturou sua obra a partir da experiência vivencial do seu tempo e influenciou o pensamento do período medieval e moderno.

Enquanto observadores e sujeitos, os jesuítas elaboraram a composição do mundo natural brasileiro, dando a conhecer a cultura alimentar da Terra de Santa Cruz. Os testemunhos jesuítas centram sua narrativa na terra, naquilo que era passível de conhecimento, pela percepção empírica, concernente à qualidade da fauna e da flora. Suas descrições constituíam parte de depoimentos vivenciais. Os religiosos relatavam os animais e as plantas com os quais interagiam analisando-os e avaliando-os na sua concretude em relação à existência biológica, sem qualquer viés científico. Conforme frisou Silva Dias, « os jesuítas não praticaram e nem sequer teorizaram ou ao menos reivindicaram significativamente a importância ou o papel da experiência no estudo da natureza ».³¹

A primeira descrição da terra feita por Manuel da Nóbrega em abril de 1549, logo após sua chegada à Bahia, revela este tipo de registro; afirmava o missionário, « A terra cá achamo-la boa e sã », deixando as « mais novas da terra » para um segundo momento, sabendo que « muito há que dizer desta terra ».³² O fator principal ressaltado aqui, no que concerne à terra, é a sua qualificação com adjetivos que apontam para a possibilidade de sobrevivência « boa e sã ». Boa para o cultivo e sã para saúde, fatores fundamentais para o povoamento. Muito mais do que uma pura descrição, as observações que Nóbrega delineia são os esboços de uma representação pictórica da « terra dos brasís », que celebra o mundo natural na sua grandiosidade e beleza estética, fruto do ato de criação divina. Assim se refere Nóbrega, à terra brasílica, numa narrativa incomum entre os textos produzidos naquele momento inicial

« E muito sã e de bons ares, de tal maneira que sendo a gente muita e ter muito trabalho, e haver mudados os mantimentos com que se criaram, adoecem muito poucos e esses que adoecem logo saram. É terra muito fresca, de inverno temperada, e o calor do verão não se sente muito. Tem muitas frutas e de diversas maneiras, e muito boas e tem pouca inveja as de Portugal. Mora no mar muito pescado e bom. Os montes parecem formosos jardins e hortas, e certamente nunca eu vi tapete de Flandres tão formoso, nos quais andam animais de muitas diversas maneiras, do quais Plínio nem escreveu nem supôs. Tem muitas ervas de diversos odores e muito diferentes das d'Espanha, e certamente bem resplandece a grandeza, formosura e saber do Criador em tantas, tão diversas e formosas criaturas ».³³

³¹ DIAS, José S. da Silva - **Os descobrimentos ...** p. 41.

³² Carta do P. Manuel da Nóbrega ao P. Simão Rodrigues, Baía, [10? de abril] 1549. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil**. vol. I, p. 115.

³³ Carta do P. Manuel da Nóbrega ao Dr. Martín de Azpilcueta Navarro. Salvador, 10 de agosto de 1549. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. I, pp. 135-136.

Com certeza, o Pe. Manoel da Nóbrega se referia aos tapetes figurativos flamencos conhecidos pela abundância de detalhes, onde se destacava uma fauna e flora exuberantes. As tapeçarias de Flandres comumente representavam cenas mitológicas e de caça, muito apreciadas e exaltadas por toda a Europa no século XVI. Imagens que estimulavam as mentes ávidas por novidades. A despeito do tom celebrativo na descrição de um mundo natural brasileiro mais formoso que um « tapete de Flandres », os relatos seguintes, ainda do ano de 1549, enfatizam num primeiro plano a possibilidade de sobrevivência nas novas regiões, pelas qualidades apresentadas. Tal recorrência leva a crer que, ainda para a mentalidade da época, persiste a ideia de que era inacreditável a sobrevivência fora da Europa. O elemento religioso confirmava que, abaixo do Equador, era possível a existência humana, pois « tem muitas ervas de diversos odores e muito diferente das d'Espanha ». A natureza e os povos da América eram diferentes com particularidades que o homem europeu deveria reconhecer e se necessário dominar. Qualidades positivas nas terras não faltavam, sendo úteis para o ideal expansionista da fé, uma vez que, segundo Nóbrega, « certamente bem resplandece a grandeza formosura e saber do Criador em tantas, tão diversas e formosas criaturas ».³⁴ A natureza confirma assim o poder do Deus sábio e magnânimo que não poupou esforços para consolidar um natural diverso e formoso.

Nas *Informações das Terras do Brasil de 1549*, Nóbrega relata aos Padres e Irmãos da Companhia de Jesus as informações sobre a terra. Há nestas informações um desejo claro de convencer seus pares a se deslocarem para as terras longínquas pois, segundo o seu testemunho, eram habitáveis. O homem poderia guardá-las e cultivá-las

« Há nela diversas frutas, que comem os da terra, ainda que não sejam tão boas como as de lá, as quais também creio que se darian cá, si se plantassem, Porque veio dar-se parras, uvas, e ainda duas vezes no ano; porém são poucas por causa das formigas, que fazem muito dano assim em isto, com em outras coisas. Cidras, laranjas, limões dão-se em muita abundância; e figos tão bons como os de lá. O mantimento comum da terra é um raiz de pau, que chamam mandioca, da qual fazem uma farinha, de que comemos todos. E da também milho, o qual misturado com a farinha faz-se um pão, que escusa o de trigo. Há muito pescado; e também muito marisco, de que se mantêm os da terra, e muita caça de matos, e gansos que criam os Índios. Bois, vacas, ovelhas, cabras e galinhas se têm também na terra, e ai deles muita cópia ».³⁵

Neste quadro contrastante, pautado pela tônica da abundância, Nóbrega esclarece que, apesar de um meio natural totalmente distinto daquele conhecido em Portugal, a fauna e a flora brasileira eram quase tão boas quanto as da metrópole. As plantas e os animais europeus poderiam adaptar-se a um novo habitat e com isto era viável a vinda de lavradores e pastores.

³⁴ Carta do P. Manuel da Nóbrega ao Dr. Martin de Azpilcueta Navarro. Salvador, 10 de agosto de 1549. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. I, p. 136.

³⁵ Informação das Terras do Brasil do P. Manuel da Nóbrega. [Baía agosto? 1549]. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. I, pp. 147-148.

A mudança do discurso de uma forma panorâmica para outra pormenorizada permite detetar que a ênfase argumentativa, no que se refere à natureza, vai fixar-se definitivamente na visão utilitária. Isto se percebe nos relatos que explicitam as variedades mais importantes para a dieta alimentar, que antes eram apresentadas genericamente. Acrescida à nomeação dos espaços, encontram-se, já nas primeiras descrições do cultivo, a preocupação com o preparo e o consumo dos gêneros alimentícios fundamentais para a sobrevivência.

A natureza por si só nada era. Dependia do engenho humano para conferir-lhe significado, beneficiá-la para o consumo, torná-la um produto cultural diferente do seu estado *in natura*. A observação do mundo natural permite entrever que o olhar jesuítico não se ateve aos limites do espaço convertido. Seu olhar e paladar romperam os limites do espaço cultivado e cristão, para incorporar um reino vegetal e animal exótico e saboroso.

Todavia, poucas cartas se detêm de forma prolongada na descrição minuciosa do mundo natural, revelando que o tema, salvo algumas exceções, assumiu um plano secundário dentro das narrativas. Somente Anchieta, talvez pelo aspeto místico que lhe atribuem, em alguns dos seus escritos, apresentou a natureza da América portuguesa como tema central. Imbuído de uma visão mística, as considerações da natureza justificavam-se devido ao fim último, desejado por Anchieta, que era a união íntima com Deus. Descrições parciais, passageiras ou completas, todas tenderam a reforçar uma imagem dual para se obter a ração alimentar vegetal, apresentando, por um lado, uma natureza selvagem que impõe barreira e por vezes é temível, e por outro, uma riqueza e abundância da flora nunca vista, pela quantidade ou pela diversidade.³⁶ As descrições da flora, apesar da forma exortativa que remetia ao tradicional tema dos hortos de delícias, fazia transparecer, de maneira clara, uma visão utilitária de domínio sobre a natureza. Ordenado segundo as necessidades biológicas humanas, a tônica dos discursos enfatizava o cultivar e guardar os mantimentos.³⁷

Luís da Grã assim descreve a natureza segundo sua função utilitária básica que é a alimentação

« Os mantimentos próprios da terra, ainda que humidos quase todos são em abundância. O pescado é muito gostoso saníssimo. As carnes não havia entre os Índios senão de mato, que eles caçavam com suas flechas e laços, e agora também com carnes que obtiveram dos cristãos; porém todo o gênero de gado se cria em abundância, porque los cristãos tem muitos porcos, bois, cabras, galinhas, patos, etc. Pão de trigo não tem senão o de Portugal ainda que em São Vicente se semeia e colhe muito formoso, porém nem ali nem nas outras Capitanias se trabalha para semeá-lo, porque este mantimento da terra de raízes de árvores, a que chamam mandioca é peçonhenta, se se bebe sua água, contudo a farinha que dele se faz não faz mal a disposição. O aipim se come cru, como muitas outras raízes de que

³⁶ LEITE, Serafim, S. J. - **História da Companhia de Jesus no Brasil**. vol. I, p. 109.

³⁷ HOLANDA, Sérgio B. - **Visão ...** p. 244. Os Exercícios Espirituais impunham regras para ordenar a alimentação ver LOYOLA, Inácio - **Exercícios Espirituais**. pp. 118-120.

usamos. E desta farinha se faz pão de raízes de que usamos. E desta farinha se faz pão de muitas maneiras. Há com tudo muito milho e arroz muito bom e em muita quantidade ».³⁸

A terra mais fértil é aquela que pode oferecer meios abundantes para a existência. Por conseguinte, alguns locais se sobressaíram pela riqueza do solo se comparado a outras regiões ocupadas. A vila do Espírito Santo é tida como « a melhor e mais fértil de todo o Brasil. Há nela muita caça de monte, muitos porcos monteses e é abastecida de pescado ».³⁹

As cartas levavam notícias da fertilidade da terra e da produção de tubérculos, legumes e frutas dos mais variados tipos degustados pelos jesuítas. Esta alimentação dos trópicos garantiu-lhes as chances de sobrevivência da palavra de Deus, numa terra tão longínqua onde faltavam para o cultivo as sementes das espécies europeias. Na maioria das cartas as descrições sobre a mandioca são pontuais. Geralmente referem-se à sua utilização na dieta alimentar. Tão comum quanto a sua importância para a alimentação, era a descrição dos males provenientes da ingestão de produtos indevidamente preparados. Viver e morrer definem a ênfase de quase todas as narrativas sobre a flora brasileira. Muito mais do que uma curiosidade botânica, a mandioca era o alimento vital para a sobrevivência da cristandade. Os jesuítas necessitam viver para combater e converter. Devido à variedade de gêneros das raízes da mandioca, era necessário conhecê-los junto aos indígenas para prepará-la e consumi-la. As narrativas a este respeito eram revestidas de nuances espetaculares. Sendo, como afirmava Anchieta, o principal alimento da terra, a mandioca substituiu o trigo europeu, constituindo « o pão comum » da Terra de Santa Cruz.⁴⁰ De maneira mais ordenada que os demais, Anchieta menciona em cartas as características do tubérculo, seu cultivo e crescimento: « A mandioca é como árvore, cresce com seus ramos e folhas á altura de 10 a 12 palmos. Para se plantar cortam grandes arvoredos e depois lhes põem fogo e plantam uns paus dos ramos de comprimento de um palmo; em seis ou nove meses deitam mui grandes raízes, (...) ». Das raízes desta planta podem ser obtidos os manjares da terra, variando segundo o seu preparo, conforme destaca: « deitam de molho [as raízes] até ficarem podres e as expremem e fazem farinha que fica como cuscús de farinha de trigo ». Acrescenta ainda: « Também cruas se ralam e expremem-se e fazem-se uns beijús que são obreias do tamanho de um prato mas mui alvo; é mantimento de pouca substância, insípido, mas são e delicado ». Ele salienta que as raízes da mandioca são armazenadas de forma peculiar « estão quatro, cinco ou seis anos dentro da terra e não são necessários celeiros, como para o trigo, porque não tem mais

³⁸ Carta do P. Luís da Grã ao P. Inácio de Loyola, Baía, 27 de dezembro de 1554. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. II, pp. 130-131.

³⁹ Carta do P. Afonso Brás aos Padres e Irmãos de Coimbra. [Espírito Santo, 24 de agosto de 1551]. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. I, p. 275.

⁴⁰ Informação da Província do Brasil para nosso Padres – 1585. In **Cartas Jesuíticas III - Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões do Pe. Joseph de Anchieta, S. J. (1554-1594)**. p. 427.

que tirar da terra cada dia e comer-se a farinha e beijús frescos». ⁴¹ A farinha de pau, produto das raízes do tubérculo, era o produto mais consumido puro ou como acompanhamento de carnes e legumes. A mandioca tornou-se o principal sustento da população, sendo também servida como ração de animais. Todavia, as raízes, conforme alerta, Anchieta, são « venenosas e nocivas por natureza se não forem preparadas pela indústria humana para se comerem ». ⁴² Na terra dos brasis, as experiências comprovavam que a falta de certos alimentos poderia levar à morte, mas o seu preparo indevido poderia levar a ter resultados similares. Eis o que diz Anchieta sobre a mandioca que « tem algumas cousas notáveis »:

« os homens que a comem crua ou bebem sua água arrebentam e morrem; os animais que a comem crua engordam com ela e é ordinário mantimento dos cavalos e outros animais. Os animais que bebem a água que dela se expreme morrem logo. Se põe ao fumo depois de podre, fica tão saudável que bebida, em água ou vinho, é remédio presentíssimo contra peçonha e fazem-se dela certos calditos como o amido ou tisana de cevada até para os doentes e sãos, mas é cousa muito mais delicada e proveitosa para o peito e febres. Também se faz outro gênero de farinha que chamam de guerra para as armadas e gente de serviço e dura muito tempo ». ⁴³

Em oposição à toxidez da mandioca tradicional, Anchieta ressalta a farinha feita « de outras raízes que chama aipim », pertencente também à família das euforbiáceas, só que não nociva por natureza pois, « são como as de mandioca propriamente, mas não matam e também se comem assadas. Seu sabor é como de castanhas ». ⁴⁴ A impossibilidade de cultivo da terra agravava as condições de subsistência, pautada por uma penúria extremada. Em 1562, relata Anchieta na *Informação dos Primeiros Aldeamentos*, que « por justos juízos de Deus, sobreveio uma grande doença aos Índios e escravos dos Portugueses e com isto grande fome, em que morreu muita gente, e dos que ficavam vivos muitos se vendiam e se iam meter por casa dos Portugueses a ser escravos, vendendo-se por um prato de farinha, [...] ». ⁴⁵

Além de fornecer o pão comum da terra, da mandioca extraía-se também uma bebida que causava um vício perigoso, causando a perdição de algumas « ovelhas ». Diz Azpilcueta Navarro que quando os indígenas estão embriagados « porque acá tienen una manera de vino de razes que embriaga mucho; quando ellos están así borrachos, están tan brutos fieros, que no perdonan a ninguna persona, y quando más no pueden, ponen fuego a la casa a donde ay estrangeiros ». ⁴⁶ Os indígenas obtinham da mandioca o cauim, utilizado principalmente durante os ritos antropofágicos. O cauim contribuía para a mazela do indígena, que deveria

⁴¹ Informação da Província do Brasil para nosso Padres - 1585. In *Cartas Jesuíticas III* ... p. 427.

⁴² Carta ao Padre Geral, de São Vicente ao último de maio de 1560. In *Cartas Jesuíticas III* ... p. 125.

⁴³ Informação da Província do Brasil para nossos Padres - 1585. In *Cartas Jesuíticas III* ... p. 427.

⁴⁴ Informação da Província do Brasil para nossos Padres - 1585. In *Cartas Jesuíticas III* ... p. 427.

⁴⁵ Informação dos Primeiros Aldeamentos da Baía. In *Cartas Jesuíticas III* ... p. 356.

⁴⁶ Carta do P. João de Azpilcueta [Navarro] aos Padres e Irmãos de Coimbra, Salvador, agosto de 1551. In LEITE, Serafim, S. J. - *Cartas dos primeiros* ... vol. I, p. 278.

ser retirado das sombras em que se encontrava, por meio do processo catequético, como podemos observar no *Auto de São Lourenço*, de José de Anchieta.⁴⁷

Seu preparo, como o vinho das demais frutas, era feito de forma especial. Luís de Grã destaca que este vinho era obtido de « raízes ou de frutas, que todo a de ser mastigado », sendo este ofício geralmente realizado pelas « filhas e outras moças da tribo quando são virgens » e que após a fermentação era ingerida quente.⁴⁸

Além da mandioca, existia o milho que poucas vezes foi mencionado, mas que também era utilizado para se fazer pão. Pe. Brás Lourenço dá notícia de sua abundância no Espírito Santo afirmando « o que se aqui come, pela maior parte é milho, de que se faz muito bom pão que parece de Portugal ».⁴⁹ Os demais tubérculos eram mencionados de forma secundária sempre apresentados pelo seu paladar agradável. Sua exiguidade ou paladar sempre remetiam às associações com a vida de santos.

Pela facilidade de cultivo das ervas, devido ao curto ciclo evolutivo da maioria das espécies da flora alimentar, pequenas hortas eram cultivadas, tanto pelos jesuítas nas casas e nos colégios, como pelos colonos. As plantas leguminosas, segundo Anchieta, não eram em grande variedade, se comparadas com os demais grãos e frutos. Se a pouca variedade de legumes locais apontava para uma ausência destas na alimentação, isto não significava uma inferioridade da dieta alimentar em relação àquela de Portugal, pois a terra fornecia em contrapartida outros vegetais, levando Anchieta a destacar sua excelência « da terra e Guiné há muitas abóboras e favas, que são melhores que as de Portugal e são tão sãs como ervilhas, feijões e outros legumes, e todo o ano não faltam de ordinário aos nossos e muitos deles tem em suas roças ».⁵⁰ Das leguminosas, a fava e o *yeticopé* eram os mais utilizados. Conforme ressalta o inaciano, o « sustento consiste em legumes e favas, em abóboras e outras que a terra produz ».⁵¹ Contudo, a adaptação das ervas europeias ao solo brasileiro parece ter sido fácil, já que havia « couves, rabãos, alfaces, pepinos, abóboras, gravanços, lentilhas perexil e erva boa e outros muitos em Pernambuco e rio de janeiro muitos melões [...] ».⁵²

Os condimentos naturais também chamaram a atenção dos primeiros jesuítas. A pimenta, preciosidade do comércio de especiarias de Portugal, apesar de ser utilizada em grande quantidade pelos indígenas, é pouco mencionada. Anchieta se refere a ela como artigo de contrabando das naus francesas, indicando o seu elevado valor comercial. Anchieta narra em *Informação do Brasil e de suas Capitânias de 1584* que, nas primeiras investidas dos

⁴⁷ ANCHIETA, José de, S. J. - *O Auto de São Lourenço*. p. 63.

⁴⁸ Carta do P. Luís de Grã ao P. Inácio de Loyola, Baía, 27 de dezembro de 1554. In LEITE, Serafim, S. J. - *Cartas dos primeiros ...* vol. II, p. 132.

⁴⁹ Carta do P. Brás Lourenço aos Padres e Irmãos de Coimbra, Espírito Santo, 26 de março de 1554. In LEITE, Serafim, S. J. - *Cartas dos primeiros ...* vol., II, p. 47.

⁵⁰ Informação da Província do Brasil para nosso Padres - 1585. In *Cartas Jesuíticas III...* p. 430.

⁵¹ Relatório do Quadrimestre de Maio a Setembro de 1554, de Piratininga. In *Cartas Jesuíticas III...* p. 44.

⁵² Informação da Província do Brasil para nosso Padres - 1585. In *Cartas Jesuíticas III ...* p. 430.

franceses no Brasil, iniciadas a partir de 1504, era comum o comércio destes em terras portuguesas, principalmente com os Tamoios, « dos quais nenhum agravo receberam, e iam e vinham, e carregavam suas naus de pau do brasil, pimenta, pássaros, bogios e outras cousas da terra, [...] ».⁵³

Geralmente é mencionado o cultivo da cana-de-açúcar, por ocasião das visitas feitas às aldeias ou aos engenhos, onde os jesuítas atuavam, mas na maioria das vezes elas tendem a ser isoladas. O jesuíta Ambrosio Pires menciona que a aldeia onde estava sediado « tiene quatro o cinco poblaciones al rededor, de una legua, dos y tres. Una está lexos, que es adonde Blas Tellez tiene una hazienda de açúcar, que está siete léguas ».⁵⁴

A cana-de-açúcar tratada como tempero, era a principal « mercadoria da terra ». Cultivada em quase todas as Capitanias do Norte, a cana era o produto que sustentava a economia mercantil portuguesa. A sua abundância e valor contrapunham-se à ausência de outros mantimentos necessários à subsistência dos missionários e à vida na colônia servindo de referencial para a emissão de juízos de valor sobre a pobreza e riqueza. Referindo-se às três vilas da Capitania de São Vicente (Santos, Itanhaém e a Vila de São Vicente), Anchieta afirma que estas são « pobres, de poucos mantimentos e gado, porém abundantes em assucar ».⁵⁵

Uma diversidade de frutas estava disponível para amenizar o doce fel da paulatina consciência dos fracassos da conversão. As frutas, notadas pela sua diferença em relação àquelas consumidas na Europa, causaram relativa estranheza, segundo permite entrever o Pe. Luís da Grã ao afirmar que as « frutas próprias da terra são muito diferentes e estranhas ».⁵⁶ A banana, fruta típica das regiões de clima quente, estava disseminada por todo o território, principalmente na faixa litorânea. É citada como planta comum dos quintais dos colégios jesuíticos, juntamente com laranjas e limões.⁵⁷ Das frutas da terra, encontram-se várias frutas exóticas, comentadas por Anchieta

« Da terra ha muitos frutos e alguns de preço e que não dão vantagem as peras melacotores de Portugal, scilicet: mangabas, que são como albicorque amarelos, não tem caroço senão umas pevides pequenas e são de bom gosto e mui sadias: mocujês, que são como peros bravos de Portugal, mas de grande gosto e preço e ao comer se sorvem como sorvas: acajús, que são como peros repinaldos e dão uma castano ôlho, melhor que as de Portugal; araticús, a árvore é como o limoeiro, o fruto como pinha; naná, dão-se em uns como cardos e as folhas como erva bobosa, o fruto é a moda de pinha, ainda que maior, dão-se todo o ano, é fruto de muito preço e real, sabem e cheiram a melões, mas são melhores e muito mais

⁵³ Informação do Brasil e de suas províncias - 1584. In **Cartas Jesuíticas III** ..., p. 311.

⁵⁴ Carta do P. Manuel da Nóbrega ao P. Miguel Torres e Padres e Irmãos de Portugal. Baía 5 de julho de 1559. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros** ... vol. II, p. 49.

⁵⁵ Informação do Brasil e de suas Capitanias - 1585. In **Cartas Jesuíticas III**..., p. 423.

⁵⁶ Carta do P. Luís da Grã ao P. Inácio de Loyola. Baía 27 de dezembro de 1554. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros** ... vol. II, p. 131.

⁵⁷ Informação da Província do Brasil para nossos Padres - 1585. In **Cartas Jesuíticas III** ... pp. 415-420 e p. 430.

odoríferos e têm muito sumo, são bons para quem tem dor de pedra; o vinho que os Índios fazem deles é muito forte e se toma a miúdo dele; com as cascas se limpam as manchas de azeite e quando se os cortam fica a faca limpa e asseada ».⁵⁸

As frutas brasílicas são descritas e comparadas com as frutas portuguesas, por meio de associações, revelando a necessidade de analogia para compreender as formas e o paladar do Novo Mundo. Pobreza e riqueza vegetal oscilavam num discurso onde o agridoce se confundia com a catequização.

Na terra dos brasis os indígenas viviam basicamente da caça e pesca. Uma fauna abundante pelos campos facilitava a obtenção de proteínas dispensando a criação. Azpilcueta Navarro nota esta ausência enumerando a diversidade de exemplares da fauna silvestre, a qual é descrita em função das espécies mais conhecidas pelos seus interlocutores. Assim fala o missionário

« Há muita caça assim de animais como de aves; há uns animais que se chamam antas, pouco menos que mulas, e parecem-se com elas, senão que tem os pés como de boi. Também aí muitos porcos monteses e outros animais que tem uma capa por cima a maneira de um cavalo armado; (tatu): há raposas, lebres e coelhos como nessa terra; aí muitas castas de macacos, e entre eles umas paradas com barbas como homens; há veados, gatos monteses, onças, tigres e muitas cobras, entre as quais há umas que tem na cauda uma coisa a maneira de cascavel, e também soa, e quando topam alguma pessoa bulem e fazem soar com ele, e se acerta de não apartar-se, mordem-la, e poucos escapam dos mordidos que não morrem. Há umas aves que são perdizes, outras como faisões, com outras muitas diversidades. Também vi em poder de índios dois avestruzes ».⁵⁹

Para Anchieta a fauna também era exótica e impressionante

« Os veados são de dois géneros, uns armados de chifres como os da nossa terra, e estes raros; outros, brancos, sem chifres, que nunca entram nos matos, mas sempre pastam em bandos pelos descampados. Há grande quantidade de gatos monteses, ligeiríssimos, gamos, porcos bravos, de várias espécies. Longe daqui, no sertão, para os lados do Peru, que dizem Nova Espanha, há ovelhas monteses, do tamanho de vacas, revestidas de lá branca e bela, das quais os unidos se servem, para levar e trazer cargas, como de jumentos. Um nosso Irmão, que naquelas partes andou muito tempo, afirma que as viu e comeu das suas carnes ».⁶⁰

⁵⁸ Informação da Província do Brasil para nossos Padres - 1585. In **Cartas Jesuíticas III** ... p. 430.

⁵⁹ Carta do Pe. Juan de Azpilcueta Navarro aos Padres e Irmãos de Coimbra. Porto Seguro 24 de junho de 1555. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros** ... vol. II, p. 250.

⁶⁰ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros** ... vol. III, p. XII.

Antas, tatus, macacos, veados, onças, tigres, porcos bravos, ovelhas montesas compõem o quadro estético-utilitário descrito por Navarro e Anchieta. Carnes que reforçavam a dieta alimentar que Anchieta cita como « carnes do mato », eram em alguns casos mais comuns que a própria pesca, tais como « [...] macacos, gamos, certos animais semelhantes a lagartos, pardais, e outros animais selvagens, e ainda peixes de rio, mas estas coisas raras vezes ».⁶¹

A caça imperava nas terras dos brasis e se contrapunha à experiência do jesuíta em Portugal, que estava habituado a viver muito mais da atividade criatória do que da caça. Porém, o olhar sempre atento dos membros da Companhia não deixou de apontar para a atividade criatória, que foi, em alguns casos, de grande importância para o sucesso dos colégios jesuítas. Se na maioria dos relatos a fauna ocupa referências pontuais e escassas, na Carta do Irmão José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes, escrita em São Vicente a 31 de maio de 1560, esta ocupa boa parte da longa missiva que pode ser classificada como a primeira obra concisa sobre a natureza da terra dos brasis. Descrevendo principalmente o mundo animal, esta carta tem a intenção didática de informar e instruir o leitor quanto às peculiaridades da fauna, constatadas no cotidiano e dignas de serem mencionadas, pois respondem às preocupações de sobrevivência do jesuíta. O mundo animal, tal como a flora, é percebido em função dos trabalhos dos jesuítas. Anchieta, neste relato, traz à tona a exuberância e o esplendor da fauna brasílica, revelando a novidade do mundo animal na América portuguesa. Há nele um deslumbramento contido, em relação ao novo, com as espécies; descrições físicas de cada animal, peculiaridades de cada espécie, bem como os seus benefícios e malefícios. Tendo como linha mestra estes três enfoques na descrição, é que Anchieta descreve as onças, notando que existiam diferenças físicas que permitiam dividi-las em duas variedades

« umas cor de veado, mais pequenas e mais cruéis; outras malhadas e pintadas de diversas cores, que são mais freqüentes em toda a parte, e estas, ao menos os machos, são maiores que os maiores carneiros, porque as fêmeas são mais pequenas, em tudo semelhantes aos gatos e servem para se comer, como por vezes experimentamos. Em geral são medrosas e acometem pelas costas, mas têm tanta força que com um golpe das unhas ou dentada dilaceram o que tomam. As presas dizem os índios que as enterraram e as vão comendo até acabar ».⁶²

Anchieta alerta para a diversidade, mas não tem preocupação em enumerá-las ou classificá-las, nem tampouco em explicar as relações entre as várias espécies ou sua interdependência. Sua visão metódica dirige-se ao regime alimentar no qual os animais estariam ao serviço do homem.

⁶¹ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Inácio de Loyola. São Paulo de Piratininga [1 de setembro de] 1554. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. II, p. 112.

⁶² Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. IX.

Identificando quatro castas para os macacos, Anchieta se detém no registo das características específicas do animal, e sua utilidade para a alimentação, deixando qualquer outro tipo de informação menos correta ou qualquer visão confusa e alegórica fora da narrativa. Com um olhar preciso, afirma o jesuíta

« Os macacos, em quantidade infinita, são de quatro castas muito boas todas para se comerem, como com freqüência o experimentamos, alimento muito são até para doentes. Vivem sempre nos matos, saltando em bandos pelos cimos das árvores, onde se, por causa da pequenez do seu corpo, não podem saltar duma árvore a outra, o maior e como chefe do bando, agarra-se de cauda e pés a um ramo curvado, pega outro com as mãos, faz de si mesmo caminho e como ponte para os restantes, e assim todos passam com facilidade. As fêmeas têm as mamas no peito como as mulheres, e com as crias pequenas sempre pegadas às costas e aos ombros vão de um lado para o outro, até elas poderem andar por si. Contam-se deles coisas maravilhosas, mas incríveis por isso as omito ».⁶³

Fruto da experiência quotidiana, a fauna é percebida em função da sua utilidade ou do seu perigo latente à integridade física do jesuíta. A onça, passível de ser utilizada na alimentação diária, também podia ser causa de morte, como alerta Anchieta que, para comprovar a ferocidade do animal, relata alguns casos que visam a fornecer a real dimensão de sua crueldade.⁶⁴ O macaco, por sua vez, é destacado pelo seu convívio grupal, sendo sua carne comumente utilizada na dieta alimentar. A predominância do discurso é centrada constantemente no proveito para a sobrevivência, que a fauna pode oferecer, residindo neste aspeto o motivo da narrativa de coisas críveis, portanto, destituídas do maravilhoso.

Com o seu olhar preciso e vivaz, Anchieta demonstra perante uma fauna tão exuberante, um estupor admirativo pelas espécies. Entrelaçando características curiosas com a utilidade da carne do animal, o missionário descreve de maneira detalhada e sistemática, exemplares da fauna que julga digno de menção, pelo seu caráter ímpar. Tal êxtase no relato é percebido na medida em que a descrição enfatiza as singularidades. Um dos exemplos mais completos é o do tamanduá

« de corpo maior que um cão grande; mas, curto de pernas, pouco se ergue do chão, e por isso é vagaroso, e o homem pode alcança-lo na carreira. As suas cerdas (negras, entremeadas de cinzentas) são muito mais arripiadas que as do porco, sobretudo na cauda, provida de longas cerdas dispostas umas de cima para baixo e outras transversalmente, com a qual recebe e repele o golpe das armas. Recobre-se de pele dura, que as flechas não peneram com facilidade: a do ventre é mais mole. O pescoço é comprido e fino, a cabeça pequena muito desproporcionada ao

⁶³ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, pp. XI-XII.

⁶⁴ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, pp. IX-X.

tamanho do corpo, a boca redonda, da medida de um quanto muito dois anéis, a língua estirada com três palmos de comprido na porção que pode deitar fora, sem contar a que fica dentro (que eu medi); e deitando-a de fora, costuma-a estender nas covas das formigas, e, assim que estas a enchem inteiramente, a recolhe dentro da boca. E este é o seu ordinário comer ».⁶⁵

Atraído por esta espécie, Anchieta não deixa de mencionar que o seu testemunho é comprovado pelo contato direto com o animal, alegando « que eu medi ». A singularidade do animal faz com que Anchieta conclua seu depoimento, justificando o porquê da sua narrativa:

« Admira que tão grande animal se sustente com tão pequeno alimento. Tem braços muito fortes e grossos, quase iguais à coxa do homem, armados de unhas duríssimas, uma das quais muito excede em comprimento as de todas as demais feras. Não faz mal a ninguém a não ser em defesa própria. Quando as outras feras o atacam, senta-se e de braços erguidos espera o ataque e com um só golpe penetra as entranhas e mata. É muito bom para comer, dir-se-ia carne de vaca, se não fossem carnes menos substanciosas ».⁶⁶

Animal lento, com uma cara que se assemelhava à da mulher, é descrito o « *aîg* », ao qual os jesuítas chamam de preguiça:

« Há outro animal (que os índios chamam *aîg* e nos preguiça, por causa da sua excessiva lentidão), na verdade preguiçoso, mais vagaroso que um caracol. Tem o corpo grande, de cor cinzenta, cara que se assemelha um tanto a rosto de mulher, longos braços munidos de unhas também compridas e recurvadas, com que o dotou a natureza para subir a certas árvores, de cujas folhas e rebentos tenros se alimenta, no que gasta boa parte do dia. Não é fácil dizer quanto tempo demora em mover um braço; e em subindo fica lá até esgotar a árvore toda; depois passa a outra, às vezes mesmo antes de chegar ao cimo, e agarra-se com tanta força ao tronco da árvore que não é possível arrancá-lo senão cortando-lhe os braços ».⁶⁷

Caracterizado pela sua lentidão, a descrição do « *aîg* » revela que a relação do homem com a natureza não acenava para um convívio harmonioso. Se necessário fosse o homem utilizava da sua superioridade para se fazer impor aos animais, pois esta era a verdade absoluta definida na origem do mundo.

A pesca, pela extensão da faixa litorânea, dos rios e lagoas de água doce, era também fonte abundante para a alimentação. Os jesuítas serviam-se dos indígenas para obter todos os tipos de alimentos, ao mesmo tempo em que assimilavam o conhecimento da natureza que

⁶⁵ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. X.

⁶⁶ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. X.

⁶⁷ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. XI.

estes possuíam para a sobrevivência. A imensa variedade de peixes e seu caráter ímpar também pautou os relatos jesuíticos. A fauna desconhecida por vezes causou espanto aos missionários que a caracterizaram pelo seu deslumbramento. Dentre os peixes, Pe. Azpilcueta Navarro descreve a piranha com especial atenção, pois esta « corta o anzol com os dentes como uma navalha ». Ciente do aspecto inacreditável da sua informação, acrescenta que o seu testemunho é de vista, concluindo « o qual vi com mis ojos, porque de otra manera apenas lo creyera ».⁶⁸

« Próprios para comer » parece ter sido a razão motivadora para a descrição, mesmo se o animal fosse feroz

« Há muitas lontras, que vivem nos rios. Das suas peles, de pelos muito macios, fazem-se cintos. E há outros animais quase do mesmo gênero, mas de diversos nomes entre os índios, que se prestam ao uso. Há pouco, um índio, fechando um deles e atirando-se à água para o apanhar, correu grande cópia de outros, que estavam debaixo da água, e acometeram o homem com unhas e dentes, de maneira que teve trabalho para tirar o que tinha morto e saiu todo arranhado, e passaram-se muitos dias até fecharem as feridas. Estes animais, de cor quase negra, são pouco maiores que os gatos, munidos de agudíssimos dentes e unhas ».⁶⁹

O reino animal da terra brasílica não foi favorável à vida daqueles inacianos acostumados com uma natureza menos hostil em suas terras. Apesar de oferecer uma abundância de alimentos, provenientes da caça e da pesca, o reino animal apresentou-se como perigos incommensuráveis; espécies animais aterrorizaram os jesuítas, pois demoniacamente os atacavam, pelos caminhos ou no sertão, como já foi exemplificado com a onça. A grande variedade de cobras, por causa de seus tamanhos e venenos, causa medo constante. A morte iminente que a picada venenosa de uma cobra representava amedrontou os jesuítas, que em suas movimentações as encontravam rotineiramente

« No interior das terras acham-se cobras de extraordinário tamanho, a que os índios chamam *sucurijúba*, que vivem quase sempre nos rios, onde elas apanham para comer os animais terrestres que com frequência atravessam a nado, mas às vezes saem a terra e os atacam nas veredas por onde costumam passar dum lado para outro. Não é fácil crer na grossura do seu corpo. Engolem um veado inteiro e ainda maiores animais coisa comprovada por todos ».⁷⁰

O exagero com que é delineado o contorno deste mundo animal ameaçador tem por objetivo não só relatar as dificuldades da sobrevivência num meio inóspito, mas sobretudo o de confirmar a possibilidade de domínio do jesuíta em sua batalha missionária. A

⁶⁸ Carta do Pe. Juan de Azpilcueta Navarro aos Padres e Irmãos de Coimbra, Porto Seguro, 24 de junho de 1555. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. II, p. 249.

⁶⁹ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. VII.

⁷⁰ Carta do Ir. José de Anchieta ao Pe. Diego Laynes. São Vicente, 31 de maio de 1560. In LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros ...** vol. III, p. IV.

sobrevivência e a persistência do jesuíta, nessas condições, marcam a vitória do processo civilizatório e de expansão da fé sobre uma natureza incontrolável e destruidora que pouco a pouco é convertida em nome da fé.

Os primeiros jesuítas captaram a natureza conforme a necessidade da existência humana. Um mundo natural, onde tudo era útil, onde tudo poderia ser convertido em prol da necessidade humana, sintetiza a concepção de natureza feita por uma cultura influenciada pelo cristianismo. Marcada pela predominância do pensamento judaico-cristão que se sobrepôs ao pensamento helênico e humanista, a natureza é vista como produto da criação divina, criada para os seres humanos. A natureza por si só nada é, quem lhe confere significado é o homem que necessita dos produtos naturais para a sua sobrevivência. A natureza é concebida de forma dual. Vida e morte se mesclam no horizonte mental dos jesuítas. Esta elaboração decorrente da existência humana confirmava que o homem precisava satisfazer as suas necessidades biológicas ao mesmo tempo em que sinalizava para a sua dominação sobre o mundo. A terra dos brasis era reconhecida e conquistada, mostrando uma beleza jamais vista em qualquer tapete de Flandres.

Referências bibliográficas

- ANCHIETA, José de, S. J. - **O Auto de São Lourenço**. Rio de Janeiro: Tecnoprint, [s. d.]. ISBN 9788500314278
- BARRETO, Luís Felipe - **Os descobrimentos e a Ordem do Saber**. Lisboa: Gradiva, 1987. ISBN 9789726620273
- BOTTÉRO, Jean - **Naissance de Dieu**. Paris: Gallimard, 1992. ISBN 9782070327256
- BRETON, Stanilas - Christianisme et concept de nature. In BOURG, Dominique. **Le sentiments de la nature**. Paris: La Découverte, 1993. ISBN 9782707122254
- CARVALHO, Joaquim de - **Estudos sobre a cultura portuguesa do século XVI**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1947.
- DIAS, José S. da Silva - **Os descobrimentos e a problemática cultural do século XVI**. Lisboa: Editorial Presença, 1982.
- DROUIN, Jean-Marc - **L'Ecologie et son histoire**. Paris: Flammarion, 1991. ISBN 9782080812728
- FEUERBACH, Ludwig - **A Essência do Cristianismo**. Campinas: Papirus, 1988. ISBN 8530800109
- HOLANDA, Sérgio B. - **Visão do Paraíso**. São Paulo: Brasiliense, 1992. ISBN 8511131094
- KAPPLER, Claude - **Monstros Demônios e Encantamentos no Fim da Idade Média**. Tradução de Ivone Castilho Benedetti, São Paulo: Martins Fontes, 1994. ISBN 97885336002540
- LE GOFF, Jacques - **A civilização do Ocidente Medieval**. Lisboa: Estampa, 1984. ISBN 97223105969
- LEITÃO, Henrique - **360º: ciência descoberta**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2013. ISBN 9789729909863
- LEITE, Serafim, S. J. - **Cartas dos primeiros jesuítas do Brasil**. São Paulo: Comissão do IV Centenário da cidade de São Paulo, 1954.
- LEITE, Serafim, S. J. - **História da Companhia de Jesus no Brasil**. Lisboa/Rio de Janeiro: Portugália/INL, 1938-1949, vols. I e II.
- LOYOLA, Inácio - **Exercícios Espirituais**. São Paulo: Loyola, 1993. ISBN 85150000997
- PAIVA, José Maria de - **Colonização e Catequese**. São Paulo: Cortez, 1982. ISBN 8524900237
- PIGAFETTA, Antonio - **A Primeira Viagem ao Redor do Mundo**. Porto Alegre, L&PM, 1986. ISBN 9788525414328
- THEODORO, Janice - **América Barroca**. São Paulo: Edusp, 1992. ISBN 8531400686
- TURNER, Frederick - **O Espírito Ocidental contra a Natureza**. Rio de Janeiro: Campus, 1990. ISBN 8570016328
- **Cartas Jesuíticas II (1550-1568)**. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1988. ISBN 8531901839
- **Cartas Jesuíticas III - Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões do Pe. Joseph de Anchieta, S. J. (1554-1594)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1933.

BIODIVERSIDADE NA VIAGEM DE MAGALHÃES E ELCANO – A CAMINHO DA GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL

João Abel da Fonseca¹

Resumo

A Relação de Pigafetta, revelando o descobrimento de uma Natureza nova, ao longo da viagem de circum-navegação, permite-nos aperceber um número significativo de espécies de uma flora e de uma fauna acolhidas numa biodiversidade desconhecida dos mareantes. Propomo-nos identificar cada uma delas, mesmo as já conhecidas, o mais exaustivamente possível, no relato do aventureiro vicentino, a par da comparação com informações congêneres constantes de obras de autores portugueses, tais são, por exemplo, para o caso do Brasil, o Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, e o Tratado da Terra do Brasil, de Pero de Magalhães de Gândavo, que precede a História da Província Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil, do mesmo autor.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; A Relação de Pigafetta; A biodiversidade na 1.^a viagem de circum-navegação; Flora e fauna exóticas no séc. XVI; Gênese da circulação do saber.

Abstract

Pigafetta's Relation, revealing the discovery of a new nature, along the circumnavigation journey, allows us to perceive a significant number of species of flora and fauna sheltered in a biodiversity unknown to the seafarers. We propose to identify each one of them, even those already known, as exhaustively as possible, in the account of the Vincentian adventurer, along with the comparison with similar information contained in works by Portuguese authors, such are, for example, in the case of Brazil, the Navigation Diary by Pero Lopes de Sousa, and the Treaty of the Land of Brazil, by Pero de Magalhães de Gândavo, which precedes the History of the Province of Santa Cruz, which we commonly call Brazil, by the same author.

Keywords: Ferdinand Magellan; Antonio Pigafetta's Relation; Biodiversity on the 1st voyage of circumnavigation; Exotic flora and fauna in the 16th century; Genesis of the circulation of Knowledge.

¹ Licenciado em História e pós-graduado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela FLUL. Investigador do Projecto DIATA do CECH da Universidade de Coimbra. Sócio correspondente da ACL, académico correspondente da APH e membro emérito da Academia de Marinha. Director da Biblioteca da SGL e membro do Conselho Supremo da SHIP. jobe8304@hotmail.com

I – Introdução

A Relação de Pigafetta, revelando o descobrimento de uma Natureza nova, ao longo da viagem de circum-navegação, permite-nos aperceber um número significativo de espécies de uma flora e de uma fauna acolhidas numa biodiversidade desconhecida dos mareantes. Propomo-nos identificar cada uma delas, mesmo as já conhecidas, o mais exaustivamente possível, no relato do aventureiro vicentino, a par da comparação com informações congêneres constantes de obras de autores portugueses, tais são, por exemplo, para o caso do Brasil, o *Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa*², e o *Tratado da Terra do Brasil*³, de Pero de Magalhães de Gândavo, que precede a História da Província Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil, do mesmo autor. Uma análise mais apurada, ainda quanto ao Brasil, justificaria a consideração da *Notícia do Brasil*, também conhecido como *Tratado Descritivo do Brasil e Descrição verdadeira de todo o Estado pertencente à Coroa de Portugal*, da fertilidade dessa província, de todas as aves, animais, peixes, bichos, plantas, que nelas há, e dos costumes dos seus naturais, de Gabriel Soares de Sousa, os *Tratados da Terra e Gente do Brasil*, de Fernão Cardim, a par da História dos animais e árvores do Maranhão, de Frei Cristóvão de Lisboa. No caso do Oriente, impossível esquecer as obras consagradas de outros autores portugueses, como o Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente, de Duarte Barbosa, a *Suma Oriental*, de Tomé Pires, os *Colóquios dos simples e drogas*, de Garcia de Orta, o *Tractado de las drogas y medicinas de las Indias Orientales*, de Cristóvão da Costa, e a *Suma de Árvores e Plantas da Índia Intra Ganges*, de Manuel Godinho de Erédia, bem como as *Virtudes de Algumas Plantas, Folhas, Frutas, Cascas e Raizes de diferentes Arvores*, e *Arbustos da Ilha de Timor*, de Frei Alberto de São Tomás. Face ao elevado número de espécies referidas na Relação de Pigafetta, que ultrapassam as 40, não poderemos ir além da comparação com as informações constantes nas duas obras sobre o Brasil citadas em primeiro lugar.

Seguiremos a obra de Antonio Pigafetta na recente publicação da Imprensa Nacional, *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*⁴. Assim será, ainda, entre outros, com os estudos de especialistas, como *Registos da natureza exótica no relato de Antonio Pigafetta*⁵, *Documenting the tropical natural world in the account of Antonio Pigafetta*⁶ e *Nesse mesmo dia fui a terra ver como nasce o cravo*⁷, de Teresa Nobre de Carvalho, bem como *La biodiversidade durante la circumnavigation. Descubriendo una naturaleza nueva*.

² SOUSA, Pero Lopes de – *Diário da Navegação de Pêro Lopes de Sousa (1530-1532)*, 1968. Seguiremos sempre esta edição da obra.

³ GÂNDAVO, Pero de Magalhães de – *Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas, que vivem nos Domínios Portuguezes, ou lhes são visinhas*, publicada pela Academia Real das Sciencias, pp. 181-216. Seguiremos sempre esta edição da obra.

⁴ PIGAFETTA, Antonio – *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*.

⁵ CARVALHO, Teresa Nobre de – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, pp. 57-79.

⁶ CARVALHO – *MAGALLÁNICA*, pp. 288-314.

⁷ CARVALHO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, pp. 42-64.

Navegando por mares desconhecidos⁸, de Joaquín Gómez Cano, todos realizados no âmbito de eventos promovidos durante o período comemorativo que agora se aproxima do fim, mormente, os já publicados no seio da Academia de Marinha e da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Como bem sabemos, através da pena dos cronistas, ao longo da Expansão Portuguesa os mareantes entraram em contacto com animais e plantas por si ignoradas. Logo num primeiro momento, na ilha da Madeira, avistaram os lobos marinhos, espécie depois denominada por foca-monge-do-mediterrâneo (*Monachus monachus* Hermann), um mamífero aquático da família *Phocidae*, que se acolhiam numa «câmara», de que resultaria o topónimo da futura povoação denominada Câmara de Lobos, quando causaram espanto aos homens de João Gonçalves Zarco. Gaspar Frutuoso, no Livro Segundo das Saudades da Terra⁹, descreve um momento: «Aqui se meteram com os batéis e acharam tantos lobos marinhos que era espanto; e não foi pequeno refresco e passatempo para a gente; porque mataram muitos deles e tiveram na matança muito prazer e festa». Pela sua pele e óleo, no último caso utilizado, essencialmente, para a iluminação doméstica, a foca-monge-do-mediterrâneo seria, de igual modo, motivo de captura ao longo da costa ocidental africana durante as primeiras viagens, até se ter dobrado o cabo Bojador.

Encontramos uma referência a lobos marinhos, mas os sul-americanos (*Otaria flavescens*), na Relação de Pigafetta, bem como no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa e no Tratado da Terra do Brasil, de Pero de Magalhães de Gândavo, que trataremos a seu tempo. Num dos momentos seguintes da Expansão, na costa ocidental africana, os homens de Gil Eanes recolhem a rosa de Santa Maria (*Echeveria glauca*), essa bela suculenta desconhecida que o vencedor do Bojador entregaria ao infante D. Henrique.

No dizer de Henrique Leitão, a Antonio Pigafetta:

«o que prendeu por completo o seu interesse foi a extraordinária experiência de observar novas terras e uma nova natureza, povos totalmente desconhecidos com idiomas diferentes e costumes bizarros. A *Relazione* é um testemunho excepcional do impacto que as novidades do “mundo novo” causaram num europeu inteligente e curioso, educado na tradição cultural do velho continente»¹⁰.

Joana Lima dilucida:

«O deslumbramento pelas narrativas das travessias atlânticas e pelo encontro com novas terras, novas gentes, novos animais e novas plantas perfumava o ar do Vêneto italiano na juventude de Antonio, povoada pelos “muitos livros lidos”

⁸ CANO, Joaquín Gómez – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, pp. 28-41.

⁹ FRUTUOSO, Gaspar – *Livro Segundo das Saudades da Terra*.

¹⁰ Prefácio. PIGAFETTA – *Relação*, pp. 8-9.

[cf. 2]¹¹, decerto cópias manuscritas e impressos, que o terão inspirado a mais tarde oferecer-se para embarcar na expedição magalhânica e continuar a tradição renascentista da literatura de viagens com a sua *Relação*»¹².

Na verdade, Antonio Pigafetta:

«É um dos 18 sobreviventes de uma viagem da ordem do maravilhoso e do terrível, na qual terá visto e escrito no diário que levava a bordo tudo o que há entre o céu e a terra, entre a imaginação humana e o real, e depois reformulado na versão final do livro, elaborada entre 1524-1525, já em Itália. Árvores que funcionam como fontes de água [cf. 30], chuva na linha equinocial desenganando das ideias dos antigos [cf. 32], fenómenos atmosféricos como o fogo de Santelmo [cf. 32], aves que se alimentam dos dejetos [cf. 43], canibais no território brasileiro [cf. 58], vestidos feitos de penas de papagaio [cf. 67], porcos com umbigos no dorso [cf. 73], imagens entre a fantasia e a realidade, fixadas por Pigafetta num primeiro momento da viagem, entre as ilhas Canárias, o Atlântico e o Brasil, refletem o espanto inicial do autor face a uma nova natureza, que percorre toda a *Relação*»¹³.

O primeiro grande feito de Fernão de Magalhães prende-se com o descobrimento certificado da almejada passagem que ligava o oceano Atlântico a um outro mar, mais tarde denominado oceano Pacífico:

«Atravessam os 565 quilómetros do Estreito Patagónico [cf. 193-237], hoje estreito de Magalhães [...]. Nesta passagem de absoluta descoberta geográfica, a mitologia não entra, e Pigafetta oferece ao leitor a maior maravilha, a do real, afirmando não existir “no mundo mais belo e melhor estreito do que este” [cf. 227]. Se o azul de um novo oceano, onde voam peixes nunca vistos [cf. 228], e o azul de um novo céu, onde luzem cinco estrelas em forma de cruz [cf. 259], surgem como momentos balsâmicos na narração, a longa travessia do Pacífico [cf. 238-293] é protagonizada por um *pathos* profundo»¹⁴.

Chegados às Ilhas dos Ladrões [cf. 264]:

«a partir de então, Pigafetta busca o colorido dos encontros culturais com os povos do Pacífico e do Sudeste Asiático, matizado pelo sangue derramado em Guam [cf. 270], pelo vinho de palmeira em Homonhon [cf. 300], pelo óleo de coco e gergelim em Suluan [cf. 332], pela resina de uma árvore usada como iluminação em Limasawa [cf. 387]. É esta a tinta do exótico que interessará aos

¹¹ Joana Lima, na edição da *Relação* de Pigafetta que seguimos, dividiu o texto em partes numeradas de [1] a [1356] por forma a poder referenciar ao longo dos comentários da Introdução e nas notas a origem respectiva, evitando deste modo a permanente inclusão de notas de rodapé com a indicação do número das páginas. Assim sendo, de uma vez por todas, sempre que ocorra [cf. x] deverá entender-se que «x» significa a parte da *Relação* respectiva.

¹² Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 14.

¹³ Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 16.

¹⁴ Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 18.

leitores renascentistas de Pigafetta, que, após a chegada ao arquipélago filipino, se dedica a descrever minuciosamente [...]»¹⁵.

Após a descrição das circunstâncias que levaram à morte de Magalhães [cf. 682-695], em Mactan, a 27 de Abril de 1521, e a referência ao desejo daquele ir ter com o amigo Francisco Serrão (?-1521), capitão-general do rei de Ternate, afinal assassinado antes da chegada da expedição às Molucas, a narrativa de Pigafetta prossegue, merecendo de Joana Lima o comentário seguinte:

«Depois deste anticlímax narrativo, feito do desencontro e da tragédia destes dois portugueses no mar de Celebes, o autor afasta-se, por vezes, do real, reportando *mirabilia* do Sudeste Asiático apropriados de outros autores [...]. Este desvio também sucede no que diz respeito à fidelidade da narrativa ao itinerário percorrido, na medida em que Pigafetta, talvez inspirado pela obra de Marco Polo, ficciona um relato da China [cf. 1285-1312], território pelo qual a expedição não passou. [...] Apesar deste afastamento do real na segunda parte da *Relação*, este é um livro sobre uma viagem ao outro lado do globo terrestre, servindo o maravilhoso para legitimar a realidade»¹⁶.

Importa termos em conta que, muito embora Pigafetta se tenha dedicado, longamente, na *Relação*, antes de narrar a partida da nau *Victoria* de Tidore, a 21 de Dezembro de 1521, à descrição dos «pormenores práticos do comércio de especiarias que a tripulação aí fez [cf. 948-1200]»¹⁷, estes produtos e uma boa parte do conhecimento das espécies respectivas já tinham merecido a atenção de alguns autores, tal é o caso do cravo-da-Índia (*Syzygium aromaticum* L.), em circulação na Europa desde tempos remotos. A este propósito, Teresa Nobre de Carvalho esclarece: «Apesar de já circularem nas fontes portuguesas alguns testemunhos sobre a planta do cravo, as observações que o italiano assentou constituíram o primeiro registo de um europeu que, atravessando o Atlântico e os Mares do Sul, desembarcou nas ilhas de Maluco»¹⁸.

II – Biodiversidade identificada até à chegada ao Pacífico

O projecto que nos propusemos, tal como foi enunciado no resumo inicial e agora na introdução, abrangendo toda a viagem descrita na *Relação*, revelou-se demasiado ambicioso para caber no tempo que nos foi atribuído para a apresentação oral, bem como o espaço aquando da publicação das actas. Acresce que o tema, tal como já significámos, foi fruto de análise recente por parte de vários especialistas¹⁹. Mesmo assim, não deixamos de recordar as

¹⁵ Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 19.

¹⁶ Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 20.

¹⁷ Introdução. PIGAFETTA – *Relação*, p. 20.

¹⁸ CARVALHO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 42.

¹⁹ Sublinhamos o estudo exaustivo realizado no seio do IPMA. CARNEIRO [et al.] – *Os peixes na rota de Magalhães – Proposta de nomenclatura portuguesa*.

principais novidades, chamando a atenção para o que sobre estas também podemos ler no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa²⁰, durante a viagem de descobrimento da costa do Brasil, em que a armada foi capitaneada por seu irmão, Martim Afonso de Sousa, entre 1530 e 1532, bem como o que Pero de Magalhães de Gândavo, depois de duas permanências no território brasílico, viria a registar no Tratado da Terra do Brasil, no qual se contém a informação das cousas que há nestas partes²¹, redigido por volta de 1570. Deste modo, salvo algumas excepções, o âmbito do estudo restringe-se aos espaços da viagem até terminar a passagem do Estreito de Magalhães, ficando de fora, por conseguinte, uma boa parte da biodiversidade referida na Relação para além daquele momento. Contemplamos, contudo, entre outras, as referências ao fenómeno meteorológico denominado, comumente, fogo de Santelmo, bem como os homens gigantes da Patagónia.

Sobre a passagem pelo arquipélago das Canárias, Pigafetta alude a uma grande árvore existente na ilha do Ferro [cf. 30], iniciando com este trecho uma série de *mirabilia*, tal como já referimos:

«Saberá vossa ilustríssima senhoria que nestas ilhas da Grã-Canária há uma na qual não se acha uma gota de água pura, mas a meio do dia desce uma névoa do céu que circunda uma grande árvore que existe na dita ilha, destilando sobre as suas folhas e [os seus] ramos muita água; e, aos pés da dita árvore, em guisa de fonte, foi preparada uma fossa onde cai toda a água, na qual os homens e os animais domésticos e selvagens que ali habitam todos os dias abundantemente se saciam»²².

O mito de *El Garoé*, a árvore sagrada dos bimbaches, uma espécie da família das lauráceas, muito provavelmente o til (*Ocotea foetens*), teria a capacidade de armazenar na sua folhagem a água das neblinas, servindo de fonte aos habitantes da ilha²³. Como bem sublinha Teresa Nobre de Carvalho: «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»²⁴. Na verdade, «a referência a esta árvore maravilhosa recorda o texto de Jean de Bettencourt»²⁵, no relato da sua expedição às Canárias, em 1402. «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»²⁶.

²⁰ SOUSA – **Diário**.

²¹ GÂNDAVO – **Collecção**.

²² PIGAFETTA – **Relação**, p. 34.

²³ PIGAFETTA – **Relação**, p. 34, nota 21.

²⁴ CARVALHO – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, p. 59, nota 9.

²⁵ CARVALHO – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, p. 59, nota 8.

²⁶ Tal é o caso dos embondeiros africanos – árvores do género *Adansonia*. CARVALHO – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, p. 59, nota 10.

Ainda sobre as Canárias, encontramos muitas novidades na obra de Boccaccio, *De Canaria et insulis reliquis ultra Hispaniam in Oceano noviter repertis*, um pequeno tratado redigido a propósito da expedição luso-florentino-genovesa promovida por D. Afonso IV, no ano de 1341, em que participaram os navegadores Angiolino del Tegghia de ‘Corbizzi (florentino) e Niccoloso da Recco (genovês), sobre que dissertou Francesco Guidi-Bruscoli²⁷ no XV Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha. Quanto a Gândavo, no seu Tratado da Terra do Brasil, no Tratado Segundo – Das cousas que são geraes por toda a Costa do Brazil, Cap. III – Das qualidades da terra, a propósito de árvores frondosas, por certo com características semelhantes, podemos ler: «Ha por baixo destes arvoredos muito mato e basto, [...] e assi está sempre humido, e manando agoa doce»²⁸.

Para evitar, por certo, o encontro com navios portugueses, a rota da armada de Magalhães, a partir das Canárias foi junto à costa africana, demorando 60 dias a chegar à linha do Equador²⁹. Passaram por Cabo Verde e suas ilhas e navegaram pela costa da Guiné até à Serra Leoa. «Vinhão às amuradas das naves uns peixes grandes que se chamam tubarões, que têm dentes terríveis e comem os homens que estejam no mar [cf. 36]. Apanhámos muitos com anzóis de ferro, mas não são bons de comer senão os pequenos, e mesmo estes raramente são bons [cf. 37]»³⁰. No Tratado Primeiro da Terra do Brasil, Cap. IV – Da Capitania dos Ilheos, referindo-se a uma «lagôa, ou a parte onde algum ribeiro se meta no mar», Gândavo acrescenta que «tambem ha muitos tubarões nesta lagôa»³¹. Num estudo recente, que também seguiremos de perto, podemos conhecer a identificação provável destes peixes³²:

«Na área do Atlântico centro-este são conhecidas mais de 40 espécies de tubarões, algumas das quais podem ocorrer perto ou á superfície e possuem várias fileiras de dentes em ambos os maxilares. Talvez os tubarões avistados fossem dos géneros *Carcharias* e/ou *Carcharhinus* e, entre estes, as espécies mais prováveis seriam o Tubarão-toiro (*Carcharias taurus* Rafinesque 1810) e / ou o Tubarão-oceânico-de-pontas-brancas (*Carcharhinus longimanus* Poey 1861)».

Nesta região do Atlântico é referida a presença de grandes cardumes de peixes. Tendo em conta a época do ano destes avistamentos, entre Outubro e Novembro de 1519, é de admitir que se tratassem de cardumes de Sardinela-lombuda (*Sardinella aurita* Valenciennes 1847)³³.

²⁷ GUIDI-BRUSCOLI, Francesco – **O mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis**, pp. 117-126.

²⁸ GÂNDAVO – **Collecção de Noticias**, pp. 200-201.

²⁹ PIGAFETTA – **Relação**, p. 35, nota 23.

³⁰ PIGAFETTA – **Relação**, p. 35.

³¹ GÂNDAVO – **Collecção de Noticias**, 1826, p. 192.

³² CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, p. 1.

³³ CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, pp. 1-2.

Pigafetta, falando das tempestades ocorridas durante a viagem, alude ao fenómeno conhecido como fogo de Santelmo, o «Santelmo em lume» ou o «Corpo Santo», como o autor esclarece [cf. 38-40]³⁴:

«Nestas tempestades, muitas vezes nos apareceu o Corpo Santo, isto é, Santelmo em lume. E, entre outras, numa escuríssima noite fez tal esplendor como um facho ardente no cimo da maior gávea; e connosco ficou mais de duas horas, consolando-nos a nós que chorávamos. Quando esta bendita luz quis partir de perto de nós, tão grandíssimo esplendor deu aos nossos olhos que ficámos mais de meio quarto de hora todos cegos, clamando misericórdia e verdadeiramente crendo estarmos mortos».

Bem depois deste momento da viagem, agora já a «caminho em direção ao Polo Antártico pela costa» [cf. 99], Pigafetta refere uma vez mais o fenómeno meteorológico, encontrando-se, muito provavelmente, em *Puerto Deseado*³⁵, na Patagónia: «Aqui sofreram as naves uma grandíssima tempestade, na qual mos apareceu muitas vezes os rês corpos santos, isto é, Santelmo, São Nicolau e Santa Clara, uma tempestade que cessou subitamente» [cf. 106]³⁶.

Camões, n'Os Lusíadas, também contempla a descrição deste fenómeno, a par da tromba de água, precisamente, no Canto V, estâncias 18 a 20, mostrando como os segredos da natureza eram vividos de uma forma intensa pelos navegadores. Pela primeira vez, sabiam que não estavam a imaginar aquilo que realmente viam. Detenhamo-nos na primeira das referidas estâncias:

**«Vi, claramente visto, o lume vivo
Que a marítima gente tem por Santo,
Em tempo de tormenta e vento esquivo,
De tempestade escura e triste pranto.
Não menos foi a todos excessivo
Milagre, e cousa, certo, de alto espanto,
Ver as nuvens, do mar com largo cano,
Sorver as altas águas do Oceano»**³⁷.

Pouco identificada na bibliografia afim, é a referência a ambos os fenómenos na hagiografia Vita sancti Theotonii³⁸, redigida em latim pouco tempo após a morte do futuro São

³⁴ PIGAFETTA – *Relação*, p. 35, nota 24.

³⁵ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 49.

³⁶ PIGAFETTA – *Relação*, pp. 39-40, notas 50 e 51.

³⁷ CAMÕES, Luís de – *Os Lusíadas*, p. 179. Os sublinhados são nossos.

³⁸ FONSECA, João Abel da – *Memórias* 2004, pp. 243-244.

Teotónio³⁹, ocorrida em 1162, quiçá, as mais antigas descrições documentadas numa obra produzida em Portugal, no caso em apreço por ocasião da fundação da nacionalidade⁴⁰:

«[...] Mas quando ao fim de alguns dias, navegavam ao largo do Cabo Málea, devido a uma tempestade marítima, começaram todos a estar em grande perigo [...] Por conseguinte, quando a quilha navegava junto ao Promontório do Málea, o céu entenebreceu-se de súbito, e eis que uma nuvem, com a violência dos ventos e um terrível fragor, lançou sobre eles a obscuridade e, revolvendo o mar desde as profundezas, movia procelas que caíam como um monte de água, e ora mergulhava a nau nas profundezas, desequilibrada pela massa das ondas, ora de novo se erguia das profundidades a pique até aos cumes mais altos e cristas das vagas e, novamente abrindo as ondas, a derrubava e – coisa espantosa de se dizer – aspirava às alturas a água do mar, como se fosse por um canal bem visível, a que os navegantes chamam “cifo”. [...] Mas ao terror um terror ainda maior se segue: pois acrescentava-lhes ainda mais o medo da morte o aparecimento, perante todos os que estavam no mesmo perigo marítimo, de um animal monstruoso e muito temeroso, de tal modo apavorante, que não podiam compará-lo a nenhum outro animal. Tinha uns olhos que, segundo nos contava o Santo, pareciam tochas de luz acesa. Uns diziam que era um dragão, outros um monstro, outros o demónio».

Curiosamente, podemos avaliar, comparando este último relato com o de Pigafetta, como no intervalo de cerca de 360 anos, no caso do fenómeno do fogo de Santelmo, o que se considerara ser uma obra do demónio, aceitando-se o resultado da intercessão do futuro São Teotónio como um milagre, se veio a converter no «Corpo Santo», já então denominado de «Santelmo em lume». Muitos outros exemplos se lhe seguiriam⁴¹ e destacamos: D. João de Castro, no Roteiro de Lisboa a Goa, de 1538: na História Trágico-Marítima, em alguns textos, como a Relação do Naufrágio da Nau Santa Maria, e a Relação da Viagem e Naufrágio da Nau São Paulo, que partiu da Índia em 1560; e na Etiópia Oriental, de Frei João dos Santos, ao descreverem-se as aventuras da nau S. Filipe, que tinha saído de Lisboa, em 1586.

Num trecho da Relação, depois de passarem as Canárias, Pigafetta comenta que: «Antes de atingirmos a linha, em 14 graus, muitas turbinas de ventos impetuosos e correntes de águas nos assaltaram, impedindo a viagem [cf. 33]⁴²». No Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, encontramos a referência ao fenómeno do pé-de-vento, um pequeno tornado também denominado em alguns relatos como torvelinho ou rodamoinho, bem como à tromba de água e ao escarcéu, uma vaga alterosa e encapelada que resulta de uma

³⁹ FONSECA – *Memórias* 2009, pp. 250-251.

⁴⁰ FONSECA – *Memórias* 2009, p. 251.

⁴¹ CRATO, Nuno – *Ciência em Portugal*.

⁴² PIGAFETTA – *Relação*, p. 35.

onda que dobra sobre outra, causando nos navios uma imensa perturbação, face à turbulência do mar⁴³:

«E toda a noite andámos amainados com muitas trovoadas e com os mores pés de vento que eu até entam tinha visto⁴⁴. [...] À tarde nos deu u[m]a trovoada de muita água e entre as naos se fizeram duas mangas, de que os marinheiros houveram mui gram medo por no mar ser cousa mui perigosa⁴⁵. [...] Em se pondo o Sol, demos nu[m]a aguajem do rio de Sam Francisco, que fazia mui grande escarcéo⁴⁶. [...] Indo nós pera as naos nos deu per riba da ilha um pé de vento tam quente que nom parecia senam fogo, ventando nas bandeiras das naos o vento noroeste, que era contraste deste»⁴⁷.

Regressando à Relação, depois do mar se ter aquietado, subitamente: «Vi muitos tipos de aves, entre as quais uma que não tinha rabo (cloaca) [cf. 42]»⁴⁸. Trata-se do calca-mares (*Hydrobates pelagicus*), uma pequena ave marinha que apenas vem a terra para nidificar. E prossegue: «[...] e um outro tipo que não vive de outro modo senão no esterco das outras aves, assim como vi muitas vezes esta ave, à qual chamamos *cagassela*, perseguir outras até que estas fossem impelidas a expelir o seu esterco [cf. 43]»⁴⁹. Rapidamente o apanhava, e deixava a outra ave seguir [cf. 44]⁵⁰. Esta segunda ave, a que Pigafetta chama *cagassela*, é o termo italiano para designar o moleiro parasítico (*Stercorarius parasiticus*). O modo de alimentação descrito é fantasioso. À semelhança dos restantes moleiros, persegue frequentemente outras aves marinhas para lhes roubar o alimento, obrigando-as a regurgitar a comida, ou a soltar uma eventual presa se ainda a não tiver engolido.

«Também vi muitos peixes que voavam e muitos outros tão juntos que pareciam uma ilha [cf. 45]»⁵¹. Importa dar voz aos especialistas:

«É provável que, nesta área do oceano Atlântico, os peixes voadores referenciados sejam das espécies Andorinha-do-mar-oceânica (*Exocoetus obtusirostris* Günther 1866), Andorinha-do-mar-tropical (*Exocoetus volitans* Linnaeus 1758), Peixe-voador-de-asas-listadas (*Cheilopogon exsiliens* Linnaeus 1771) ou, ainda, Peixe-voador-barbudo (*Cheilopogon cyanopterus* Valenciennes 1847)»⁵².

⁴³ FONSECA – *Brasil e Portugal. Unindo as duas margens do Atlântico*, p. 249.

⁴⁴ SOUSA – *Diário*, p. 44.

⁴⁵ SOUSA – *Diário*, p. 45.

⁴⁶ SOUSA – *Diário*, p. 46.

⁴⁷ SOUSA – *Diário*, p. 61.

⁴⁸ PIGAFETTA – *Relação*, p. 35, nota 26.

⁴⁹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 36, nota 27.

⁵⁰ CANO – *Boletim da SGL*, p. 28.

⁵¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 36, nota 28.

⁵² CARNEIRO [et al.] – *Os peixes na rota de Magalhães*, p. 1.

Acompanhando o relato de Pigafetta, podemos ler: «Tendo nós passado a linha equinocial [...] até uma terra a que se chamou a Terra do Brasil⁵³ [...] onde tomámos grande abastecimento de galinhas, batatas, ananases muito doces (este é o fruto mais delicado que há), carne de anta⁵⁴ semelhante à de vaca, canas doces e outras coisas infinitas que deixo por dizer para não ser prolixo [cf. 46]». Mais à frente, Pigafetta esclarece que «estas batatas são para comer como castanhas e compridas como nabos [cf. 47]». A propósito da denominação da terra, sabemos como está associada ao pau-brasil (*Caesalpinia echinata*), uma árvore abundante na região, de madeira avermelhada, como brasas, usada para a indústria tintureira, mas ainda, por ser muito resistente, usada para o fabrico de arcos de violino, assumindo, neste caso, a denominação de pau-de-pernambuco. O pau-brasil alcançou na Europa um grande valor económico, sendo conhecido o apetite de corsários franceses por esta madeira, que chegaram a exportar para o império otomano no tempo de Solimão I, «o Magnífico», como relata Sidi-Ali ben Hussein, também conhecido por Sidi-Ali Reis, em 1554, no Bahr-I-Mohît, o «Espelho dos Mares», um Roteiro do Mar das Índias:

«Da referida Terra Nova veio no nosso tempo uma barça 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»⁵⁵.

No seguimento do interesse dos franceses, no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, podemos ler várias referências ao pau-brasil:

«[...] Fomos à nao e nela não achámos mais que um só homem; tinha muita artelharia e pólvora e estava toda abarrotada de brasil [...] Tomámos esta nao de França defronte do cabo de Percaauri. [...] Da banda do sul do cabo de Sant'Agostinho achámos outra nao de França, que tomámos carregada de brasil⁵⁶. [...] A nao vinha carregada de brasil,⁵⁷ [...] Este dia vieram de terra a nado às naos índios a perguntar-nos se queríamos brasil»⁵⁸.

⁵³ PIGAFETTA – **Relação**, pp. 36, nota 30; CANO – **Boletim da SGL**, p. 29.

⁵⁴ PIGAFETTA – **Relação**, p. 36-37, nota 32.

⁵⁵ FONSECA – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento do Mundo**, p. 89.

⁵⁶ SOUSA – **Diário**, p. 38.

⁵⁷ SOUSA – **Diário**, p. 40.

⁵⁸ SOUSA – **Diário**, p. 41; FONSECA – **Brasil e Portugal**, p. 254.

No Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. I – Das fazendas da terra, Gândavo salienta que «[...] as fazendas donde se consegue mais proveito são assucres, algodão, e páo do Brasil⁵⁹, com isto fazem pagamento aos mercadores, que deste Reino lhes levam fazenda, porque o dinheiro he pouco na terra, e assi vendem e trocáo huma mercadoria por outra em seu justo preço»⁶⁰.

As galinhas são referidas em dois momentos no Tratado Segundo da Terra do Brasil. No Cap. I – Das fazendas da terra: «Ha tambem muita criação de porcos, e muitas galinhas, adens e patos da terra»⁶¹. No Cap. V – Da caça da terra: «Ha tambem muitas galinhas de mato, que os Indios matão com frexas, e outras muitas aves mui gordas, e saborosas melhores que perdizes. Desta e doutra muita caça ha no Brazil muita abundancia»⁶². A galinha-do-mato (*Formicarius colma*), ou gravatazeiro, é uma ave passeriforme, terrícola. Quanto a perdizes, codornizes e emas, são referidas em quatro momentos no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, quando chegaram à costa junto da ilha das Flores, onde avistaram o monte baptizado por Magalhães de Montevideo, em 1520: «[...] nom achei nada senam rasto de muitas alimárias e muitas perdizes e codornizes e outra muita caça»⁶³. [...] Na terra havia muitos veados e caça que tomámos e ovos de emas e emas pequeninas, que eram mui saborosas»⁶⁴; na terra dos Carandins: «[...] Há muita caça nela de veados e emas e perdizes e codornizes»⁶⁵; e ainda junto ao monte de Sam Pedro: «[...] matei muitas emas e veados [...] os veados e as gazelas sam tantos, e emas e outras alimárias [...]»⁶⁶.

Quanto às batatas que pelo Brasil existiam naquela época, baseando-nos na informação complementar de Pigafetta [cf. 47], podemos concluir que se trata da batata-doce (*Ipomoea batatas* L.)⁶⁷, também conhecida por batata-da-terra, batata-da-ilha ou jaticá, vocábulo com origem no tupi. No Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. IV – Dos mantimentos da terra, assim é referida: «Tambem ha na terra muito milho zaburro, [...] Inhames e batatas, e outros legumes que fartão muito a terra»⁶⁸.

O ananás, ou antes o abacaxi (*Ananas comosus*)⁶⁹, é a fruta que Gândavo descreve em primeiro lugar, ao iniciar o Cap. VI do Tratado Segundo da Terra do Brasil – Das frutas da terra:

«Uma fruta se dá nesta terra do Brazil muito saborosa, e mais prezada de quantas ha; cria-se numa parte humilde junto do chão , a qual tem humas pincas como o cardo, a fruta dela nasce como alcaxofras, e parecem naturalmente pinhas, e são

⁵⁹ Para aprofundar CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 62, nota 31.

⁶⁰ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 197.

⁶¹ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 198.

⁶² GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 203.

⁶³ SOUSA – *Diário*, p. 77.

⁶⁴ SOUSA – *Diário*, p. 78; FONSECA – *Brasil e Portugal*, p. 259.

⁶⁵ SOUSA – *Diário*, p. 86; FONSECA – *Brasil e Portugal*, p. 261.

⁶⁶ SOUSA – *Diário*, p. 92.

⁶⁷ Aprofundar CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 61, notas 19-21.

⁶⁸ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 202.

⁶⁹ Aprofundar CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 61, notas 22-25.

do mesmo tamanho, chamão-se Ananazes: depois de maduras tem hum cheiro muito excelente, colhem-nos como são de vez, e com huma faca tirão-lhe aquela casca grossa, e fazem-nos em talhadas, e desta maneira se comem, excedem no gosto a quantas frutas ha neste Reino, e fazem todos tanto por esta fruta, que mandão plantar roças deles como de cardais: a este nosso Reino trazem muitos destes Ananazes em conserva»⁷⁰.

A anta referida por Pigafetta, segundo os especialistas, pode querer significar o tapir amazónico (*Tapirus terrestris*), sendo que o vocábulo tapir é de origem tupi e significa, literalmente, «boi da floresta». A sua carne, tal como Pigafetta refere, assemelha-se à da vaca europeia [cf. 46], supondo-se que poderá, também, tratar-se do *guanaco* (*Lama guanicoe*)⁷¹. Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. V – Da caça da terra, corrobora: «Ha muitas antas, que casi são tamanhas como vacas, e pastão ervas como o outro gado qualquer, sua carne tem o sabor como de vaca, a pele deste animal he mui grossa, e rija»⁷².

A referência na Relação de Pigafetta a canas doces está, obviamente, associada à cana sacarina (*Saccharum* sp.). Como já referimos, Gândavo fala dos «assucres» como uma das actividades mais lucrativas no Brasil, à data da redacção do tratado, c. 1570. São muitas e preciosas as informações que compila na obra sobre o número de engenhos em cada capitania, bem como os valores da produção açucareira, constituindo-se numa fonte primária, nomeadamente, para se comparar a brasileira com a madeirense em igual período. A cana teria sido introduzida no Brasil logo em 1502-1503, na região de Pernambuco, a partir de plantas oriundas da Madeira, estendendo-se a outras nos anos seguintes. Por falta notória de mão de obra especializada, as culturas foram definhando e estavam quase extintas aquando da viagem da armada comandada por Martim Afonso de Sousa, entre 1530 e 1532, de reconhecimento da costa do Brasil, cujo Diário da Navegação foi redigido por seu irmão Pero Lopes de Sousa. Foi reintroduzida em São Vicente, de que era 1.º donatário Martim Afonso, a partir de 1533, ao longo da década seguinte⁷³.

Pigafetta, ao prosseguir o relato, torna evidente a ideia da fartura e de uma das mentalidades dominantes da época – *mens mercatori* – capaz de transformar em riqueza as bugigangas permutadas com as “ingénuas” populações indígenas⁷⁴: «Por um anzol de pesca ou um cutelo davam-nos 5 ou 6 galinhas; por um pente, um par de gansos; por um espelho ou uma tesoura, tanto peixe que bastava a 10 homens [... cf. 47]»⁷⁵. As populações ameríndias do Brasil alimentavam-se basicamente do que a natureza lhes oferecia, tal era o caso de peixes de água

⁷⁰ GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, p. 203.

⁷¹ PIGAFETTA – *Relação*, pp. 36-37, nota 32.

⁷² GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, p. 202.

⁷³ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 61.

⁷⁴ CARNEIRO [et al.] – *Os peixes na rota de Magalhães*, p. 2.

⁷⁵ PIGAFETTA – *Relação*, p. 36.

salgada e de água doce. Desconhecemos os que teriam sido trocados no episódio narrado, mas, de acordo com a rota de Magalhães ao longo da costa brasileira e os tradicionalmente capturados pelas comunidades indígenas, é provável, segundo os especialistas, que aqueles peixes fossem das espécies seguintes:

«Carapeba-branca (*Diapterus rhombeus* Cuvier 1829); Beicinho-prata-avermelhado ou Carapicu-pena (*Eucinostomus argenteus* Baird & Girard 1855); Carapeba (*Eucinostomus gula* Quoy & Gaimard 1824); Beicinho-prata (*Eucinostomus melanopterus* Bleeker 1863); Carapicu-açu (*Gerres cinereus* Walbaum 1792); Carapicu (*Diapterus auratus* Ranzani 1842); Carapeba-delistra (*Eugerres brasiliensis* Cuvier 1830); Tainha-cambão ou Cambão (*Mugil liza* Valenciennes 1836); Tainha-olhalvo (*Mugil cephalus* Linnaeus 1758); Cavala ou Cavalinha (*Scomber colias* Gmelin 1789); Serra-real (*Scomberomorus cavalla* Cuvier 1829); Pirucaia (*Serranus flaviventris* Cuvier 1829); Fogueteiro-galego, Sargento ou Peixe-sargento (*Rachycentron canadum* Linnaeus 1766). É também de admitir que trocassem várias espécies de sardinhas como: a Sardinela-lombuda ou Sardinha-legítima (*Sardinella aurita* Valenciennes 1847); Machete-do-Atlântico ou Sardinha-de-penacho (*Opisthonema oglinum* Lesueur 1818); Arenque-da-Guiana ou Pelada (*Odontognathus mucronatus* Lacepède 1800); Menhadem-argentino, Sardinha ou Savelha (*Brevoortia pectinata* Jenyns 1842) e ainda peixes designados genericamente por garoupas, mas desconhece-se quais as espécies»⁷⁶.

Continuando a ler a Relação encontramos a referência à existência no Brasil de outras espécies exóticas: «Têm infinitos papagaios, e dão-nos 8 ou 10 por um espelho, e pequenos gatos símios feitos como os leões, mas amarelos (uma cor belíssima)» [cf. 71]⁷⁷. Entre estes papagaios importa destacar uma das mais conhecidas representantes do género *Ara*, uma espécie emblemática do Cerrado brasileiro, a arara-canindé (*Ara ararauna* L.), que tem as cores da bandeira actual do Brasil. Esta e outras espécies de aves denominadas papagaios eram muito apreciadas pela sua habilidade em falar e pelo colorido das suas penas, constituindo-se num dos negócios mais lucrativos, por serem de fácil captura e posterior transporte, alimentando a procura nos mercados europeus, em que tinham elevado valor comercial, enriquecendo «as menageries e jardins privados de aristocratas europeus»⁷⁸. A sua comercialização foi responsável por uma outra denominação do Brasil, identificada na cartografia e na historiografia europeias na chamada época dos descobrimentos – «Terra dos Papagaios» –, como se pode atestar pela representação destas aves no conhecido planisfério, dito de Cantino, de 1502⁷⁹, em que ocorrem pintados no mapa do Brasil exemplares do denominado “papagaio-verdadeiro” (*Amazona aestiva* L.), que os nativos chamam ajaruetê, do tupi *ayuruê'tê*, “ajuru verdadeiro”,

⁷⁶ CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, p. 2.

⁷⁷ PIGAFETTA – **Relação**, pp. 37-38.

⁷⁸ CARVALHO – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, pp. 61-62, nota 30.

⁷⁹ FERNANDES – **O Planisfério de Cantino e o Brasil**.

ou ainda ajurujurá. Quanto aos «pequenos gatos símios feitos como os leões, mas amarelos», identificam alguns autores com o mico-leão-dourado (*Leontopithecus rosalia* L.)⁸⁰, sendo que outros com o macaco-prego (*Sapajus flavius*)⁸¹. No Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. VIII, Dos Bichos da terra, refere que: «Bugíós ha muitos e de muitas castas, como já se sabe. Tanto que as fêmeas parem, pegão-se os filhos nas suas costas, e sempre andão cavalgados nas mãis até serem criados, e posto que as persigão e as matem, não se querem desapegar delas»⁸²; sem que Gândavo entre em mais pormenores.

Pigafetta prossegue a narrativa: «Fazem um pão branco redondo com o miolo das árvores, e a casca parece ricota [cf. 72]»⁸³. Trata-se do buriti-do-brejo (*Sagus americana* Poir), uma palmeira da família *Palmae*, da espécie *Mauritia flexuosa* L., também conhecida por murutizeiro, que cresce em terras húmidas e pantanosas de todas as Guianas e na Amazónia, sendo que da medula obtém-se uma fécula amilácea, comestível e idêntica ao sagu, com que é produzido o tal «pão branco redondo». Na verdade, no Brasil, o termo sagu refere-se principalmente ao produto amiláceo derivado da raiz de mandioca, similar à tapioca, porém, o seu processo produtivo transforma a fécula de mandioca em bolinhas duras e opacas, denominadas pérolas, usadas na alimentação. Provavelmente, por extensão de sentido, conforme explica o Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, os mareantes portugueses que transitavam entre o Brasil e o Oriente associaram a palavra sagu à goma que os índios brasileiros extraíam da mandioca, a qual chamam de tapioca. Como a palavra tapioca designa também uma iguaria específica, estabeleceu-se que a fécula da mandioca granulada em formato de pequenas pérolas seria chamada sagu no português do Brasil.

No trecho seguinte, podemos ler: «Têm porcos com os umbigos nas costas, e grandes aves com bicos como uma colher e sem língua [cf. 73]»⁸⁴. A espécie de porcos referida é identificada por vários autores como o cateto (*Pecari tajacu* ou *Tayassu pecari*)⁸⁵, mamífero com uma glândula no dorso que secreta um líquido oleoso. Estes porcos selvagens, também conhecidos por pecaris⁸⁶, têm barba branca, e a aludida glândula dorsal muito desenvolvida foi responsável pelo antigo nome científico (*Dicotyles*) que significa dois umbigos⁸⁷. A primeira referência a espécies que se assemelham a porcos selvagens semelhantes aos existentes em Portugal, tal é o caso dos javalis, já foi identificada acima, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. I – Das fazendas da terra: «Ha tambem muita criação de porcos, e muitas

⁸⁰ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 61, nota 29; CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 30.

⁸¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 38, nota 38.

⁸² GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, p. 213.

⁸³ PIGAFETTA – *Relação*, p. 38, nota 39. Não nos parece correcta a identificação da palmeira apontada nesta nota.

⁸⁴ PIGAFETTA – *Relação*, p. 38.

⁸⁵ PIGAFETTA – *Relação*, p. 38, nota 40.

⁸⁶ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 62, nota 32.

⁸⁷ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 30.

galinhas, adens e patos da terra»⁸⁸. Um segundo momento ocorre no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. III – Das qualidades da terra: «Manda-se nesta terra dar aos enfermos carne de porco, pera qualquer doença he proveitosa, e não faz mal a nenhuma pessoa [...]»⁸⁹. No Cap. V – Da caça da terra, podemos ler: «Ha muitos veados e muita soma de porcos montezes de muitas castas, huns pequenos ha na terra que tem as sedas mui grossas, asperas, e crespas; estes tem o umbigo nas costas, matão-se muitos deles, e outros grandes, que não são desta calidade»⁹⁰. Quanto às «grandes aves com bicos como uma colher e sem língua»⁹¹, os especialistas identificam-na como o colhereiro-americano (*Platalea ajaja* L.)⁹², um pássaro grande, ave pernalta rosada, muito semelhante em aspecto à espécie europeia comum (*Platalea leucorodia*), mas não na cor⁹³.

A armada de Magalhães prossegue a viagem até chegar ao rio da Prata, e disso nos dá conta Pigafetta na Relação: «Seguindo depois o nosso caminho, navegámos até 34 graus e um terço do Polo Antártico, onde encontrámos num rio de água doce»⁹⁴ homens que se chamavam Canibais e comiam carne humana [cf. 89]». O nome «Canibais» é usado pelos próprios nativos patagónicos para se designarem, sendo que a palavra canibal tem origem aruaque, significando “homem do Sul”⁹⁵. O relato continua:

«Depois, seguindo o mesmo caminho em direção ao Polo Antártico pela costa, viemos dar a duas ilhas cheias de gansos e lobos marinhos [cf. 99]. Verdadeiramente, não se poderia descrever este grande número de gansos: numa hora carregámos as cinco naves [cf. 100]. Estes gansos são negros e têm todas as plumas de um só modo no corpo e nas asas, não voam e vivem dos peixes [cf. 101]. Eram tão gordos que não chegava depená-los, era necessário esfolá-los [cf. 102]. Tinham o bico como o dos corvos [cf. 103]. Estes lobos marinhos são de diversas cores e gordos como vites, sendo as cabeças como as destes, com orelhas pequenas e dentes grandes; não têm pernas, só pés unidos ao corpo, tal como as nossas mãos, com unhas pequenas, e entre os dedos têm aquela pele como a dos gansos [cf. 104]. Seriam ferocíssimos se pudessem correr; nadam e vivem de peixes [cf. 105]»⁹⁶.

Pensamos não haver dúvidas que Pigafetta descreve exemplares de pinguim-de-Magalhães (*Spheniscus magellanicus*), uma espécie que foi, muito provavelmente, avistada

⁸⁸ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 198.

⁸⁹ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 200.

⁹⁰ GÂNDAMO – *Collecção de Noticias*, p. 202.

⁹¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 38, nota 41.

⁹² CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 62, nota 33.

⁹³ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 30.

⁹⁴ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 43.

⁹⁵ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 44.

⁹⁶ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39.

pela primeira vez pela maioria dos mareantes durante esta viagem, e daí o seu nome⁹⁷, tendo em conta que Fernão de Magalhães já poderia ter conhecido os pinguins em viagens anteriores, no Atlântico Sul, tal é o caso do pinguim africano (*Spheniscus demersus*), também conhecido como pingum-do-cabo, solitário ou mangote. Alguns especialistas consideram que a armada chegou a esta região quando as crias ainda não tinham completado o seu desenvolvimento, sendo que a colónia poderia ultrapassar um milhão de exemplares⁹⁸. Outras espécies de pinguins habitam a região, a saber: o pinguim-de-penacho-amarelo (*Eudyptes crestatus* Miller); o pinguim-saltador-da-rocha (*Eudyptes chrysocome* Forster); o pinguim-de-face-manchada ou pinguim-de-barbicha (*Pygoscelis antarcticus*); o pinguim-real (*Eudyptes schlegeli*) e o pinguim-rei (*Aptenodytes patagonicus*)⁹⁹.

Quanto aos lobos marinhos sul-americanos, trata-se provavelmente de exemplares do denominado leão-marinho-da-patagónia (*Otaria flavescens*), animal da família *Otariidae*, que se distingue pela pelagem castanha que cobre o pescoço dos machos adultos¹⁰⁰, um mamífero marinho carnívoro, conhecido vulgarmente por otária, caracterizado por ter pequenas orelhas, que o diferencia da foca que não apresenta orelhas externas, e por ter mais facilidade em caminhar na terra, já que os membros posteriores são desenvolvidos, direccionados para a frente e são funcionais no movimento terrestre, sendo mais adequados para a natação ao contrário da foca que tem membros traseiros atrofiados, impróprios para a locomoção em terra. Os Otariídeos também são chamados de «falsas focas» ou «focas orelhudas». No Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa encontramos uma referência quando a armada chega às denominadas ilhas das Onças: «Ao pôr do Sol fomos surgir antre três ilhas de pedras, donde matámos muitos lobos marinhos»¹⁰¹.

No Tratado da Terra do Brasil, Gândavo não faz alusão a lobos marinhos. Encontramos, sim, duas referências a peixes-bois (*Trichechus inunguis*), um mamífero da família dos *Trichechidae*, da ordem *Sirenia*, que se encontra em rios e lagos da bacia do rio Amazonas,

⁹⁷ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 47; CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 63, nota 39.

⁹⁸ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 31.

⁹⁹ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 33.

¹⁰⁰ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 48; CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 63, nota 40; CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 31. A este propósito, Teresa Nobre de Carvalho, comenta: «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 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 fortificações e matámos deles quantos quisemos, as quais aves zurram como asnos”. À 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». Em nota, pode ler-se: «*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». CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, pp. 63-64, nota 41.

¹⁰¹ SOUSA – *Diário*, p. 67.

razão pela qual é denominado peixe-boi-amazónico e, nas designações autóctones, guaraguá ou manatim. No Tratado Primeiro, Cap. IV – Da Capitania dos Ilheos, podemos ler:

«Tem muita infinidade de peixes grandes e pequenos: crião-se nela muitos peixes bois, os quaes tem o focinho como de boi, e dous cotos com que andão á maneira de braços; não tem nenhuma escama, nem outra feição de peixe senão o rabo; matão-nos com arpões; são tão gordos, e tamanhos que alguns pesão trinta, quarenta arrobas. He hum peixe muito saboroso, e totalmente parece carne, e assi tem o gosto dela; assado parece lombo de porco, ou de veado, coze-se com couve, e guiza-se como carne; nem pessoa alguma o come que o tenha por peixe, salvo se o conhecer primeiro. As femeas tem duas mamas, pelas quaes mamão os filhos, e crião-se com leite (cousa que se não acha em outro peixe algum): também ha destes em algumas bahias e rios da Cofta, e posto que se criem no mar costumão beber agoa doce, por isso acodem muitos a esta lagoa, ou a parte onde algum ribeiro se meta no mar»¹⁰².

Ainda no Tratado Primeiro, Cap. VII – Da Capitania do Spirito Sancto, topamos: «Tem hum rio mui grande, onde os navios entrão, no qual se achão mais peixes bois que noutro nenhum rio desta Costa. No mar junto desta Capitania, matão grande cópia de peixes grandes e de toda a maneira, e tambem no mesmo rio ha muita abundancia deles»¹⁰³. Está bem de ver-se que Gândavo tomou por peixe o que na verdade era um mamífero¹⁰⁴. Muito provavelmente, Pero Lopes de Sousa caiu em erro semelhante no Diário da Navegação quando comenta em dois momentos distintos:

«Aqui estive toda a noite, onde matei muito pescado de muitas maneiras. Nenhum era de maneira como o de Portugal: tomávamos pexes de altura de um homem, amarelos, e outros pretos com pintas vermelhas, os mais saborosos do mundo»¹⁰⁵. [...] Indo ao longo da terra, demos num pexe com o bargantim, que parecia que dava em seco, e virou o rabo e quebrou a metade da postíça. Foi tam grande pancada que ficámos todos como pasmados: nam lhe vimos mais que o rabo, mas, à soma que depois fez na água, parecia mui grande pexe»¹⁰⁶.

A título de curiosidade, se bem que nada ocorra a este propósito na Relação de Pigafetta ou no Tratado da Terra do Brasil de Gândavo, no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa encontramos alusão a uma outra espécie: «Neste rio há u[m]as alimárias como raposas, que sempre andam n'água, e matávamos muitas: tem sabor como cabritos»¹⁰⁷. Muito provavelmente, trata-se do denominado lobinho-de-rio, ou lontra-neotropical (*Lontra longicaudis*), um mamífero da

¹⁰² GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, pp. 191-192.

¹⁰³ GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, p. 194.

¹⁰⁴ FONSECA – *Brasil e Portugal*, p. 241.

¹⁰⁵ SOUSA – *Diário*, p. 81.

¹⁰⁶ SOUSA – *Diário*, p. 93.

¹⁰⁷ SOUSA – *Diário*, p. 85.

família *Mustelidae* e sub-família *Lutrinae*, que ocorre em vários locais do Brasil, sendo encontrada em regiões onde há ambiente aquático disponível, como rios, lagoas e riachos, uma vez que este animal apresenta hábitos semiaquáticos. No Diário da Navegação também encontramos o trecho seguinte: «A terra é mui fermosa: muitos ribeiros de água e muitas ervas e frores como as de Portugal. Achámos duas onças mui grandes e nos tornámos pera as naos sem vermos gente»¹⁰⁸. Trata-se, muito provavelmente, da ariranha (*Pteronura brasiliensis*), também conhecida como onça-d'água ou lontra-gigante, a maior espécie da família *Mustelidae*, com actividade diurna. Bem podemos concluir que também nestes dois casos não se tratava de raposas nem de onças “verdadeiras”, tal como as conhecemos em Portugal, algo que se pode certificar pelo facto de serem associadas ao meio aquático. O autor pretendeu, tão-só, indicar uma semelhança na fisionomia, algo transversal nas crónicas, diários e relações da época quando são descritas espécies exóticas da fauna ou da flora.

Nos dias 10 ou 11 de Janeiro de 1520, ao avistarem três montes que pareciam ilhas, atingirem o cabo de Santa Maria, localizado no actual Paraguai, tendo encontrado no mar «bonitos da espécie maior», digamos que por oposição a uma outra espécie de menores dimensões. Três das sete principais espécies de tunídeos que ocorrem nas regiões costeiras do Uruguai e que podem migrar para o Brasil e Argentina, são por vezes designadas por “bonitos”. Duas destas ocorrem com maior frequência perto da costa e destas, a que apresenta maior comprimento médio é a Merma (*Euthynnus alletteratus* Rafinesque 1810)¹⁰⁹. No dia 13 de Janeiro, navegando havia dois dias no rio da Prata, Magalhães ordenou que a armada regressasse por causa da pouca profundidade, e enquanto se fazia a aguada aproveitaram para «apanhar muito peixe». Os especialistas comentam que:

«Na captura dos peixes é de supor que tenham utilizado linhas de mão com anzóis e pequenas redes de cercar e arrastar para terra. Não sabemos em que local do rio da Prata decorreu a aguada, e sequer se utilizaram os esqueses para pescar à linha em águas mais afastadas no estuário, mas quando Magalhães cruzou o rio de costa a costa para saber a sua largura mediu 20 léguas, o que pode indiciar que estariam em águas salobras. Das espécies passíveis de serem utilizadas no consumo humano que ocorrem no estuário do rio da Prata e que podem ser capturadas com as artes anteriormente referidas destacam-se: “Rabeta-marisqueira (*Micropogonias furnieri* Desmarest 1823); Rabeta-caçadora (*Macrodon ancylodon* Bloch & Schneider 1801); Savelha (*Brevoortia aurea* Spix & Agassiz 1829); Pescada-maria-mole (*Cynoscion guatucupa* Cuvier 1830); Calafate-da-Argentina (*Umbrina canosai* Berg 1895); Linguado (*Paralichthys patagonicus* Jordan 1889); Peixe-bobo-bicudo (*Nemadactylus bergi* Norman 1937); Namorado (*Pseudopercis semifasciata* Cuvier 1829); Serrano-argentino (*Acanthistius brasiliensis* Cuvier 1828) e o Pargo (*Pagrus pagrus* Linnaeus 1758)”»¹¹⁰.

¹⁰⁸ SOUSA – **Diário**, p. 67.

¹⁰⁹ CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, p. 2.

¹¹⁰ CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, pp. 2-3.

A viagem prossegue, depois de terem deixado *Puerto Deseado*¹¹¹, onde a armada sofreu uma forte tempestade, até chegarem «aos 49 graus e meio em direção ao Polo Antártico [cf. 107]. Sendo inverno, as naves entraram num bom porto para invernar¹¹² [cf. 108]. Aqui estivemos dois meses sem ver viva alma [cf. 109]. Um dia, de repente, vimos um homem de estatura de gigante [... cf. 110]¹¹³». Há vários autores que referem a existência de homens gigantes nestas paragens, sendo que destacamos Camões no canto X d'Os Lusíadas, logo após referir-se ao Brasil, quando alude ao Estreito de Magalhães, nas estâncias 140-141¹¹⁴:

«Mas cá onde mais se alarga, ali tereis
Parte também, co pau vermelho nota;
De Santa Cruz o nome lhe poreis;
Descobri-la-á a primeira vossa frota.
Ao longo desta costa, que tereis,
Irá buscando a parte mais remota
O Magalhães, no feito, com verdade,
Português, porém não na lealdade.

Desque passar a via mais que meia
Que ao Antártico Pólo vai da Linha,
Duma estatura quási giganteia
Homens verá, da terra ali vizinha¹¹⁵;
E mais avante o Estreito que se arreja
Co nome dele agora, o qual caminha
Pera outro mar e terra que fica onde
Com suas frias asas o Austro a esconde».

Precisamente, ao referir-se a um gigante patagão¹¹⁶, Pigafetta escreve na Relação que aquele: «[...] estava vestido com peles de animal finamente cosidas umas às outras, animal que tem a cabeça e as orelhas grandes como uma mula, o pescoço e o corpo como um camelo, as pernas como um cervo e uma cauda de cavalo, relinchando como este último [cf. 113]¹¹⁷. Há muitíssimos animais destes nesta terra [cf. 114]». Trata-se, muito provavelmente, do lama

¹¹¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 39, nota 49.

¹¹² PIGAFETTA – *Relação*, p. 40, nota 52. Trata-se de *Puerto de San Julián*, na Patagónia, onde a armada permaneceu entre 30 ou 31 de Março e 24 de Agosto de 1520.

¹¹³ PIGAFETTA – *Relação*, p. 40. Num outro trecho anterior da Relação encontramos: «Veio um, de estatura quase como a de um gigante [... cf. 90]». PIGAFETTA – *Relação*, p. 39.

¹¹⁴ CAMÕES – *Os Lusíadas*, p. 334.

¹¹⁵ O sublinhado é nosso.

¹¹⁶ Quanto a esta designação, Pigafetta esclarece: «O capitão-general deu a estes povos o nome de *Patagões* [cf. 172]. É consensual entre os historiadores das conquistas espanholas que este termo foi atribuído aos nativos tehuelches por Magalhães devido ao grande tamanho dos pés destes. PIGAFETTA – *Relação*, p. 43, nota 57.

¹¹⁷ PIGAFETTA – *Relação*, p. 40, nota 53.

conhecido por guanaco (*Lama guanicoe* Müller), subespécie austral de um camélídeo vulgar na Patagónia¹¹⁸.

Segundo Pigafetta, os nativos alimentavam-se de uma farinha que designavam *capae*: «[...] vivem de carne crua e de uma raiz doce a que chamam *chapae* [cf. 173]. Cada um dos que capturámos comia uma cesta de biscoito e bebia metade de um balde de água de enfiada [cf. 174]»¹¹⁹. Não é fácil precisar de que produto se tratava, mas provavelmente seria farinha de uma variedade de mandioca-brava ou mandioca-amarga (*Manihot esculenta* Crantz)¹²⁰, ou de uma outra espécie, conhecida por mandioca-mansa, mandioca-doce, aipim ou *hypim* (*Manihot palmata* Müll.Arg.; *Manihot utilissima* Pohl). Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. IV – Dos mantimentos da terra, esclarece que:

«Nestas partes do Brasil não semeão trigo, nem se dá outro mantimento algum deste Reino; o que lá se come em lugar de pão he farinha de páo, esta se faz da raiz de huma planta que se chama mandioca, a qual he como Inhame, e tanto que se tira debaixo da terra está cortindo-se em agoa trez, quatro dias, e depois de cortida pizão-na ou ralão-na muito bem, e espremem-na daquele sumo, de tal maneira que fique bem escorrida, porque he aquela agoa que sahe dela tão peçonhenta que qualquer pessoa, ou animal que a beber logo naquele instante morre: assi que depois de a terem deste modo curada, poem hum alguidar grande sobre o fogo, e como se aqueça, botão aquela mandioca nele, e por espaço de mea hora está naquela quentura cozendo-se, dali a tirão, e fica temperada pera se comer. Ha todavia farinha de duas maneiras, huma que se chama de guerra, e outra fresca; a de guerra he muito seca, fazem-na desta maneira para durar mais, e não se danar, a fresca he mais branda e tem mais sustância; finalmente que não he tão aspera como a outra, mas não dura mais que dous, trez dias, como passa daqui logo se dana: desta mesma mandioca fazem outra maneira de mantimentos, que se chamão beijuus, são mui alvos, e mais grossos que breas: destes usão muito os moradores da terra, porque são mais saborosos, e de melhor digestão que a farinha. Outra raiz dá huma planta que se chama Hypim, da qual fazem huns bolos que parecem pão fresco deste Reino, e também se come assada como batata, de toda a maneira se acha nela muito gosto»¹²¹.

Ainda durante a estada na baía de São Julião, Pigafetta refere que: «Também se encontrava incenso, avestruzes, [raposas]¹²², pardais, pássaros e coelhos mais pequenos que os nossos [cf. 187]»¹²³. Quanto ao incenso, poderá tratar-se do aproveitamento da resina do

¹¹⁸ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 64, nota 42; CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 32.

¹¹⁹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 43.

¹²⁰ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 64, nota 43.

¹²¹ GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, pp. 201-202.

¹²² Vários autores que se dedicaram à tradução da Relação de Pigafetta, incluem neste trecho a referência a raposas, razão pela qual, muito embora não ocorra na obra que vimos a seguir, entendemos fazê-lo, corroborados pelos estudos dos especialistas que também seguimos. CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 64, nota 46; CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 32.

¹²³ PIGAFETTA – *Relação*, p. 44.

cipreste-da-patagónia ou alerce-da-patagónia, (*Fitzroya cupressoides* Molina & I. M. Johnst), também conhecido pelos nomes nativos de *lahuán* ou *lahual*. Ao ver as emas (*Rhea americana* L.), espécie também conhecida por nandu-grande ou *yamdu*, Pigafetta comparou-as por semelhança com as avestruzes, aves corredoras de origem africana muito apreciadas pelas suas penas e ovos de grande dimensão¹²⁴.

A denominada raposa-cinzenta-patagónica, ou argentina (*Lycalopex griseus* ou *Pseudalopex griseus*), apesar do nome, não é uma “raposa verdadeira” (género *Vulpes*), mas antes um canídeo, espécie endémica do Cone Sul da América do Sul, particularmente na Argentina e no Chile, que se assemelha a uma raposa. A opção por esta atribuição provável, resulta do local em que esta espécie foi observada, tendo em conta que este animal fugidio não se pode identificar com outros canídeos pampeanos, como o graxaim-do-campo (*Lycalopex gymnocercus*), ou com o graxaim-do-mato (*Cerdocyon thous*) que não ocorrem em latitudes tão meridionais, ou com a raposa colorida, ou raposa-andina (*Lycalopex culpaeus*) que também é peculiar numa região mais a Norte¹²⁵ e, muito menos, com o denominado lobo-guará (*Chrysocyon brachyurus*), um outro canídeo que, não sendo raposa nem lobo, é típico do Cerrado brasileiro.

Durante a longa permanência na Patagónia, Pigafetta relata a entrada no rio de Santa Cruz¹²⁶ a 26 de Agosto de 1520, onde a armada permanecerá até 18 de Outubro. A 21 de Outubro regista: «Neste rio, tardámos cerca de dois meses para nos abastecermos de água, lenha e peixes mais compridos do que um braço e com escamas: eram muito bons, mas havia poucos [cf. 190]»¹²⁷. Tendo em atenção as distribuições batimétricas e latitudinais, o comprimento máximo, a quantidade e natureza das escamas e as qualidades organolépticas das diferentes espécies, trata-se, eventualmente, do bacalhau da Patagónia, mais propriamente a Barbosa-da-Patagónia (*Eleginops maclovinus* Cuvier 1830)¹²⁸, também conhecido como bacalhau-da-rocha, encontrado em diferentes tipos de habitat costeiros e estuarinos ao redor do extremo sul da América do Sul. Mais à frente podemos ler: «Chegámos a um rio ao qual chamámos *Rio de las Sardinias*, porque neste havia muitas, e aí ficámos quatro dias a fim de esperar pelas duas naves [cf. 214]»¹²⁹. Nas águas desta região, actualmente conhecida por baía de Fortescue, a espécie de “sardinha austral” referida, será, com grande probabilidade, a Espadilha-da-Terra-do-Fogo (*Sprattus fuegensis* Jenyns 1842)¹³⁰.

¹²⁴ CARVALHO – Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos, p. 64, nota 44; CANO – Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, p. 32. Já foram identificadas, acima, duas referências a emas ou ovos de ema no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, razão pela qual não se repete a citação dos trechos respectivos.

¹²⁵ CARVALHO – Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos, p. 64, nota 45; CANO – Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, p. 32.

¹²⁶ PIGAFETTA – Relação, p. 45, nota 64.

¹²⁷ PIGAFETTA – Relação, p. 44.

¹²⁸ PIGAFETTA – Relação, p. 45, nota 65; CARNEIRO [et al.] – Os peixes na rota de Magalhães, p. 3.

¹²⁹ PIGAFETTA – Relação, p. 46, nota 74.

¹³⁰ CARNEIRO [et al.] – Os peixes na rota de Magalhães, p. 3.

Francisco López de Gómara, ao falar anos depois sobre a viagem de Magalhães, comenta que ao longo do Estreito muito provavelmente também teriam avistado baleias, acrescentando que com os ossos destas os nativos faziam barcas que calafetavam com o esterco das antas. Sabemos que Pigafetta nada regista sobre esta matéria, mas alguns especialistas, debruçando-se sobre o assunto, assumem que existem baleias a transitar na região¹³¹. Trata-se da jubarte ou baleia-jubarte (*Megaptera novaeangliae*), muito fácil de reconhecer pelas suas grandes barbatanas e habilidades acrobáticas que a tornam chamativa, sabendo-se que migram no Verão para as águas do Estreito de Magalhães, onde passam vários meses¹³². Encontramos uma referência a este cetáceo no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa: «Eram tantas as baleas nesta parajem e tamanhas e chegavam-se tanto às naos que havíamos mui grande medo»¹³³. Regressemos à narrativa de Pigafetta: «Chamámos a este estreito o Estreito Patagónico, no qual, meia légua adentro, se encontram segurríssimos portos, excelentíssimas águas, madeira de cedro, peixes, sardinhas, mexilhões e ápio (uma erva doce, por vezes amarga, que nasce em torno das fontes), o qual comemos muitos dias por não haver outra coisa [cf. 226]¹³⁴». Quanto à madeira de cedro, poderá tratar-se do cedro-missionheiro ou acaicá (*Cedrela fissilis* Vell.), com altura variando de 10 a 25 m, e diâmetro à altura do peito entre 40 e 80 cm, que apresenta o tronco recto ou pouco tortuoso, com fuste de até 15 m, e a copa alta, em forma de corimbo, o que a torna muito típica. Esta espécie ocorre desde o Panamá e Costa Rica até à Argentina, e no Brasil está presente na maioria dos estados, sendo conhecida a utilização da sua madeira em construção naval por parte dos povos indígenas. A corroborar este aproveitamento encontramos um trecho no Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa:

«Todos traziam arcos e frechas e azagaia de pao tostado e eles com muito[s] penachos todos pintados de mil cores. E chegaram logo, sem mostrarem que haviam medo, senam com muito prazer, abraçando-nos a todos. A fala sua nom entendíamos nem era como a do Brasil: falavam do papo como mouros. As suas almadias eram 10, 12 braças de comprido e mea braça de largo. O pao delas era cedro, mui bem lavradas»¹³⁵.

Os mexilhões, tendo em atenção o meio marinho e a localização, poderá tratar-se da espécie conhecida por mexilhão-do-Chile (*Mytilus chilensis* Hupé 1854), ou ainda a *Mytilus platensis* d'Orbigny 1842, característica da região do rio da Prata. A «erva doce, por vezes amarga, que nasce em torno das fontes», referida por Pigafetta sob a denominação de «ápio», segundo vários especialistas, é uma espécie de aipo (*Apium australe* Thouars)¹³⁶ abundante no

¹³¹ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 33.

¹³² CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 33.

¹³³ SOUSA – *Diário*, pp. 105-106.

¹³⁴ PIGAFETTA – *Relação*, p. 47.

¹³⁵ SOUSA – *Diário*, pp. 78-79.

¹³⁶ PIGAFETTA – *Relação*, p. 47, nota 80.

Estreito em sapais, que os mareantes consumiram fresco ou em conserva de vinagre, sendo que o elevado teor desta erva em vitamina C poderá ter permitido que tantos deles sobrevivessem à travessia do Oceano Pacífico, resistindo ao escorbuto¹³⁷.

A viagem prossegue agora no imenso Mar do Sul e Pigafetta regista na Relação, muito provavelmente, após a passagem pelo Cabo Desejado, a 27 de Novembro de 1520:

«Neste Mar Oceano, vê-se uma muito deleitável caça de peixes: são três os tipos de peixe, têm o comprimento de mais de um braço e chamam-se douradas, albacores e bonitos, os quais seguem os peixes voadores chamados *colondrini*, que têm o comprimento de mais de um palmo e são ótimos para comer [cf. 228]. Quando estes três tipos encontram alguns destes voadores, rapidamente os voadores saltam para fora da água e voam até mais de um tiro de balestra, desde que tenham as asas molhadas [cf. 229]. Enquanto estes voam, os outros correm atrás deles debaixo de água, seguindo-lhes a sombra; assim que estes caem na água, são caçados e comidos, coisa verdadeiramente belíssima de se ver [cf. 230]»¹³⁸.

Os especialistas identificam estas espécies piscícolas:

«Das diferentes espécies de peixes-voadores que ocorrem no sudeste do Oceano Pacífico, provavelmente a que tem um limite de distribuição mais a sul (cerca dos 51° S) é o Peixe-voador-de-asa-negra (*Hirundichthys rondeletii* Valenciennes 1847). Tendo em conta que o Cabo Desejado se situa na latitude 52° S, é admissível que tivesse sido esta a espécie referida por Pigafetta. Outra espécie passível de ter sido observada, mas que apenas ocorre em áreas sub-tropicais do Pacífico Sudeste, é a Andorinha-do-mar-tropical (*Exocoetus volitans* Linnaeus 1758). Ambas as espécies têm capacidade de sair da água para escapar de predadores aquáticos mais rápidos (golfinhos, atuns, dourados e espadartes) e podem planar por longas distâncias e apresentam comprimentos máximos semelhantes ao mencionado por Pigafetta. Relativamente à referência a três espécies, a saber, dourados, albacoras e bonitos», trata-se possivelmente de cardumes mistos cuja formação é usual para perseguirem cardumes de pequenos pelágicos. Os bonitos poderiam ser da espécie Atum-bonito (*Katsuwonus pelamis* Linnaeus 1758), aos quais se juntariam outros atuns das espécies Atum-albacora (*Thunnus albacares* Bonnaterre 1788) e Atum-foguete (*Allothunnus fallai* Serventy 1948). Em latitudes mais setentrionais poderia também ocorrer o Atum-voador (*Thunnus alalunga* Bonnaterre 1788). Os “dourados” poderiam ser da espécie *Coryphaena hippurus* Linnaeus 1758, atualmente designados por Doirado-de-topete ou Doirado-macho. Porém, é duvidoso que se trate desta espécie dado que o seu atual limite sul de distribuição e a sua preferência por águas mais oceânicas (afastadas da costa), não coincidem com a provável rota seguida pela armada de Magalhães»¹³⁹.

¹³⁷ «Ginês de Mafra também se referiu a esta espécie vegetal. [...] Cunningham, que percorreu o Estreito no século XIX, salientou ali a abundância de *Apium graveolens*. Robert Oliver Cunningham (1871): 118-119». CARVALHO – **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, p. 65, nota 47.

¹³⁸ PIGAFETTA – **Relação**, p. 47.

¹³⁹ CARNEIRO [et al.] – **Os peixes na rota de Magalhães**, p. 4.

Teresa Nobre de Carvalho, a propósito da referência aos peixes-voadores, reflecte:

«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»¹⁴⁰.

III – Breves apontamentos finais

A análise da biodiversidade registada por Pigafetta na Relação, a partir do momento em que a armada entra no Pacífico, tal como significámos acima, já não cabe neste bosquejo singelo. Mesmo assim, ainda daremos atenção a alguns trechos. Como que a introduzir o momento em que se inicia uma nova aventura, o autor da Relação escreve:

«Nestes três meses e vinte dias, navegámos cerca de quatro mil léguas, engolfando-nos neste Mar Pacífico [cf. 246]. Este é verdadeiramente muito pacífico, porque durante esse tempo não sofremos tempestades, e não vimos terra, salvo duas ilhas desabitadas, nas quais não encontrámos senão aves e árvores [cf. 247]. Chamámo-lhes Ilhas Desafortunadas. Vão duzentas léguas de uma à outra [cf. 248]. Não conseguimos encontrar local para fundear, pois vimos ali muitos tubarões [cf. 249]»¹⁴¹.

Por não haver alguma descrição desses tubarões, pode supor-se que tivessem sido avis-tados exemplares de espécies actualmente observadas no arquipélago Tuamotu-Gambier, a saber: «Galhudo-de-espinho-curto (*Squalus mitsukurii* Jordan & Snyder 1903), Tubarão-prego-do-Pacífico (*Echinorhinus cookei* Pietschmann 1928), Tubarão-areia (*Odontaspis ferox* Risso 1810) e, eventualmente, Galhudo-malhado (*Squalus acanthias* Linnaeus 1758), este último menos provável»¹⁴².

À passagem pelas ilhas dos Ladrões, as lhas Marianas, Pigafetta anota sobre a alimentação e os costumes dos seus habitantes: «Comem cocos, batatas, aves, figos do tamanho de um palmo, canas doces e peixes voadores com outras coisas [cf. 282]. Ungem o corpo e os cabelos com óleo de coco e gergelim [cf. 283]»¹⁴³. Mais à frente topamos: «Quando viram a cortesia do capitão, ofereceram-lhe peixes, um vaso de vinho de palmeira (ao qual chamam *uraca*¹⁴⁴), figos mais compridos que um palmo e outros mais pequenos, mais saborosos, e dois cocos

¹⁴⁰ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 65, nota 49.

¹⁴¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 51, notas 90 e 91. A 4 de Fevereiro de 1521, foi descoberta a Ilha dos Tubarões.

¹⁴² CARNEIRO [et al.] – *Os peixes na rota de Magalhães*, p. 4.

¹⁴³ PIGAFETTA – *Relação*, p. 53.

¹⁴⁴ PIGAFETTA – *Relação*, p. 54, nota 110.

[cf. 300]¹⁴⁵». Só nos deteremos nos aludidos «figos do tamanho de um palmo», afinal o que se veio a conhecer como as bananas, bem como no «vinho de palmeira». Remetemos os demais produtos para os especialistas que recentemente têm dissertado sobre o tema¹⁴⁶. Começando pela banana, é uma pseudobaga da bananeira, uma planta herbácea vivaz acaule da família *Musaceae*, género *Musa*. Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. VI – Das frutas da terra, dedica um longo trecho a esta espécie:

«Tambem ha huma fruita que lhe chamão bananas, e pela lingoa dos Indios pacovos: ha na terra muita abundancia delas, parecem-se na feição com pepinos, nascem n'umas arvores mui tenras, e não são muito altas nem tem ramos, senão folhas mui compridas e largas, estas bananas crião-se em cachos, algum se acha que tem de cento e cincoenta pera sima, e muitas vezes he tão grande o peso deles, que faz quebrar a arvore pelo meo: como são de vez, colhem estes cachos, e depois de colhidos amadurecem, e tanto que estas arvores dão huma fruita logo as cortão, porque não frutificação mais que a primeira vez, e tornão a rebentar pelos pés outras novas: esta he huma das frutas bem saborosa, e das boas que ha na terra, tem huma pele como de figo, a qual lhes lanção fora quando as querem comer, e se comem muitas delas fazem damno á saude, e fazem febre a quem se desmanda nelas, e assadas maduras são muito sadias, e mandão-se dar aos enfermos. Com esta fruita se mantem a maior parte dos escravos desta terra, porque assadas verdes passão por mantimento, e casi tem sustancia de pão. Ha duas qualidades desta fruita, humas são pequenas como figos borjassotes, as outras são maiores e mais compridas. Estas pequenas tem dentro em si huma cousa estranha, a qual he, que quando as cortão pelo meo com huma faca, ou por qualquer parte que seja, acha-se nelas hum sinal á maneira de Crucifixo, e assi totalmente o parece»¹⁴⁷.

Recorremos, uma vez mais, a Teresa Nobre de Carvalho, acompanhado a sua reflexão a propósito da travessia do Estreito de Magalhães:

«Esta prolongada passagem do Estreito recorda o episódio Bíblico no qual Moisés conduziu o seu povo, ao longo de 40 anos, desde o Egipto 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»¹⁴⁸.

¹⁴⁵ PIGAFETTA – *Relação*, p. 54.

¹⁴⁶ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 66, notas 52 a 56; CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 34.

¹⁴⁷ GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, pp. 203-204.

¹⁴⁸ CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 65.

Confrontados com a descrição de Gândavo, ao referir sobre as bananas que «com esta fruta se mantem a maior parte dos escravos desta terra», seguindo-se a consideração que «quando as cortão pelo meo com huma faca, ou por qualquer parte que seja, acha-se nelle hum sinal á maneira de Crucifixo», logo se nos fez presente a similitude de raciocínio.

Quanto ao «vinho de palmeira», entre outros produtos, Pigafetta também refere que:

«Os cocos são frutos da palmeira [cf. 302]. Como nós temos o pão, o vinho, o óleo e o vinagre, assim estes povos tiram cada uma destas coisas destas árvores [cf. 303]. Fazem o vinho deste modo: furam a dita palmeira em cima, no coração da árvore, no chamado *palmito*, do qual destila um licor como o mosto, branco, doce, mas um pouco ácido, que é recolhido em canas mais grossas do que pernas [cf. 304]. Atam-nas à árvore de noite para o beber de manhã, e de manhã para o beber à noite [cf. 305]»¹⁴⁹; «[...] aqueles homens vieram, de acordo com o que nos haviam prometido, em dois barcos com cocos, laranjas doces, um vaso de vinho de palmeira e um galo [...cf. 326]»¹⁵⁰.

Esta palmeira, conhecida por coqueiro (*Cocos nucifera*), é um membro da família *Arecaceae* e a única espécie classificada no género *Cocos*¹⁵¹. Curiosamente, a designação de “coco” como um fruto surgiu na Relação da Primeira Viagem de Vasco da Gama, assim como nos relatos então impressos de Nicolo de Conti e de Ludovico de Varthema, tal como nos manuscritos de Duarte Barbosa, ou Tomé Pires¹⁵². Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. VII – Da condição e costumes dos Índios da terra, refere, em especial, um vinho obtido a partir de outra espécie vegetal: «[...] fazem grandes ceremonias e festas aqueles dias, e aparelhão muitos vinhos pera se embebedarem, e fazem-no da raiz de huma erva que se chama aypim¹⁵³, a qual fervem primeiro, e depois de cozida mastigão-na humas moças virgens, e espremem-na nuns potes grandes, e dali a três ou quatro dias a bebem»¹⁵⁴. Os povos indígenas do Brasil, desde tempos pré-cabralinos, têm um amplo conhecimento sobre a produção de bebidas alcoólicas fermentadas a partir de tubérculos, raízes, folhas, sementes e frutos, tais como:

«*Abatiui* (milho); *beeutingui* (farinha de mandioca); *cachiri* (mandioca, batata-doce ou inhame); *cacimacaxera* (mandioca); *corote* (mandioca e frutos); *caoi* (fruto de acaijba); *catimpuera* (milho); *caxiri* (buriti); *caviracarú* (mandioca); *caxiri* (mandioca); *cauim* (nome genérico para várias bebidas fermentadas à base de milho, mandioca, caju, batata, amendoim, banana, ananás etc.); *eivir* (farinha de milho); *giroba* (mandioca); *guariba* (mandiocaba ou mandioca doce); *ivir*

¹⁴⁹ PIGAFETTA – *Relação*, pp. 54-55, nota 112.

¹⁵⁰ PIGAFETTA – *Relação*, pp. 56.

¹⁵¹ CANO – *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, p. 34.

¹⁵² CARVALHO – *Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos*, p. 66, nota 52.

¹⁵³ Já tratámos acima desta planta, o aipim, vulgarmente conhecida por mandioca.

¹⁵⁴ GÂNDAVO – *Collecção de Noticias*, p. 207.

(milho); *jetiu* (batata); *manavy* (ananás); *mocororó* (arroz ou mandioca); *nanai* (abacaxi); *oloniti* (milho); *pacobi* (frutos de pacobete e pacobuçu); *pacouy* (mandioca); *pajauru* (beiju); *pajuari* (frutos fermentados); *tarubá* (beiju); *tepiocuy* (beiju); *tiborna* (mandioca); *tikira* (beiju); *tipiaci* (farinha de mandioca); *tucanaira* (mel de abelhas) e *sabuná* (de favos e água)¹⁵⁵.

Pigafetta precisa o local e o dia em que relata o episódio anterior: «A ilha onde estávamos chama-se *Homonhon*, mas nós, por encontrarmos duas fontes de água claríssima, chamámo-lhe de Aguada dos Bons Sinais [...cf. 323]. [...] No meio-dia de sexta-feira de 22 de Março [de 1521; ... cf. 326]¹⁵⁶. Logo de seguida, esclarece: «Estes povos são cafres (isto é, gentios). Andam desnudos com tecido de casca de árvore em torno das suas vergonhas, salvo alguns chefes, que usam tecido de algodão trabalhado a seda nas pontas através de uma agulha [cf. 331]¹⁵⁷». Gândavo, no Tratado Primeiro da Terra do Brasil, Cap. III – Da Capitania da Bahia de todos os Santos, informa que: «Pode haver nesta Capitania mil e cem vizinhos: tem dezoito engenhos, alguns se fazem novamente, também se tira deles muito assucre, ainda que os moradores se lançam mais ao algodão que a canas de assucres, porque se dá melhor na terra. [...] Tem muitas Ilhas de terras mui viçosas, que dão infinito algodão¹⁵⁸. No Cap. VIII – Da Capitania do Rio de Janeiro, podemos ler que: «Esta Capitania tem hum rio mui largo e feroso; divide-se dentro em muitas partes, e quantas terras estão ao longo dele se podem aproveitar assi pera roças de mantimentos, como pera canas dassucres, e algodões, que são mui viçosas, e melhores de quantas ha por toda esta Costa¹⁵⁹. No Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. I – Das fazendas da terra, ficamos a saber que «os panos que nesta terra se fazem são dalgodão¹⁶⁰. Ao descrever o rajá da ilha *Caraga* (Cagayan), Pigafetta pormenoriza: «[...] Levava um pano de algodão bordado a seda que o cobria desde a cintura até aos joelhos. [...] Tinha o perfume do estoraque e benjoim [cf. 396]¹⁶¹». O benjoeiro (*Stryx benzoin*) é uma árvore decídua nativa da Sumatra, cultivada também em Java, Camboja, Vietname, China e Tailândia. O benjoim é uma resina aromática extraída do benjoeiro, frequentemente usada na perfumaria. Foi uma especiaria muito apreciada na Europa e por isso comercializada pelos portugueses. O estoraque é descrito por Tomé Pires na Suma Oriental, em 1515, como um composto de vários produtos¹⁶². Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. VIII – Dos Bichos da terra, refere que: «Ha muitos lagartos, e grandes pelos rios dagoa doce, e pelos matos, cujos testiculos cheirão melhor que almiscre, e a qualquer roupa que os cheguem

¹⁵⁵ CAVALCANTE, Messias Soares – *A verdadeira história da cachaça*.

¹⁵⁶ PIGAFETTA – *Relação*, p. 56.

¹⁵⁷ PIGAFETTA – *Relação*, p. 56.

¹⁵⁸ GÂNDAVO – *Collecção de Notícias*, pp. 189-190.

¹⁵⁹ GÂNDAVO – *Collecção de Notícias*, p. 195.

¹⁶⁰ GÂNDAVO – *Collecção de Notícias*, p. 198.

¹⁶¹ PIGAFETTA – *Relação*, p. 60, notas 128 a 131.

¹⁶² PIGAFETTA – *Relação*, p. 60, nota 128.

fica o cheiro pegado por muitos dias»¹⁶³. O aludido almiscre (do árabe *al-mísk* e este do sânscrito *musk*, por ‘testículo’) é o almíscar, um grupo de substâncias aromáticas que se usam como base em perfumaria, nas quais se incluem secreções glandulares de animais e plantas que emitem cheiros similares.

Ao relatar a passagem da armada pela ilha *Suluan*, Pigafetta descreve um episódio que traduz uma prática corrente na época dos descobrimentos, tal era a de se mostrar aos povos de uma determinada região os produtos que se pretendia adquirir, esperando que os identificassem e fornecessem informações sobre o local ou locais em que os mesmos poderiam ser transaccionados: «Tivemos grande prazer [em estar] com estes, que eram assaz prazerosos e conversadores [cf. 318]. O capitão-general, para lhes prestar honras, levou-os à sua nave e mostrou-lhes toda a sua mercadoria: cravo, canela, pimenta, gengibre, noz-moscada, mácide, ouro e todas as coisas que havia na nave [cf. 319]»¹⁶⁴.

Gândavo, no Tratado Segundo da Terra do Brasil, Cap. VI – Das frutas da terra, refere que «ha huma pimenta da terra, come-se verde, queima muito em grande maneira»¹⁶⁵. A pimenta-da-terra, cujo nome científico é *Xylopija langsdorffiana*, da família das *Annonaceae*, ocorre na região do Cerrado brasileiro. É uma árvore com folhagem semidecídua e apresenta uma copa bastante estreita, com altura que pode chegar aos 6 m. Os frutos e as sementes, após a secagem, são moídos para a produção de condimentos, sobretudo para as carnes vermelhas. Uma vez que não nos debruçámos sobre as tão almejadas especiarias, não quisemos deixar de mencionar esta espécie de pimenta que os primeiros portugueses encontraram no Brasil, e Gândavo não deixou de registar.

¹⁶³ GÂNDAVO – *Collecção de Notícias*, p. 212.

¹⁶⁴ PIGAFETTA – *Relação*, pp. 55-56.

¹⁶⁵ GÂNDAVO – *Collecção de Notícias*, p. 204.

Bibliografia citada

FONTES

CAMÕES, Luís de – Os Lusíadas. RAMOS, Emanuel Paulo – Edição organizada. Porto: Porto Editora, Lda., 7.^a ed., 1966.

FRUTUOSO, Gaspar – **Livro Segundo das Saudades da Terra**. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1968.

GÂNDAVO, Pero de Magalhães de – **Historia da Prouincia sácta Cruz à que vulgarmête chamamos Brasil. Feita por Pero de Magalhães de Gandaou**. Lisboa: Na Officina de Antonio Gonsaluez, 1576.

– **História da Província Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil**. FARIA, Francisco Leite de – Nota prévia e ed. lit. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1984.

– Tratado da Terra do Brazil, No qual se contém a informação das cousas que há nestas partes, Feito por Pero de Magalhães. In **Colecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas, que vivem nos Dominios Portuguezes, ou lhes são visinhas, publicada pela Academia Real das Sciencias**. TOMO IV, NUM. IV. Lisboa: Na Typografia da mesma Academia, 1826, pp. 181-216.

PIGAFETTA, Antonio – **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo**. LIMA, Joana – Edição, introd., trad. e notas; LEITÃO, Henrique – Prefácio. Lisboa: Imprensa Nacional, 2021.

Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama. NEVES ÁGUAS – Apresentação e notas. Mem Martins: Publicações Europa-América, 1987.

SOUSA, Pero Lopes de Sousa – Diario da Navegação da armada que foi à Terra do Brasil, em 1530, sob a capitania-mor de Martim Affonso de Souza. Escripto por seu irmão Pero Lopes de Souza. Publicado por Francisco Adolfo de Varnhagen. In **Colecção de Livros da Sociedade Propagadora de Conhecimentos Uteis**. Num. XXIV. Lisboa: Typ. Soc. Prop. Conhec. Uteis, 1839.

– **Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa (1530-1532)**. ABREU, J. Capristano de – Prefácio; CASTRO, Eugénio de – Comentários; PRADO, Paulo – Editor. Série Eduardo Prado, Vol. I. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1927.

– **Diário da Navegação de Pêro Lopes de Sousa (1530-1532)**. MOTA, Avelino Teixeira da – Prefácio; MORAIS-BARBOSA, Jorge – Leitura paleográfica. Lisboa: Agência-Geral do Ultramar, 1968.

Vida de S. Teotónio (Tít. original: Vita Sancti Theotonii). PEREIRA, Maria Helena da Rocha – Pref., trad. do latim e notas. Ed. bilingue em latim e português. Coimbra: Igreja de Santa Cruz, 1987 (1.^a ed.); Igreja de Santa Cruz e Colégio de São Teotónio, 2012 (2.^a ed.).

ZURARA, Gomes Eanes de – **Crónica de Guiné**. BRAGANÇA, José de – Introd., notas e glossário. Porto: Livraria Civilização, 1973.

ESTUDOS

CANO, Joaquín Gómez – La biodiversidade durante la circumnavigation. Descubriendo una naturaleza nueva. Navegando por mares desconocidos. In **Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa**, Série137, N.º 1-12 de 2019, 2022, pp. 28-41.

CARNEIRO, M.; MARTINS, R.; SILVA, D.; QUARESMA, I.; BATISTA, I. – **Os peixes na rota de Magalhães – Proposta de nomenclatura portuguesa**. Lisboa: IPMA, I.P., 2022¹⁶⁶.

¹⁶⁶ Se bem que contrariando as Normas Editoriais da Academia de Marinha, entendemos manter, a título excepcional, a referência bibliográfica recomendada pelo organismo do Estado para esta sua publicação.

CARVALHO, Teresa Nobre de – Registos da natureza exótica no relato de Antonio Pigafetta. In **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos** (Actas do XVI Simpósio de História Marítima. Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 57-79.

– Documenting the tropical natural world in the account of Antonio Pigafetta. In **MAGALLÁNICA, Revista de Historia Moderna**, 7/13, 2020, pp. 288-314.

– Nesse mesmo dia fui a terra ver como nasce o cravo. In **Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa**, Série 137, N.º 1-12 de 2019, 2022, 42-64.

CAVALCANTE, Messias Soares – **A verdadeira história da cachaça**. São Paulo: Sá Editora, 2011.

CRATO, Nuno – O fogo-de-Santelmo na Literatura de Viagens. In **Ciência em Portugal**. Sítio do Instituto Camões, 2003.

FERNANDES, Fernando Lourenço – **O Planisfério de Cantino e o Brasil. Uma introdução à Cartologia Política dos Descobrimentos e o Atlântico Sul**. Lisboa: Academia de Marinha, 2003.

FONSECA, João Abel da – A *Crónica de Guiné*, de Gomes Eanes de Zurara e a Etapa Henriquina dos Descobrimentos. In **Os Descobrimentos Portugueses no século XV** (Actas do II Simpósio de História Marítima). Lisboa: Academia de Marinha, 1999, pp. 137-179.

– *Tratado da Terra do Brasil* de Pêro de Magalhães de Gândavo – uma primeira visão do Paraíso. In **Da Visão do Paraíso à Construção do Brasil** (Actas do II Curso de Verão da Ericeira. Ericeira: Mar de Letras Editora, 2001, pp. 47-57.

– A propósito do Diário da Navegação de Pêro Lopes de Sousa, 1530-1532. Breves apontamentos sobre a *Carta* de Pêro Vaz de Caminha – 1500, e o *Tratado da Terra do Brasil* de Pêro de Magalhães de Gândavo – c. 1570. In **Pedro Álvares Cabral** (Actas do VI Simpósio de História Marítima). Lisboa: Academia de Marinha, 2004, pp. 111-132.

– A «Estrada do Mar» e as matrizes educacionais da Expansão Portuguesa. In **Memórias 2004**. Lisboa: Academia de Marinha, 2006, pp. 233-267.

– O Mar Português antes dos Descobrimentos. Do Foral à Crónica – da Hagiografia às Cantigas de Amigo e de Escárnio e Maldizer. In **Memórias 2009**. Lisboa: Academia de Marinha, 2013, pp. 245-255.

– Os três *Peros* que interessam à História do Brasil. In **Brasil e Portugal. Unindo as duas margens do Atlântico**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 2013, pp. 225-272.

– A viagem de Magalhães no *Bahr-I-Mohit*, ou «Espelho dos Mares», de Sidi-Ali ben Hussein – um Roteiro do Mar das Índias, de 1554. In **Fernão de Magalhães e o Conhecimento do Mundo** (Actas do XVI Simpósio de História Marítima). Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 81-92.

GUIDI-BRUSCOLI, Francesco – Navegadores italianos e as ilhas atlânticas no *De Canaria* de Boccaccio. In **O mar como futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis** (Actas do XV Simpósio de História Marítima). Lisboa: Academia de Marinha, 2019, pp. 117-126.

ESTREITO DE MAGALHÃES OU ‘COLA DO DRAGÃO’: O CONHECIMENTO NA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

Francisco Ferreira da Silva¹

Resumo

Antonio Pigafetta, sobrevivente e cronista da viagem iniciada por Fernão de Magalhães em 1519 e terminada por Juan Sebastián Elcano em 1522, afirma que, sem o capitão-general, nunca encontrariam o estreito. Um estreito, muito escondido, que Magalhães havia visto no cofre do rei de Portugal. Mapa ou descrição, o certo é que, já no século XVI, António Galvão escrevia que o infante D. Pedro tinha trazido das viagens pela Europa, na primeira metade do século XV, um mapa-mundo onde o estreito de Magalhães se chamava «Cola do dragão» (Cauda do dragão). Durante as primeiras décadas do século XVI, são conhecidas diversas viagens exploratórias ao litoral da América do Sul. Umas foram registadas, outras não. Uma portuguesas, outras castelhanas. Até onde terão ido? Terão chegado à entrada do estreito? O certo é que a capacidade de navegação e a experiência de Magalhães foram determinantes para o achamento do caminho marítimo para as ilhas das especiarias por ocidente. A ciência teve um papel crucial no desenrolar dos acontecimentos. E, porque o poder também estava em jogo, Magalhães pretendia regressar a Castela pelo mesmo caminho por onde fora e morreu quando, por certo, já sabia que as Molucas se situavam no hemisfério português do Tratado de Tordesilhas. Deve-se, pois, a Elcano a ousadia de intentar a circum-navegação da Terra no regresso a Sevilha, em busca de fama e glória. Mas quais foram os custos da aventura?

Palavras-chave: Magalhães, estreito, ciência, circum-navegação, Elcano

Abstract

Antonio Pigafetta, survivor and chronicler of the voyage started by Ferdinand Magellan in 1519 and completed by Juan Sebastián Elcano in 1522, states that without the captain-general they would never have found the strait. A very hidden strait, which Magellan had seen in the King of Portugal's safe box. Be it a map or description, what is certain is that, as early as the 16th century, António Galvão wrote that the Infante D. Pedro had brought back from his travels through Europe, in the first half of the 15th century, a world map where Magellan's strait was called «Cola do dragão» (Dragon's tail). During the

¹ Doutorando em Estudos de Cultura pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Investigador do CEAUL – Centro de Estudos Anglisticos da Universidade de Lisboa. francisco13@campus.ul.pt

first decades of the 16th century, there were known several exploratory trips to the coasts of South America. Some were registered, others were not. Some were Portuguese, others Castilian. How far did they go? Did they reach the entrance to the strait? What is certain is that Magellan's navigation skills and experience were decisive in finding the sea route to the Spice Islands by the west. Science played a crucial role in the course of events. And, because power was also at stake, Magellan intended to return to Castile by the same route he had taken and died when he certainly already knew that the Moluccas were located in the Portuguese hemisphere of the Treaty of Tordesillas. Elcano then dared to attempt the circumnavigation of the Earth on the return journey to Seville for fame and glory. But what were the costs of the adventure?

Keywords: Magellan, strait, science, circumnavigation, Elcano

O Estreito de Magalhães permite navegar entre os oceanos Atlântico e Pacífico, em alternativa ao cabo Horn ou à passagem de Drake, considerada uma das zonas marítimas mais tempestuosas e difíceis de transpor do mundo. Até à inauguração do canal do Panamá, em 1914, era a via mais utilizada pelo tráfego marítimo entre os dois oceanos. Apesar de estar relativamente mais protegido, o estreito também tem perigos, desde o nevoeiro aos ventos e marés de águas turbulentas, passando pela presença de gelo e *icebergs*. Estende-se por cerca de 570 quilómetros e a largura varia entre os cerca de 2km, da zona mais estreita, e os 32km, da zona mais larga, situando-se hoje em território chileno. A profundidade máxima é de 1.080 metros e a mínima de 28 metros. O calado máximo para ali poder navegar é de 21,3 metros.

O trajecto da frota de Fernão de Magalhães demorou, se contarmos desde o dia de Santa Úrsula (21 de Outubro de 1520), em que dobrou o Cabo das Virgens, até à saída do estreito, situada por Antonio Pigafetta, cronista da épica viagem, na *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, «na quarta-feira de 28 de Novembro de 1520»², cerca de 38 dias. Mas se contabilizarmos desde que o capitão-mor da frota o baptizou como estreito de Todos os Santos, por ser dia 1 de Novembro, baixamos para perto de 28. A narrativa inscrita na *Travessia de Magalhães*, elaborada pelo padre Fernando Oliveira a partir da descrição de um dos sobreviventes da expedição que viajaram na nau *Trinidad* – Gonzalo Gómez de Espinosa, segundo Rui Manuel Loureiro –, refere que pensaram ser a embocadura de um rio e o capitão mandou uma nau verificar se seria ou não o estreito que procuravam, o que mostra bem os cuidados postos na travessia do desconhecido, explicando, igualmente, as razões da demora:

Em altura de cincoenta e dous grãos pouco mays acharão hũa entrada que o mar faz na terra larga com figura de bahya grande: na qual entrarão sem lhe verê o cabo: mas por que hya fazendo gargáta estreyta cuydarão que era ryo: e seguindo mays pella gargáta dentro acharão aogua salgada funda e grandes correntes, pello que parecia ser estreyto e boca dalgum grãde golfão que por aly descarregava. E pera se certificar mandou o capitão a seu primo Alvaro de Mezquita que fosse na não São'tAntão por aquella boca que apparecia dentro a saber o que era e elle cõ as outras naos ficou aly surto no largo da entrada atee saber o que era³.

Já Pigafetta, um dos 18 sobreviventes que, capitaneados por Juan Sebastián Elcano, regressaram na nau *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda, em 1522, afirma, a propósito do estreito que viabilizou a viagem: «se não fosse o capitão-general, não encontraríamos este estreito» e acrescenta que Magalhães «sabia ter de fazer a sua navegação por um estreito muito escondido, que tinha visto no cofre do rei de Portugal»⁴. Parece pouco verosímil, mas Fernão

² PIGAFETTA, Antonio – *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, p. 30.

³ OLIVEIRA, Fernando – *Viagem do Magalhães*, p. 87.

⁴ PIGAFETTA – *Relação da Primeira Viagem...*, p. 45.

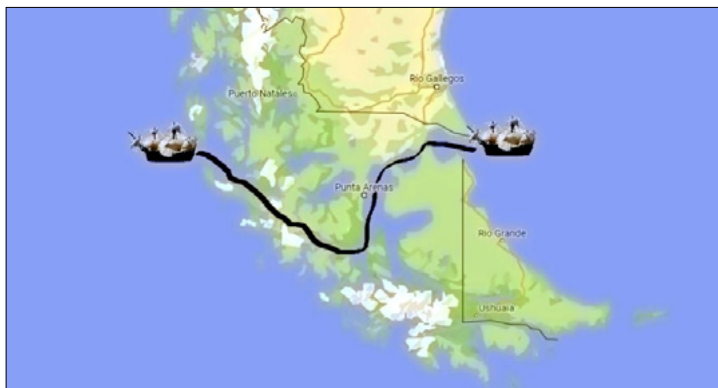


Figura 1 – Travessia do estreito de Magalhães, cerca de 570 quilómetros. Google Maps.

de Magalhães pode ter tido, de facto, acesso a um mapa ou a uma descrição do estreito que liga os oceanos Atlântico e Pacífico. Se não, como se justificaria a aposta numa travessia a partir daquela baía, sobretudo sem que existam relatos de tentativas de passagem em baías por que tinham anteriormente passado, como a foz do rio da Prata.

A possibilidade do conhecimento antecipado de uma passagem entre os dois oceanos foi aberta em Portugal por António Galvão, no *Tratado dos Descobrimentos*, de 1563, quando afirma que a viagem do infante D. Pedro (filho de D. João I) pela Europa o levou, entre outros destinos, a Roma e Veneza, e «trouxe de là hum Mappamundo ã tinha todo ambito da terra, e o Estreito do Magalhães se chamava, Cola do dragão», – cauda do dragão, em castelhano – assim como «o Cabo de Boa Esperança, Fronteira de Africa»⁵. Outros investigadores também se referiram ao mapa trazido pelo infante D. Pedro de Veneza, começando por Gaspar Frutuoso, um historiador e prelado açoriano que, na obra *As Saudades da Terra*, manuscrita no século XVI, assume posição idêntica à de António Galvão relativamente ao duque de Coimbra⁶. Os demais são Manuel de Faria e Sousa, historiador e poeta, na obra *Europa Portuguesa*, de 1677, e António Cordeiro, historiador e sacerdote açoriano, na *História Insulana*, de 1717.

Manuel de Faria e Sousa refere-se na *Europa Portuguesa*, tomo II, título III, capítulo IV, ao «Cabo de Buena Esperança, que en un Mapa que el Infante Don Pedro truxo de sus peregraciones se llamava Frontera de Africa», identificando ainda outro, idêntico, datado de 1380 encontrado no Cartório do Real Mosteiro de Alcobaça em 1528⁷. O mesmo autor descreve os mesmos mapas, com idênticas palavras, na parte III, capítulo XIV da *Epítome de las Historias Portuguesas*⁸. O padre António Cordeiro que, em 1717, publicou a *História*

⁵ GALVÃO, Antonio – *Tratado dos Descobrimentos Antigos e Modernos*, p. 22.

⁶ FRUTUOSO, Gaspar – *Saudades da Terra*, livro III, cap. I.

⁷ FARIA Y SOUSA, Manuel – *Europa Portuguesa*, p.478.

⁸ FARIA I SOUSA, Manuel – *Epítome de las Historias Portuguesas*, p. 509.

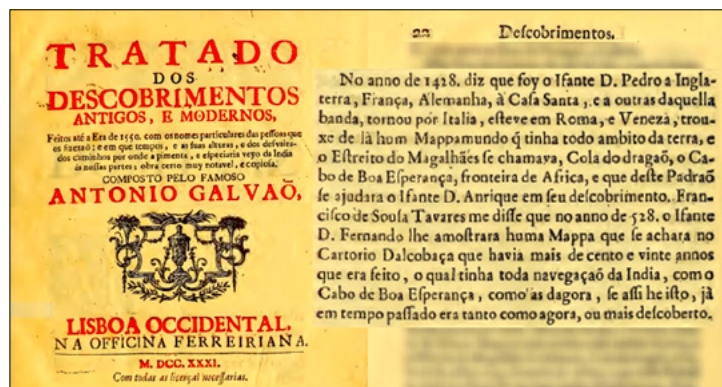


Figura 2 – Tratado dos Descobrimentos, de António Galvão.

Insulana, relata, igualmente com base em António Galvão, a existência de um mapa que o infante D. Pedro trouxera de Veneza «em que estava já todo o âmbito da terra, & já o Estreito [que depois se chamou de Magalhães] a que chamavão Cola do Dragão, & o Cabo de Boa Esperança, & a fronteira de Africa»⁹. Mas também revela que Francisco de Sousa Tavares relatara a António Galvão que vira nas mãos do infante D. Fernando, filho de D. Manuel, um mapa oriundo do Cartório de Alcobaça «que continha toda a navegação da Índia, com o Cabo de Boa Esperança, & devia ser o que o Infante D. Pedro consigo tinha trazido», acrescentando que «de tal Mappa se devia fazer o nosso descobridor o Infante D. Henrique, & das notícias havidas dos Venezianos, para mandar fazer os descobrimentos destas novas Ilhas», dos Açores¹⁰.

A contrariar estas ideias, Francisco de Borja Garção Stockler, militar, escritor e matemático, no primeiro volume das *Obras Completas*, que deu à estampa em 1805, contesta desde logo a existência dos dois mapas, afirmando: «na suposição de que elles não sejam mais do que hum e o mesmo Mappa (...) não he menos concludente contra cada hum d'elles separadamente, no caso de se deverem considerar como distinctos»¹¹. Além disso, o primeiro barão da Vila da Praia, bacharel pela Universidade de Coimbra e lente da antiga Academia Real de Marinha, além de secretário da Academia Real das Sciencias de Lisboa, também não acreditava na existência de navegadores que tivessem trilhado antes os caminhos dos descobrimentos portugueses na circum-navegação de África e preferia distinguir o génio lusitano, de «haver sido a Nação Portuguesa a que primeiro descobriu a Costa Occidental da Africa desde o Cabo das Palmas até ao da Boa Esperança, e a Costa Oriental que corre d'este até

⁹ CORDEYRO, Antonio – *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*, p.97.

¹⁰ CORDEYRO, Antonio – *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*, p.97.

¹¹ STOCKLER, Francisco de Borja Garção – *Memória sobre a Originalidade dos Descobrimentos Marítimos dos Portuguezes no Seculo Decimoquinto*, p. 385.

ao das Correntes»¹², sendo o texto em apreço republicado na antologia luso-brasileira, em 24 volumes, intitulada *Biblioteca Internacional de Obras Célebres*, editada em 1913¹³. E, para justificar, afirmava:

Tanto o Mappa trazido a Portugal pelo Infante D. Pedro, como o que em tempo do Infante D. Fernando se descobriu em o Cartório de Alcobaça, não erão senão duas Cartas Geographicas copiadas da de Marco Polo, ou delineadas segundo as suas noticias e opiniões, como era a que Paulo Toscanelli enviou ao nosso Fernão Martins, e depois a Christovão Colombo no anno de 1474, o que viria a ser o mesmo que dizer, que em nenhuma d'ellas se achava delineada parte alguma da America, nem o Cabo da Boa Esperança; mas tão somente hum traço conjectural d'esta parte extrema da Africa, e hum Continente meridional semelhante aos que imaginárão Ptolomeu, Pomponio Mella, Manilio, e diversos outros Sábios da antiguidade para contrabalançar no equilíbrio do Globo o Continente Septentrional em que habitamos ¹⁴.

Talvez para contestar a teoria de Garção Stockler, em 1812, António Ribeiro dos Santos, num artigo intitulado «Sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro e do Cartorio de Alcobaça», inserido nas *Memorias da Litteratura Portuguesa*, publicadas pela Academia Real da Sciencias de Lisboa, considera notáveis os mapas refutados por Stockler: «pelas singulares demarcações que nelles vinhão do Cabo da Boa Esperança, e de terra do Novo Mundo, antes dos descobrimentos de Bartholomeo Dias e de Colom»¹⁵.

E, a propósito do referido mapa do infante D. Pedro, o mesmo cronista e censor régio afirma:

O primeiro Mappa, ou Carta Geografica, de que nossa Historia faz menção he a que o Infante D. Pedro, depois de haver corrido muitas partidas, trouxe a este Reino, quando se recolheu de suas peregrinações e viagens; e comunicou a seu irmão, o Infante D. Henrique, para deste padrão se ajudar em seus descobrimentos: conjecturamos que o Infante o houve dos Venezianos¹⁶.

Para melhor validar aquela opinião, António Ribeiro dos Santos socorre-se dos escritos de António Galvão, no século XVI, construindo-lhe um *ethos* apelativo através da classificação como «pessoa de muita curiosidade e conhecimento de nossa Historia e de grande authority e representação entre os nossos», a que acrescenta «suas grandiosas victorias no Oriente, sendo capitão das Ilhas Molucas e Governador de Ternate», o que o levou, por isso, a ser bem louvado «de [Fernão Lopes de] Castanheda, de [João de] Barros, de [Diogo do]

¹² STOCKLER – Memória sobre a Originalidade... p. 387.

¹³ STOCKLER. Francisco de Borja Garção – Originalidade dos Descobrimentos Portuguezes no século XV”, pp. 3968-3982.

¹⁴ STOCKLER – Memória sobre a Originalidade... p. 386.

¹⁵ SANTOS, Antonio Ribeiro – Memoria. Sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro, e do Cartorio de Alcobaça, p. 275.

¹⁶ SANTOS – Memoria. Sobre dois antigos Mappas... p. 276.

Couto, de [João de] Lucena e de muitos outros», referindo-se, por último, ao Abbade Barbosa que, diz: «justamente o intitulou Insigne Capitão e zeloso Apostolo das Molucas: o que tudo são títulos que affianção o conceito de sua inteligência e veracidade»¹⁷.

Fundador, por alvará de D. Maria I, de 1796, da Real Biblioteca Pública da Corte, antecessora da Biblioteca Nacional de Portugal, então instalada no Torreão Ocidental da Praça do Comércio, António Ribeiro dos Santos voltou a discorrer, em 1817, sobre a «Possibilidade e Verosimilhança da Demarcação do Estreito de Magalhães no Mappa do Infante D. Pedro», inserido no quinto volume das *Historias e Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*¹⁸. Recorde-se que o referido mapa teria sido trazido para Portugal no regresso da viagem do infante D. Pedro que o levou a Inglaterra, à Flandres, Hungria, Santa Sé, Pádua, Veneza, Aragão e Castela, em 1425-1428. Uma data que, confessa, «grande motivo he para duvidar da existência, ou autenticidade deste Mappa, achar-se nelle demarcado aquelle Estreito»¹⁹.

Não podemos escamotear a credibilidade dos autores citados, suportada, ao longo dos séculos, por investigadores respeitados e sérios. Apenas podemos fazer conjecturas. A existirem tais mapas, é natural que, tal como hoje duvidamos da sua veracidade, os homens de então também tenham duvidado. O autor refere que os medos instalados sobre os perigos e as dificuldades terão sido obstáculo de monta e origem de atrasos noutros momentos, como na passagem do cabo Bojador. Além disso, sabemos que a nobreza da época, onde se destacavam D. Afonso, duque de Bragança, D. Pedro de Noronha, arcebispo de Lisboa e D. Afonso V, estava mais inclinada para as conquistas territoriais no Norte de África do que para o descobrimento de novas terras e rotas comerciais. O contraste entre a velocidade do descobrimento no tempo de regência do infante D. Pedro e no reinado de D. Afonso V é-nos dado por Vitorino Magalhães Godinho quando salienta que, durante os oito anos de regência de D. Pedro, foram exploradas 198 léguas de costa africana e, nos 12 anos seguintes, apenas 94 léguas, o que considera pouco, mesmo tendo em atenção a maior dificuldade de navegação²⁰.

O mapa de 1424 e a política de sigilo

As suposições da pré-existência de informações sobre alguns 'descobrimientos', em mapa, tratado geográfico ou mera descrição, aumentou com a descoberta, em 1949, em Londres, de um mapa datado de 1424 para cujo estudo foi convidado o historiador e cartógrafo Armando Cortesão e que culminou com a publicação, em Coimbra, em 1954, de uma monografia

¹⁷ SANTOS – Memoria. Sobre dois antigos Mappas... p. 277.

¹⁸ SANTOS, Antonio Ribeiro – Da Possibilidade e Verosimilhança da Demarcação do Estreito de Magalhães no Mappa do Infante D. Pedro, pp. 114-135.

¹⁹ SANTOS – Da Possibilidade e Verosimilhança..., p. 115.

²⁰ GODINHO, Vitorino Magalhães – *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 199.



Figura 3 – Mapa de 1424, com os arquipélagos dos Açores, Madeira e Canárias e as ilhas Satanazes, Antília, Saya e Ymana. University of Minnesota Libraries.

intitulada *The Nautical Chart of 1424*²¹. Não nos iremos debruçar sobre ele, até porque não pretendemos reacender a polémica que gerou *in illo tempore*, mas o mapa, da autoria do veneziano Zuane Pizzigano, exhibe as costas do Mar do Norte, Ilhas Britânicas, Europa Ocidental e África até a latitude das Canárias. O arquipélago dos Açores, que ainda não tinha sido ‘descoberto’ nessa data, embora já figurasse em mapas anteriores, surge a norte da Madeira e as Canárias também estão presentes, como já estavam no portulano Pizigani de 1367.

Anos mais tarde, Cortesão volta ao tema num texto intitulado *Pizzigano’s Chart of 1424*, acentuando: «Antilia and Satanazes are enormous islands, the former more than half and the latter more than a third the area of Portugal». Além disso, também nota: «the six islands grouped far north of Madeira, which correspond to the Azores, lie half way between Antilia and the coast of Portugal»²². Mas o que aponta, de facto, como mais importante é: «this group of the Antilia islands, represented for the first time in Pizzigano’s chart of 1424, corresponds to the present Antilles and possibly some other part of Eastern North America, such as Newfoundland»²³. Além disso, acentua ainda:

Antilia appears here associated with the old legend (well-known in Portugal before 1424) of the Island of the Seven Cities founded far away in the Atlantic in the viii century by a bishop of Oporto who, with, other bishops, fled when the Arabs invaded the Peninsula, and that probably the seven names fancifully written on the island correspond to the «seven cities»²⁴.

²¹ CORTESÃO, Armando – *The Nautical Chart of 1424 – and the Early Discovery and Cartographical Representation of America*. Coimbra: University, 1954.

²² CORTESÃO, Armando – *Pizzigano’s Chart of 1424*, p.5.

²³ CORTESÃO, Armando – *Pizzigano’s Chart...* p. 6.

²⁴ CORTESÃO, Armando – *Pizzigano’s Chart...* p. 6.

Armando Cortesão, refere abundantemente, quer na obra de 1954, quer no texto de 1970, as viagens dos vikings, perto do ano 1.000, assim como o desenvolvimento anterior da marinharia fenícia e o facto de serem conhecidas as explorações que fizeram do Atlântico, embora não se saiba se praticavam a cartografia, faz ainda notar: «an island surrounded by islets, named *himadoro*, situated south of the Canaries, may correspond to an incipient representation of the Cape Verde Islands»²⁵, descobertas oficialmente apenas em 1460. O historiador e cartógrafo enfatiza que este mapa é de importância capital na história da cartografia e dos descobrimentos, assim como na história da América:

It shows that even before 1424 Portuguese ships, either by design or by hazard, sailed westward and discovered some American lands, as well as perhaps southward, possibly discovering the Cape Verde Archipelago much earlier than has hitherto been thought, and recording it in a chart²⁶.

A esta investigação, é necessário acrescentar a política de sigilo que se instalou no reino a partir do infante D. Henrique e se consolidou com D. João II. Era proibida «a venda de caravelas ao estrangeiro», refere Jaime Cortesão. Mas também afirma que «mandava a lógica que se opusessem à saída de capitães, pilotos, cosmógrafos e cartógrafos, encarnação viva da marinharia e da ciência náutica portuguesa»²⁷. E acrescenta que «a cartografia portuguesa de Quatrocentos se conhece muito mais pelo reflexo que deixou nas cartas e mapas estrangeiros, e, acima de tudo italianos, do que propriamente pelos originais», de que se conhecem duas peças, pertença de arquivos estrangeiros, como «a quase totalidade das cartas portuguesas dos séculos de Quinhentos e Seiscentos pertencem hoje a bibliotecas e arquivos não portugueses»²⁸. A proibição, explícita e implícita, da venda de segredos ao exterior está na origem da ausência dos mapas de então nos dias de hoje. Caso curioso é o do chamado planisfério de Cantino, nome do espião italiano que o comprou e enviou para Ferrara, é, como diz Jaime Cortesão, «peça única do maior alcance para se avaliar do estado dos conhecimentos geográficos dos portugueses em 1502, ano em que foi elaborado»²⁹.

Sabemos que, por razões económicas de reserva de informação considerada sensível, a política de sigilo, seguida por Portugal e por outros reinos, pelo menos nos séculos XV e XVI, levou a que muitas informações fossem reservadas ao rei e a um pequeno círculo de colaboradores. Jaime Cortesão sublinha que a utilização de criptografia, espionagem e contra-informação eram práticas comuns naquela época em diversos países europeus³⁰. O segredo

²⁵ CORTESÃO, Armando – *Pizzigano's Chart...* p. 7.

²⁶ CORTESÃO, Armando – *Pizzigano's Chart...* p. 7.

²⁷ CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo nos Descobrimentos: Nos Tempos do Infante D. Henrique e de D. João II*, p. 40.

²⁸ CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo...*, p. 42.

²⁹ CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo...*, p. 45.

³⁰ CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo...*, p. 15-17.

geográfico em relação às cartas de marear teve, segundo o autor, uma forma característica entre os portugueses: «a da fraude cartográfica» que explica e exemplifica:

Porventura, o exemplo mais típico desse processo tenha sido o que se praticou até meados do século XVIII com a situação do Brasil e das Molucas, em relação ao meridiano de Tordesilhas. Para incluir a maior porção possível da América do Sul na zona da soberania nacional, os cartógrafos portugueses deslocaram o Brasil para Leste e torceram ainda na mesma direcção a sua parte meridional, de forma que esse conjunto de erros, já visível na chamada carta de Cantino (1502), se agravou na de Lopo Homem (1519), em que o valor do desvio do delta amazónico é do valor de 12 graus, aumentando sucessivamente até que nas cartas de Vaz Dourado e Diogo Homem (1558) a linha demarcadora incluía nos domínios da Coroa portuguesa não só todo o vale do (rio da) Prata, mas ainda a parte meridional do continente, abrangendo o estreito de Magalhães e uma longa faixa do Chile! Neste caso o erro orça por cerca de 30 graus de longitude! ³¹.

O *Esmeraldo de Situ Orbis*, escrito por Duarte Pacheco Pereira em 1506, com base numa viagem ordenada por D. Manuel I em 1498, para adquirir maior e melhor conhecimento sobre os territórios que cabiam a Portugal ao abrigo do Tratado de Tordesilhas, vem dar-nos uma dimensão diferente do mundo e das Américas naquela época. O navegador, geógrafo e cosmógrafo afirma:

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 ocidental, passando além a grandeza do mar oceano, onde é achada e navegada ãa tão grande terra firme, com muitas e grandes ilhas ajacentes 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 povorada, e do mesmo círculo equinocial torna outra vez e vai além em vinte e oito graus e meo de ladeza contra o polo antártico, e tanto se dilata sua grandeza e corre com muita longura, que de ãa parte nem da outra não foi visto nem sabido o fim e cabo dela ³².

Duarte Pacheco Pereira, com João Soares de Siqueira e Rui Leme, foram testemunhas na assinatura do Tratado de Tordesilhas, a 7 de Junho de 1494, na qualidade de «contínuos da casa do dito senhor rei de Portugal, pera elo chamados» ³³ (Tratado de Tordesilhas, 1994, 313). Isto parece dar assim bem ideia do conhecimento que Duarte Pacheco já tinha do continente sul-americano e de que, quer o próprio, quer outros navegadores que lhe sucederam, podem ter tido contacto com o estreito mais tarde denominado de Magalhães, ou pelo menos

³¹ CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo...*, p. 45-46.

³² PEREIRA, Duarte Pacheco – *Esmeraldo de Situ Orbis*, p. 20.

³³ GARCIA, José Manuel – *Tratado de Tordesilhas*, p. 313.

receber informação sobre ele, sempre, naturalmente sujeitos à política de sigilo que os reis de Portugal perseguiam, desde D. João II. Sem querer entrar na polémica relativa a quem descobriu o Brasil, se Pedro Álvares Cabral, se Duarte Pacheco, o certo é que o facto de o *Esmeraldo de Situ Orbis*, escrito no início do século XVI a pedido de D. Manuel I, só ter sido integralmente publicado, pela primeira vez, em 1892, dá bem conta da preocupação real em conservar para si a informação mais sensível, não apenas no que dizia respeito aos mapas, mas também aos tratados geográficos, como é o caso.

Expedições à América do Sul anteriores à de Magalhães

Edgar Prestage, um professor e investigador de história e literatura portuguesas da Universidade de Londres que lançou, em 1934, a obra *Descobridores Portugueses* afirma que D. Manuel mandou explorar a costa do Brasil com fins políticos e comerciais e refere «uma primeira expedição comandada por André Gonçalves, no ano de 1500, mas, do que fez, nada se sabe»³⁴. Fala ainda de uma outra expedição de 1501, provavelmente chefiada por Fernão de Noronha, a que António Galvão dedica um parágrafo no *Tratado dos Descobrimentos*:

Neste mesmo anno de 501 e mez de Mayo partirão três navios da Cidade de Lisboa por mandado delRcy D. Manoel, a descobrir a Costa do Brasil, e foraõ a ver vista das Canárias, e dahi o Cabo Verde, tomarão refresco em Beziguiche, passada a Linha da parte do Sul, foraõ tomar terra no Brasil em cinco graos daltura, e foraõ por ella até trinta e dous pouco mais ou menos, segundo sua conta, donde se tornaraõ no mez de Abril por haver jà la frio, é tormenta, pozeraõ neste descobrimento, e viagem quinze mezes, por tornarem a Lisboa na entrada de Setembro³⁵.

Também Carlos Malheiro Dias, no segundo volume da *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, interpreta esta passagem do texto de António Galvão: «quando mesmo em nenhuns outros documentos tivera ficado memória da expedição enviada ao Novo Mundo por essa época, encontraria na cartografia coeva confirmação decisiva» e exemplifica: «o planisfério de Cantino, composto em Portugal, ostenta os irrecusáveis vestígios de mais de uma viagem realizada entre os anos de 1500 a 1502 no litoral do Brasil»³⁶. Edgar Prestage fala de uma «narrativa mais circunstanciada desta expedição num certificado, datado de 20 de Maio de 1503, e passado por Valentim Fernandes na sua qualidade de tabelião dos alemães e dos flamengos residentes em Lisboa»³⁷. De acordo com o mesmo documento, o autor sublinha: «a expedição de 1501-2, depois de ter atingido a costa brasileira a sul do Cabo-S.-Roque,

³⁴ PRESTAGE, Edgar – *Descobridores Portugueses*, p. 336.

³⁵ GALVÃO, Antonio – *Tratados dos Descobrimentos Antigos, e Modernos*, pp.36-37.

³⁶ DIAS, Carlos Malheiro – A Expedição de 1501, p.175.

³⁷ PRESTAGE, Edgar – *Descobridores Portugueses...*, p. 335.



Figura 4 – Costa da América do Sul. U.S. CIA World Factbook.

escorreu esta costa para o sul até à Baía-Blanca e daqui, seguiu avante até alcançar a latitude de 53° sul»³⁸.

Já Duarte Leite, no segundo volume da *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, afirma que os mapas mais antigos que representam o Brasil, além do denominado planisfério de Cantino (1502), «não são anteriores a 1505», e explica que o planisfério de Canério «deve remontar a 1505 ou 1506, e da mesma maneira os de Hamy e Kunstmann II; ao de Kunstmann III pôde marcar-se data um pouco mais tardia»³⁹. Em seu entender Duarte Leite, a nomenclatura dos diferentes mapas atesta a existência de, pelo menos, três viagens de exploração do litoral brasileiro:

A de Fernão de Loronha [vulgo Noronha] de 1501 a 1502, a de Gonçalo Coelho desde 1503 até não se sabe quando, e uma terceira que partiu em 1504 ou 1505. Talvez, além desta última, houvesse outra. Em qualquer destas expedições se ignora os limites entre os quais foi reconhecida a costa, pois os mapas apenas indicam os pontos atingidos onde se presumia passar o meridiano divisório de Tordesilhas. Parece, desta forma, que o ponto mais setentrional avistado até 1506 foi a Angra de S. Roque, bastante acima do actual cabo do mesmo nome, cuja latitude é de 5° 29' S; enquanto que ao sul o último ponto mencionado é o Rio de Cananéa, cuja latitude se aproxima de 25°. Os navegadores portugueses certamente passaram além, mas sem deixar vestígios cartográficos das incursões em território que supunham defeso⁴⁰.

Edgar Prestage salienta que, após a viagem de 1501, «o Rei D. Manuel decidiu arrendar o tráfico da nova região a um sindicato de cristãos novos, com os quais Fernão de Noronha

³⁸ PRESTAGE, Edgar – *Descobridores Portugueses*..., p. 336.

³⁹ LEITE, Duarte – A Exploração do Litoral do Brasil na Cartografia da Primeira Década do Século XVI, p. 440.

⁴⁰ LEITE – A Exploração do Litoral do Brasil... p. 440.

se encontrava associado»⁴¹. É no âmbito desse contrato que o autor refere uma expedição, comandada por Gonçalo Coelho que terá explorado a costa brasileira até ao Rio-de-Cananeia⁴². Damião de Góis, na I parte da Crónica de D. Manuel, capítulo 65, refere-se igualmente a essa viagem:

No mesmo anno [1503] mandou [D. Manuel] Gonçalo Coelho com seis naos à terra de Santa Cruz, com que partio do porto de Lisboa aos dez dias do mes de Junho, das quaes por ainda terem pouca noticia da terra, perdeu quatro, & as outras duas trouxe ao regno, com mercadorias da terra, que entam nam eraõ outras, que pão vermelho, a que chamam Brasil, bogios [macacos], & papagaios⁴³.

A investigação desta e de outras viagens ao litoral brasileiro, levou Avelino Teixeira da Mota a afirmar, numa palestra de 1968, intitulada «Novos Documentos sobre uma Expedição de Gonçalo Coelho ao Brasil entre 1503 e 1505», a existência de uma carta de Vesconte de Maiollo: «cuja data se presta a discussões mas que julgamos ser 1504». Essa carta, onde «vem representado o Brasil, com o nome de “Tera de Gonsalvo Coigo vocatur Santa Croxe”», possibilita-lhe afirmar que «Gonsalvo Coigo é evidentemente Gonçalo Coelho, já que o *g* no dialecto genovês vale *ll*». Pelo que conclui que tal designação «permite apurar que foi Gonçalo Coelho o comandante da expedição de 1501-1502»⁴⁴. Desta carta e do testemunho que consta de uma genealogia dos Coelhos, Teixeira da Mota infere: «Gonçalo Coelho fez várias viagens ao Brasil, o que reforça a suposição de ter comandado as armadas de 1501 e 1503»⁴⁵. E com base nesses dois documentos, conclui que «Gonçalo Coelho teve lugar destacado na primitiva exploração dos litorais brasileiros»⁴⁶.

Américo Vespúcio não é mencionado na história portuguesa, nem, conforme sublinha Edgar Prestage, «que nós saibamos, nos milhares de documentos contemporâneos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo»⁴⁷. No entanto, o professor da Universidade de Londres considera que existem «boas razões para acreditar que Vespúcio acompanhou a expedição e que esta deve ser identificada com a terceira das suas supostas quatro viagens»⁴⁸. O certo é que Vespúcio acabou por ver o seu nome associado às descobertas do Novo Mundo quando, em 1507, Martin Waldseemüller publicou a obra *Cosmographiae Introductio*, com o mapa *Universalis Cosmographia*, onde surge, pela primeira vez, a designação 'América' aplicada

⁴¹ PRESTAGE – *Descobridores Portugueses*... p. 338.

⁴² PRESTAGE – *Descobridores Portugueses*... p. 339.

⁴³ GOES, Damião – *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Emanuel*, p. 170.

⁴⁴ MOTA, António Teixeira da – *Novos Documentos sobre uma Expedição de Gonçalo Coelho ao Brasil, entre 1503 e 1505*, pp. 6-7.

⁴⁵ MOTA, António Teixeira da – *Novos Documentos sobre uma Expedição de Gonçalo Coelho ao Brasil, entre 1503 e 1505*, pp. 6-7.

⁴⁶ MOTA – *Novos Documentos*... p.11.

⁴⁷ PRESTAGE – *Descobridores Portugueses*... p. 336.

⁴⁸ PRESTAGE – *Descobridores Portugueses*... p. 336.



Figura 5 – Rio da Prata. Google Maps.

ao continente da terra de Vera Cruz. A designação de Waldseemüller havia de ser popularizada pelo matemático, geógrafo e cartógrafo flamengo Gerardo Mercator, ou Gerardus Mercator, quando, em 1538, aplicou a designação às duas partes do continente, Norte e Sul, no *Orbis Imago*, o seu primeiro mapa do mundo.

Francisco Maria Esteves Pereira, no texto intitulado «O Descobrimento do Rio da Prata», inserido na História da Colonização Portuguesa do Brasil, dá-nos o contexto socioeconómico da época e chama a atenção para o facto de D. Manuel e os mercadores da época estarem mais interessados nas «mercadorias, drogas e especiarias que vinham da Índia» do que na terra de Santa Cruz, donde «traziam apenas como carga pau brasil, papagaios e bugios» (macacos). Por outro lado, a Índia era «habitada por gente que possuía uma civilização muito adiantada» e «compunha-se de estados regularmente constituídos, com cidades florescentes e de grandes riquezas». Em contrapartida, a terra de Santa Cruz era «habitada por tribos de gente selvagem e onde se não divisavam riquezas de produtos naturais ou da indústria»⁴⁹.

Historiador, engenheiro e militar, o autor afirma que estava tudo por fazer em termos geográficos no que ao continente sul-americano dizia respeito. Os navegadores «tinham como pontos de referência da costa os portos, rios e cabos» e a «posição geográfica só podia ser fixada pela distância aos pontos anteriores já marcados, ou pela sua latitude», o que, em expedições comerciais, raramente era descrito e, ainda menos, anotado. Também os documentos onde se registava o «fornecimento de mantimentos, aparelhos dos navios, armas, mercadorias para fazer o resgate, que os almoxarifes deviam fornecer por mandados do rei» não perduraram no tempo⁵⁰. Ainda de acordo com Francisco Maria Esteves Pereira, são duas as armadas às quais se deve atribuir o descobrimento do Cabo de Santa Maria e o reconhecimento do estuário do rio da Prata: uma portuguesa, de 1514, atribuída a D. Nuno

⁴⁹ PEREIRA, Francisco Maria Esteves – O Descobrimento do Rio da Prata, p. 353.

⁵⁰ PEREIRA – O Descobrimento do Rio da Prata... p. 353.

Manuel e equipada com licença do rei de Portugal. Outra castelhana, de 1515, atribuída a Juan Diaz de Solis e equipada com licença do rei de Castela ⁵¹. E o autor conclui:

Os pilotos que dirigiram as derrotas das mesmas armadas ao longo da costa do Brasil, ainda em parte desconhecida, até ao vasto estuário do rio da Prata, eram ambos portugueses; foi pois com o saber e experiência, adquiridos pelos mesmos pilotos nos navios das armadas portuguesas, que eles fizeram o descobrimento tam discutido entre Portugal e Castela ⁵².

Curiosamente, um coronel do exército uruguaio, historiador e membro da Academia Nacional de Letras do Uruguai e correspondente da Sociedade Geográfica de Madrid, Rolando Laguarda Trías, identifica a expedição armada por D. Nuno Manuel e Cristóbal de Haro, como tendo partido de Lisboa no «último trimestre del año 1511», mostrando que existiram diversas viagens cujo registo é inexistente ou difícil de encontrar. Foram duas as caravelas, uma capitaneada por Diego Ribeiro, com instruções: «se le recomendaba escudriñar bien para averiguar los secretos de la tierra, estando comprendidos en esta indicación tanto los hallazgos geográficos como la existencia de metales preciosos y productos de valor». Nesse navio seguia também, segundo o autor, «el escribano Esteban Flores, o Froes». Trías identifica uma segunda caravela, onde ia João de Lisboa, «como mestre y piloto, ejerciendo de hecho funciones de capitán»⁵³.

O capitão Diego Ribeiro foi morto pelas tribos locais, assim como outros marinheiros, ficando o comando da caravela a cargo de Estevão Flores. Atingiram o antigo cabo de Santa Maria (actual Punta del Este). Já no regresso, em porto dos Patos, receberam informação sobre a existência de ouro e prata no interior e «obtuvieron un hacha de plata de la misma forma de las usadas por los indios» e, também, «embarcaron un indígena que quiso ver al rey de Portugal para hablarle de la riqueza de la tierra». A caravela de Flores ficou em porto dos Patos e, depois, com ventos contrários, foi empurrada para as Antilhas, onde este foi aprisionado, enquanto a de João de Lisboa regressou de imediato a Portugal, «para no perder el monzón», chegando a Lisboa no final de 1512 ⁵⁴.

O historiador uruguaio, especializado em geografia e cartografia, afirma: «si se consiera que la llegada al Plata de la armada portuguesa se produjo cuatro años antes que la española de Solis, la prioridad le corresponde indiscutiblemente a la expedición portuguesa». Mas também refere que «la solución no es exclusivamente cronológica»⁵⁵. E sublinha: «el descubrimiento geográfico supone, por tanto, el conocimiento público del hallazgo de tierras

⁵¹ PEREIRA – *O Descobrimento do Rio da Prata*... p. 353 e 380.

⁵² PEREIRA – *O Descobrimento do Rio da Prata*... p. 381.

⁵³ TRÍAS, Rolando Agustín Laguarda – *El Predescubrimiento del Río de la Plata por la Expedición Portuguesa de 1511-1512*, p. 163.

⁵⁴ TRÍAS – *El Predescubrimiento del Río de la Plata*... p. 164.

⁵⁵ TRÍAS – *El Predescubrimiento del Río de la Plata*... p. 164.

desconocidas», como aconteceu com Colombo, quando escreveu duas cartas a anunciar o descobrimento de terras a ocidente, da mesma maneira que o rei de Portugal escreveu aos reis de Castela e Aragão a anunciar o descobrimento do Brasil por Pedro Álvares Cabral. Segundo Rolando Laguarda Trías, «un hallazgo sin revelación o com revelación muy limitada no assegura prioridad en el descubrimiento». Por isso, conclui: «a la expedición de Esteban Flores e Juan de Lisboa corresponde, pues, el predescubrimiento del río de la Plata»⁵⁶. Um pré-descobrimento também atribuído por Gaspar Correia, nas *Lendas da Índia*, a João de Lisboa, mas no ano de 1514 ⁵⁷, o mesmo ano em que o piloto terá iniciado o *Tratado da Agulha de Marear* onde, quando se refere às «Alturas, derrotas, sondas e marés do Atlântico e Mediterrâneo», aponta algumas «alturas», ou latitudes, da costa do Brasil, começando no «Rio do arrecife», a 2 graus, e terminando no «cabo de sãta Maria» a 35 graus ⁵⁸.

Memória, conhecimento científico e apoio financeiro

Francisco López de Gómara, no primeiro volume da *Historia General de las Indias*, descreve a reunião de Fernão de Magalhães e Rui Faleiro, um navegador experimentado e o outro cosmógrafo e humanista de créditos firmados, ambos portugueses, com a Casa de la Contratación de las Indias, em Sevilha, em finais de 1517. Os dois propunham-se atingir as Molucas, onde se produziam e comerciavam especiarias, por um caminho mais curto do que o então trilhado pelos navegadores portugueses. Fernão de Magalhães dizia: «que por la costa del Brasil y río de la Plata había paso a las islas de la Especiería, mucho más cerca que por el cabo de Buena-Esperanza»⁵⁹. As negociações foram difíceis. A tal ponto que Fernão de Magalhães terá garantido numa reunião com a Casa de la Contratación de las Indias: «ya que por aquella enderecera no hallase paso, que costeando toda la tierra irá a salir al cabo que responde al de Buena-Esperanza [cabo Horn] y descubriría nuevas y muchas tierras y camino para la Especiería»⁶⁰.

Um dos pontos mais importantes para a aceitação do projecto de viagem de Fernão de Magalhães e Rui Faleiro pela coroa espanhola, deveu-se a Cristóbal de Haro, um comerciante e financeiro espanhol, que administrou uma casa comercial, primeiro em Portugal e depois em Castela e Leão. O financeiro terá seguido Magalhães desde Lisboa e acreditava na competência do navegador e na possibilidade de atingir a Ásia por oeste, o que, a acontecer, lhe traria grandes lucros. Cristóbal de Haro, pensa-se que de origem judaica, colaborava com os principais banqueiros alemães da época e terá reunido um sindicato bancário, que integrava

⁵⁶ TRÍAS – El Predescubrimiento del Río de la Plata... p. 165.

⁵⁷ CORREIA, Gaspar – *Lendas da Índia*, vol. II. Porto: Lello & Irmãos, 1975, p. 628.

⁵⁸ LISBOA, João de – *Livro de Marinharia: Tratado da Agulha de Marear*, pp. 88-89.

⁵⁹ GÓMARA, Francisco López de – *Historia General de las Indias*, p. 214.

⁶⁰ GÓMARA, Francisco López de – *Historia General de las Indias*, p. 214.



Figura 6 – Sevilha, sec. XVI, Alonso Sánchez Coello. Museo de las Americas.

os financeiros alemães e outros homens de negócios de Burgos, onde nascera, aceitando este grupo financiar 23% da aventura. Stefan Zweig, um poeta, romancista e biógrafo austríaco, imaginou, na biografia que escreveu, em 1938, sobre o navegador português – *Magellan: Der Mann und seine Tat*, em português *Magalhães: o homem e o seu feito* –, que o raciocínio da coroa espanhola terá sido:

Se um homem de negócios tão sabido como Christopher de Haro quer meter o seu dinheiro numa empresa, é porque ela deve ser especialmente rendosa. Logo, é preferível financiar o projecto recorrendo ao tesouro real e assim assegurar, não só a maior fatia dos lucros, como também a glória ⁶¹.

A ideia de atingir as Índias por Ocidente já vinha do tempo de Cristóvão Colombo. Além disso, em 1515-1516, também Juan (ou João) Diaz (Dias) de Solis – não sabemos se era português ou castelhano –, a quem é atribuída a descoberta do Rio da Prata, depois de tomar posse das terras em nome do monarca castelhano, resolveu internar-se no estuário, provavelmente, por pensar que poderia existir um estreito que o levasse ao Mar do Sul (hoje oceano Pacífico). Durante o trajeto desembarcou numa ilha, onde Solis e outros marinheiros foram mortos por uma tribo canibal, o que levou os sobreviventes a regressarem de imediato a Castela. Assim, Fernão de Magalhães e Rui Faleiro aproveitaram o ambiente há muito criado em Aragão e Castela e conseguiram organizar a expedição que haveria de atingir as Molucas por oeste. Magalhães não logrou completar a aventura, mas Antonio Pigafetta traçou-lhe um magnífico epitáfio:

Tenho esperança (...), que a fama de um tão generoso capitão não seja extinta nos nossos tempos. Além das outras virtudes que havia nele, era o mais constante numa grandíssima tormenta, mais do que qualquer outro; suportava a fome mais do que todos os outros; e mais justamente do que qualquer homem que existisse

⁶¹ ZWEIG, Stefan – *Magalhães. O homem e o seu feito*, p. 93.

no mundo carteava e navegava e, sendo isto verdade, vê-se claramente não haver outro com tanto engenho nem ousadia de saber dar uma volta ao mundo como já quase ele havia dado ⁶².

Esta é uma parte do que nos é dado recordar, a partir de registos escritos, ou inferir, com base noutros documentos. Ora, memória é, como sabemos, a capacidade de recordar lugares, pessoas ou situações que podem ser individuais ou de grupo, comunidade ou país, mas para falar de memória temos também de equacionar o esquecimento. Aleida Assmann refere: «the dynamics of individual memory consists in a perpetual interaction between remembering and forgetting»⁶³. Paul Ricoeur, na obra *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*, faz questão de salientar: «l'oubli en effet reste l'inquiétante menace qui se profile à l'arrière-plan de la phénoménologie de la mémoire et de l'épistémologie de l'histoire»⁶⁴. É do balanço entre recordação e esquecimento, selecção e rejeição, que se trata quando procuramos sequenciar os passos dados pelos navegadores de Quinhentos nas diferentes etapas do descobrimento de novas rotas, lugares e passagens, como é o caso da exploração da costa atlântica da América do Sul, onde existem tantos hiatos temporais.

A importância da memória cultural na investigação do passado é mostrada por Mieke Bal, na introdução à obra *Acts of Memory: Cultural Recall in the Present*, quando afirma: «cultural memory signifies that memory can be understood as a cultural phenomenon as well as an individual or social one»⁶⁵. Além disso, chama a atenção para o alerta contido na obra *The Past is a Foreign Country*, quando David Lowenthal afirma: «the ultimate uncertainty of the past makes us all the more anxious to validate that things were as reputed», acrescentando que «to gain assurance that yesterday was as substantial as today we saturate ourselves with bygone reliquary details, reaffirming memory and history in tangible format»⁶⁶. É o que fazemos pelo recurso à literatura, mapas e outros documentos da época de Magalhães, sabendo sempre que não conseguimos reconstruir o passado tal como aconteceu e que o que encontramos e vislumbramos são apenas fragmentos de uma época onde nem tudo foi registado e parte, por vezes importante, dos arquivos perdeu-se ao longo dos séculos. É com base nesses elementos que procuramos reconstruir a memória e a história num formato consistente e perceptível.

À partida para a aventura, a 20 de Agosto de 1519, quando as cinco naus – *San Antonio* (120 toneladas), *Trinidad* (110), *Concepción* (90), *Victoria* (85), *Santiago* (75), – levantaram ferro de Sanlúcar de Barrameda, o navegador português não pôde contar com o apoio do cosmógrafo Rui Faleiro ou, sequer, do irmão, Francisco Faleiro. Avelino Teixeira da Mota

⁶² PIGAFETTA – *Relação da Primeira Viagem...*, p. 77.

⁶³ ASSMANN, Aleida - *Canon and Archive*, p. 97.

⁶⁴ RICOEUR, Paul – *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*, p. 536.

⁶⁵ BAL, Mieke – *Introduction.*, p. vii.

⁶⁶ LOWENTHAL, David – *The Past is a Foreign Country*, p. 191.



Figura 7 – Johannes Vermeer, c. 1668/69. *O astrónomo*, Museu do Louvre.
O geógrafo, Städelches Kunstinstitut, Frankfurt.

dá conta que, 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» uma situação visível nos contratos – «capitulações» – firmados a 22 de Março de 1518, quando: «ambos são designados como capitães-gerais da armada a preparar e têm iguais atribuições»⁶⁷. O que é facto é que, motivos não totalmente esclarecidos, embora se tenham invocado os de saúde, levaram ao afastamento de Rui Faleiro, «sendo-lhe dado o encargo de preparar nova expedição, a partir mais tarde»⁶⁸. O cosmógrafo terá executado seis quadrantes e um astrolábio de madeira, além do Regimento da Altura de Leste-Oeste, só entregue nas vésperas da partida da frota, o que, segundo Avelino Teixeira da Mota comprova:

O principal motivo por que Magalhães associara a si Rui Faleiro fora a promessa que este lhe haveria feito de entregar um regimento das longitudes, que teria interesse não só para a boa navegação da armada como para determinar a posição mais rigorosa das Molucas e, consequentemente, averiguar se caíam no hemisfério português ou no castelhano⁶⁹ (Mota, 318).

Fernão Lopes de Castanheda, no livro VI, capítulo VI da obra *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* sublinha que, na hora da partida, Rui Faleiro se escusou a ir com Fernão de Magalhães, porque «parece que soube polo seu familiar quão mal avia de suceder aquela viagem aos que a fizessem» e o historiador afirma que Rui Faleiro «deu a Fernão de Magalhães hũ grande regimento de trinta capítulos, pera que por três maneyras

⁶⁷ MOTA, António Teixeira da – A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro no Campo da Náutica em Espanha, p. 317.

⁶⁸ MOTA, António Teixeira da – A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro no Campo da Náutica em Espanha, p. 317.

⁶⁹ MOTA – A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro... p. 318.

podesse conhecer a distancia & diferença que andasse de leste a oeste»⁷⁰. Dos três processos para determinar a longitude, Teixeira da Mota refere que dois deles «eram por conjunções e oposições da Lua com os planetas e estrelas» e o terceiro «pela variação da agulha magnética»⁷¹. E o oficial de Marinha e historiador salienta que este último processo «é o da variação da agulha magnética, que se ensina a determinar pela observação do sol», explicando que «o valor da variação seria igual à longitude do lugar de observação contada a partir do meridiano da ilha de Tenerife», isto porque Rui Faleiro pressupunha que aquele «seria o “meridiano vero”, isto é, no qual coincidiriam o norte magnético e o norte geográfico»⁷². Fernão de Magalhães mostrou o regimento de Faleiro aos pilotos e ao cosmógrafo Andrès de San Martin, que o acompanhavam, pedindo que lhe dessem opinião sobre o préstimo do mesmo. Castanheda regista que «os pilotos responderão por escripto que não se podia vsar daquele regimento, nem aproueitaua pera se nauegar por ele». E acrescenta que Andrès de San Martin respondeu o mesmo a todos os capítulos do regimento, «saluo ao quarto que dizia que pola conjunção que a lũa tem com as estrelas fixas, & com ho sol se pode saber o que hũa terra dista da outra na latura de leste a oeste»⁷³.

O contributo de Rui Faleiro para a viagem poder-se-á, assim, considerar «mínimo», segundo Teixeira da Mota. O autor acrescenta que: «valor para a armada de Magalhães teve, sim, o seu substituto nela como cosmógrafo, Andrès de San Martin», isto porque a sua «actuação e pareceres, através dos fragmentários testemunhos que nos chegaram, foram notabilíssimos para o seu tempo»⁷⁴ (Mota, 1975, 321). Teixeira da Mota acaba por, de algum modo apreciar e considerar significativo o trabalho de Rui Faleiro por ter sido um, «entre vários pilotos e cosmógrafos das duas primeiras décadas do século XVI, que procuraram, em Portugal, resolver o problema das longitudes». E isto «a partir da constatação de que havia uma variação regular da declinação magnética no espaço, constatação essa que era fruto do imenso alargamento geográfico das viagens marítimas lusitanas»⁷⁵ Mota, 322).

Esta viagem ficou mais conhecida pela volta ao mundo do que pelo descobrimento do caminho marítimo para as Molucas por ocidente. No entanto, não devemos esquecer que a ideia de Magalhães, depois de carregar os navios de especiarias nas Molucas, era regressar pelo mesmo caminho, ou seja, atravessar novamente o estreito e regressar a Sevilha pelo Atlântico. Essas eram as instruções contidas no Tratado de Tordesilhas que autorizava a passagem de navios castelhanos para ocidente, mas apenas isso. Tal fica bem claro na seguinte frase do tratado: «E que os súditos das ditas partes não sejam ousados uns de passar uns à parte dos outros, nem os

⁷⁰ CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Livro VI, Capítulo VI, p. 161.

⁷¹ MOTA – *A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro*... p. 320.

⁷² MOTA – *A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro*... p. 321.

⁷³ CASTANHEDA – *História do Descobrimento e Conquista da Índia*... p. 163.

⁷⁴ MOTA – *A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro*... p. 321.

⁷⁵ MOTA – *A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro*... p. 322.

outros à dos outros»⁷⁶. A passagem de navios dos reis de Castela, Leão e Aragão, etc. pelas águas da zona atribuída a Portugal podia fazer-se, livre, segura e pacificamente, desde que:

Vão per seus caminhos direitos e rotas desde seus reinos pera qualquer parte do que está dentro da sua raia e limite onde quiserem enviar a descobrir e conquistar e a contratar, e que levem seus caminhos direitos per onde eles acordarem de ir pera qualquer cousa da dita sua parte ⁷⁷.

A fama da circum-navegação e os custos da viagem

Depois da travessia do Pacífico, muito maior do que esperava, Fernão de Magalhães já devia estar ciente que as Molucas não cabiam no hemisfério de Castela, como o navegador havia afiançado a Carlos V, pelo que, ao chegar às Filipinas, optou por fazer alianças com reis e chefes locais. Em má hora o fez. Depois do recontro de 27 de Abril de 1521, em Mactan, onde morreram Fernão de Magalhães e outros sete tripulantes e da armadilha de Cebu, restaram 113 marinheiros. Sem homens para governar três navios, os sobreviventes queimaram a nau *Concepción*. Navegaram depois para Tidore, nas Molucas, uma ilha onde se produzia e comerciava cravinho. O regresso foi atrapalhado pelo facto de a nau *Trinidad* começar a meter água sem que se detectasse a fissura. Decidiram então que, enquanto a *Trinidad* era reparada, a *Victoria* navegaria para Castela, a dar novas da expedição, o que, segundo Pigafetta, aconteceu a 21 de Dezembro de 1521.

«Éramos quarenta e sete dos nossos e treze índios»⁷⁸, contabiliza o narrador veneziano. A possibilidade de poder ser o primeiro a fazer a viagem de circum-navegação, levou Elcano a assumir a rota do cabo da Boa Esperança e das possessões portuguesas e, por isso, o mérito pelo feito deve ser-lhe inteiramente imputado. Alguns historiadores apontam ordens de Carlos V para que a armada regressasse pelo mesmo caminho que fizesse para chegar às Molucas. Não se conhecem documentos que comprovem tais ordens, como também não se conhecessem ordens em contrário. A realidade é que não houve, nos anos mais próximos, nenhuma outra viagem de circum-navegação e a rota das especiarias castelhanas fixou-se no transbordo pela América Central.

Elcano planeou uma viagem sem escalas e levou a *Victoria* e os seus companheiros por uma rota mais meridional do que as utilizadas pelos navios portugueses. Atravessaram o oceano Índico por uma área baptizada, mais tarde, como *The Roaring Forties* – a 40 graus de latitude Sul –, por onde arrostaram durante três meses contra tempestades e ventos contrários, até dobrarem o cabo da Boa Esperança que, para eles, foi mais uma fonte de tormentas. Após 156 dias de navegação sem escalas, com fome, sede, doenças e morte, decidiram aportar a Santiago, uma ilha do arquipélago de Cabo Verde, onde, dizendo que vinham das Américas, para não serem

⁷⁶ GARCIA, José Manuel - **TEXTO DO TRATADO DE TORDESILHAS**., p. 309.

⁷⁷ GARCIA, José Manuel - **TEXTO DO TRATADO DE TORDESILHAS**., p. 309.

⁷⁸ PIGAFETTA – **Relação da Primeira Viagem**..., p. 110.



Figura 8 – Gravuras de Fernão de Magalhães, Charles Legrand (Biblioteca Nacional de Portugal) e Juan Sebastián Elcano, Julio Domón (Museo Naval, Madrid), sec. XIX.

aprisionados, descobriram que estavam um dia adiantados. O cronista explica: «Como depois nos foi dito, não era erro, mas, fazendo sempre a viagem por ocidente e regressando ao mesmo local, como faz o Sol, tínhamos ganhado a vantagem de vinte e quatro horas, como claramente se vê»⁷⁹. Na realidade, tinham perdido um dia. O ganho de 24 horas na volta ao mundo por oriente foi, mais tarde, explorado por Júlio Verne em *A Volta ao Mundo em 80 Dias*.

O final da expedição, nas palavras do marinheiro, geógrafo e escritor Antonio Pigafetta foi uma libertação para os sobreviventes: «No sábado de seis de setembro de 1522, somente dezoito homens, e a maior parte dos quais enfermos, entrámos na baía de San Lúcar (...) Desde o tempo em que partimos desta baía até ao presente dia, havíamos feito catorze mil e quatrocentas e sessenta léguas»⁸⁰. A história, com mais ou menos pormenores, é conhecida, mas ficam, geralmente por referir, os custos com a compra das naus, armas, mantimentos e tripulação (eram 237 homens à partida de Sanlúcar de Barrameda). Consuelo Varela, no catálogo da exposição *El Viaje Más Largo. La Primera Vuelta al Mundo*, inaugurada em Sevilha, em 12 de Setembro de 2019, no Archivo General de Indias, fez as contas aos custos totais da expedição. A investigadora e professora da Escuela de Estudios Hispano-Americanos, de Sevilha afirma:

El 10 de septiembre se empezó a descargar la nave y a pesar los 381 costales que contenía. De los 700 quintales y 23 libras de clavo que traía, quedaron netos 480 quintales y 58 libras que, a razón de 42 ducados el quintal, se vendió a Enrique Ehinger por 7.569.130 mrs. La armada había costado 8.344.355 mrs.⁸¹.

Ora, segundo Luis Amador Hidalgo, professor de Economia da Universidad Loyola Andalucía, de Sevilha, citado por María García Juárez, na edição online do jornal *El Economista* de 6 de Setembro de 2022, os 8.334.355 maravedís (mrs.), dos custos, eram equivalentes a 3.109.826 euros a preços correntes. Destes, segundo García Juárez, Carlos V, então rei de

⁷⁹ PIGAFETTA – *Relação da Primeira Viagem...*, p. 132.

⁸⁰ PIGAFETTA – *Relação da Primeira Viagem...*, p. 132.

⁸¹ VARELA, Consuelo – *La Llegada a España*, p. 283.

Castela e imperador Romano-Germânico, financiou 6.417.437 mrs., enquanto quase dois milhões de mrs. provinham do sector privado⁸². Já no que diz respeito às receitas, o periódico aponta para 8.680.551 mrs. de lucros com a venda das especiarias, correspondentes a 3.239.011 euros actuais (os valores da venda das especiarias são diferentes dos apurados por Consuelo Varela, ou seja 7.569.130 mrs. que seriam equiparáveis a 2.824.295 euros). Em qualquer caso, a articulista do *El Economista* também conclui que, contabilizadas todas as perdas, a viagem não foi rentável. No entanto, efectuou alguns cálculos relativamente aos custos que teria a armada se fosse constituída nos dias de hoje, e concluiu: «Actualmente, ascendería a ocho millones de euros». Três milhões para gastos gerais e outros cinco para a construção das naus⁸³.

Conclusões

Independentemente de existir um real conhecimento prévio da existência de um estreito a ligar os dois oceanos – o que nunca foi provado –, Fernão de Magalhães executou uma verdadeira viagem de descobrimento do caminho através do estreito Patagónico, de Todos os Santos ou Cola (Cauda) do Dragão, como foi sendo denominado. A viagem até às Filipinas, onde pereceu, mostrou o conhecimento, a experiência e a mestria do navegador e a ciência dos pilotos e do cosmógrafo Andrès de San Martín, que o acompanhavam. A viagem, além de provar a esfericidade da Terra – o que se deve a Elcano –, encurtou o mundo e deu novos caminhos à navegação.

O início das negociações com a Casa de la Contratación de Sevilla foi difícil para Fernão de Magalhães e Rui Faleiro. Só o aparecimento de Cristóbal de Haro, um comerciante e financeiro Burgos que, associado a banqueiros alemães, se propôs financiar a viagem, desatou o nó das dificuldades e levou à assinatura das «Capitulaciones de Valladolid», de 22 de Março de 1518, ou seja o contrato para a constituição de uma frota de cinco naus – *Trinidad* (nau capitã), *Concepción*, *San Antonio*, *Santiago* e *Victoria* – que partiram de Sanlúcar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519, com 237 tripulantes.

Feitas as contas, conclui-se que a parceria público-privada, de altíssimo risco, repartida a 77% pelo sector público e 23% pelos privados, se saldou, sem contar com as vidas perdidas, por um prejuízo financeiro de pouca monta. Mas os lucros futuros da descoberta de um caminho marítimo para a Ásia pelo ocidente foram infinitamente superiores para a coroa espanhola e também, seguramente, para os comerciantes e banqueiros. Isto, sem contabilizar os proveitos científicos da expedição para a navegação de então, contribuindo para um conhecimento mais rigoroso do globo, das longitudes e dos oceanos que atravessou. A realização da primeira volta ao Mundo granjeou fama para os 18 que a concluíram e para Castela, mas também proporcionou uma noção mais exacta das dimensões do planeta, bem como a percepção de que girava em torno de um eixo e ainda de que se inseria num sistema mais vasto.

⁸² JUÁREZ, María García – La vuelta al mundo de Magallanes y Elcano costaría hoy ocho millones.

⁸³ JUÁREZ, María García – La vuelta al mundo de Magallanes y Elcano costaría hoy ocho millones.

Referências bibliográficas

- ASSMANN, Aleida - Canon and Archive. In Astrid Erll and Ansgar Nünning, eds. – *Cultural Memory Studies - An International and Interdisciplinary Handbook*. Berlin: Walter de Gruyter, 2008. ISBN 978-3-11-018860-8, pp. 97-107.
- BAL, Mieke – Introduction. In Mieke Bal, Jonathan Crewe e Leo Spitzer, eds. – *Acts of Memory: Cultural Recall in the Present*. Hanover and London: University Press of New England, 1999. ISBN 978-087-451-889-4, pp.vii-xvii.
- CASTANHEDA, F.L. (1979). *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (obra em 9 livros e dois volumes). Porto: Lello & Irmão Editores. (A primeira edição ocorreu entre 1552 e 1561).
- CORDEYRO, Antonio – *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental*, composto em nove livros num único volume. Lisboa: Officina de Antonio Pedrozo Galram, 1717.
- CORREIA, Gaspar – *Lendas da Índia*, vol. II, edição em quatro volumes. Porto: Lello & Irmãos, 1975. (Texto do volume II terminado em 1526).
- CORTESÃO, Armando – *The Nautical Chart of 1424 – and the Early Discovery and Cartographical Representation of America*. Coimbra: University, 1954.
- CORTESÃO, Armando – *Pizzigano's Chart of 1424*. In Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, XV, secção de Coimbra. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1970.
- CORTESÃO, Jaime – *A Política de Sigilo nos Descobrimentos: Nos Tempos do Infante D. Henrique e de D. João II*. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.
- DIAS, Carlos Malheiro – A Expedição de 1501. In *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II (obra em três volumes), (direcção e coordenação de Carlos Malheiro Dias). Porto: Litografia Nacional, 1923. pp. 171-222.
- FARIA I SOUSA, Manuel – *Epitome de las Historias Portuguesas*, Primero e Segundo tomo. Divididos em quatro Partes. Madrid: Francisco Martinez, a costa de Pedro Coello, Mercador de Libros, 1628.
- FARIA Y SOUSA, Manuel – *Europa Portuguesa* (segunda edicion), três tomos. Lisboa: à custa de António Craesbeeck de Melllo, impressor de S. Alteza, 1679.
- FRUTUOSO, Gaspar – *Saudades da Terra*, seis volumes, 1586-1590. Digitalizado pelo Instituto Cultural de Ponta Delgada. Rev. de texto e reformulação de índices Jerónimo Cabral. [Consultado em 10-10-2022], <https://sites.google.com/site/saudadesterra/>
- GALVÃO, Antonio – *Tratado dos Descobrimentos Antigos, e Modernos*. Lisboa: Officina Ferreiriana, 1731.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – *A Expansão Quatrocentista Portuguesa* (2ª edição). Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2008. ISBN 978-972-20-3510-1.
- GOES, Damião – *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Emanuel*, parte I e II. Coimbra: Real Officina da Universidade (primeira edição de 1566), 1790.
- GÓMARA, Francisco López de – *Historia General de las Indias* vol. I (obra em dois volumes). Madrid: Calpe, 1922. (Primeira edição de 1552, Saragoça).
- JUÁREZ, Maria García – La vuelta al mundo de Magallanes y Elcano costaría hoy ocho millones. In *El Economista*, Madrid, 6 de Setembro de 2022. [Consultado em 12-10- 2022], <https://www.eleconomista.es/actualidad/noticias/11932048/09/22/La-vuelta-al-mundo-de-Magallanes-y-Elcano-costaria-hoy-ocho-millones.html>

LEITE, Duarte – A Exploração do Litoral do Brasil na Cartografia da Primeira Década do Século XVI, in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II (obra em três volumes), pp. 391-440 (direcção e coordenação de Carlos Malheiro Dias). Porto: Litografia Nacional, 1923.

LISBOA, João de – *Livro de Marinharia: Tratado da Agulha de Marear*, REBELLO, Jacinto Ignacio de Brito copiou e coordenou a edição a partir do manuscrito. Lisboa: Imprensa de Libanio da Silva, 1903.

LOUREIRO, Rui Manuel – Estudo Introdutório. In OLIVEIRA, Fernando – *Obra Completa*, vol. VI, Viagem do Magalhães: edição crítica, FRANCO, José Eduardo dir. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2021.

LOWENTHAL, David – *The Past is a Foreign Country* (tenth printing). Cambridge: University Press, 2002. ISBN 0-521-29480-0.

MOTA, António Teixeira da – *Novos Documentos sobre uma Expedição de Gonçalo Coelho ao Brasil, entre 1503 e 1505*. In Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, XXV, Secção de Lisboa. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1969, pp. 5-13.

MOTA, António Teixeira da – A Contribuição dos Irmãos Rui e Francisco Faleiro no Campo da Náutica em Espanha. In *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1975, pp. 316-341.

OLIVEIRA, Fernando – Viagem do Magalhães. In *Obra Completa* vol. VI (Direção FRANCO, José Eduardo, dir., LOUREIRO, Rui Manuel, coordenação, estudo introdutório, estabelecimento do texto e anotação. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2021.

PEREIRA, Duarte Pacheco – *Esmeraldo de Situ Orbis* (3ª edição), introdução e anotações históricas por Damião Peres. (Comemorativa do V Centenário do Descobrimento da Guiné). Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1988.

PEREIRA, Francisco Maria Esteves – O Descobrimento do Rio da Prata. In *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, DIAS Carlos Malheiro, direcção e coordenação literária, pp. 349-390. Porto: Litografia Nacional, 1923.

PIGAFETTA, Antonio – *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, LIMA, Joana, edição, introdução, tradução e notas. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2021. (Primeira edição, Veneza, 1536). ISBN 978-972-27-2984-0.

PRESTAGE, Edgar – *Descobridores Portugueses* (2ª edição), BAPTISTA, Francisco Eduardo, versão portuguesa. Porto: Imprensa Portuguesa/Edições Gama, 1943.

RICOEUR, Paul – *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*. Paris: Éditions du Seuil, 2000. ISBN 2-02-034917-5.

SANTOS, Antonio Ribeiro dos – Memoria. Sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro, e do Cartorio de Alcobaça. In *Memorias da Litteratura Portuguesa*, vol. VIII. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1812. pp. 275-304.

SANTOS, Antonio Ribeiro dos – Da Possibilidade e Verosimilhança da Demarcação do Estreito de Magalhães no Mappa do Infante D. Pedro. In *Historia e Memorias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, tomo V, parte I. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1817. pp. 114-135.

STOCKLER, Francisco de Borja Garção – Memória sobre a Originalidade dos Descobrimentos Marítimos dos Portuguezes no Seculo Decimoquinto. In *Obras de Francisco de Borja Garção Stockler*, Tomo I. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1805. pp. 343-388.

STOCKLER. Francisco de Borja Garção – Originalidade dos Descobrimentos Portugêses no século XV. In *Biblioteca Internacional de Obras Célebres*, vol. VIII, PEREIRA, Gabriel Victor do Monte e SILVA, Manoel Cícero Peregrino, eds. (obra em 24 volumes). Lisboa/Rio de Janeiro: Sociedade Internacional, 1913. pp. 3968-3982.

TEXTO DO TRATADO DE TORDESILHAS. In *Tratado de Tordesilhas* (V centenário da celebração), leitura, com ortografia actualizada, de José Manuel Garcia. Lisboa: Banco Bilbao Viscaya (Portugal), 1994. ISBN 9157-30-8, pp. 297-314.

TRÍAS, Rolando Agustín Laguarda – *El Predescubrimiento del Rio de la Plata por la Expedición Portuguesa de 1511-1512*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1973.

VARELA, Consuelo – La Llegada a España. In *El Viaje Más Largo. La Primera Vuelta al Mundo* (catálogo da exposição inaugurada em 12 de Setembro de 2019) pp. 281-285. Sevilla: Archivo General de Indias, 2019.

ZWEIG, Stefan – *Magalhães. O homem e o seu feito* (tradução Gabriela Fragoso). Lisboa: Assírio & Alvim, 2017. (Primeira edição de 1938, *Magellan: Der Mann und seine Tat*, Wien).

O NASCIMENTO DO OCEANO PACÍFICO: UMA REALIDADE DEPOIS DE MAGALHÃES

Jorge Semedo de Matos¹

Resumo

A descoberta por Fernão de Magalhães de uma passagem entre o Oceano Atlântico e pacífico, abriu um conjunto de perspectivas para uma navegação que, efectivamente, ligava toda a terra. Mas, sobretudo, criou uma realidade própria para o domínio castelhano, em desenvolvimento na América Central, que viria a unir-se ao espaço de influência portuguesa no Sueste-Asiático. A descoberta da rota de regresso das Filipinas à Nova Espanha cimentou um caminho marítimo, que permitiu a criação da cidade de Manila e duma realidade política que foi a das Filipinas. Levou ainda à realização de outras tantas explorações que procuraram outras terras e domínios no Pacífico Sul, com sucessos e desfechos diversos. Mas sobretudo, a rota aberta por Magalhães, abriu a porta do Oceano, que o próprio Magalhães chamou de Pacífico. Um Oceano que foi centro de um conjunto de atividades portuguesas e Espanholas, com algumas rivalidades e muitas cumplicidades entre si. Desta dinâmica marítima pós-magalhânica darei conta na minha comunicação.

Palavras-chave: Rotas, Fernão de Magalhães, Filipinas, Galeão de Manila; Oceano Pacífico.

Abstract

Ferdinand Magellan's discovery of a passage between the Atlantic and Pacific Oceans opened up a series of prospects for navigation that effectively connected the entire country. Above all, it created a reality specific to the Castilian domination that was developing in Central America, which would join the area of Portuguese influence in Southeast Asia. The discovery of the return route from the Philippines to New Spain cemented a maritime route that allowed the creation of the city of Manila and a political reality that was that of the Philippines. It also led to many other explorations in search of other lands and territories in the South Pacific, with varying degrees of success and outcome. Above all, Magellan's route opened the door to the ocean that Magellan himself called the Pacific. An ocean that was the centre of a series of Portuguese and Spanish activities, with some rivalries and many complications between them. I shall explain this post-Magellan maritime dynamic in my presentation.

Keywords: Routes, Ferdinand Magellan, Philippines, Manila Galleon; Pacific Ocean.

¹ Professor e Investigador. Escola Naval / Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa/ CINAV / CH-ULisboa. jorge@traquete.net

Terminamos este ano o ciclo comemorativo da viagem de Magalhães-Elcano, quando se completaram quinhentos anos sobre a chegada da nau *Victoria* a Sanlúcar de Barrameda e a Sevilha. Um ciclo que se centrou na circum-navegação levada a cabo por umas dezenas de marinheiros, que saíram do Guadalquivir em 1519 e aí regressaram em 1522. A primeira viagem que deu uma volta completa ao orbe terrestre, saindo de um porto e regressando a esse mesmo porto (uma viagem redonda). Foi, efectivamente, um feito notável no seu tempo, do qual conhecemos muitos detalhes de abnegação, energia e saber dos seus protagonistas.

Deve dizer-se, contudo, que o objectivo da expedição – aquele que foi acordado entre Carlos V² e Fernão de Magalhães em 1518 – era alcançar as Ilhas Molucas (ilhas do cravo) navegando para ocidente, provando que essas ilhas eram um direito de posse do rei de Castela, de acordo com o Tratado de Tordesilhas³. Esse objectivo não foi alcançado e apenas um dos cinco navios que largaram de San Lucar de Barrameda, em 1519, conseguiu regressar a casa em 1522. Trazia um razoável carregamento de cravo⁴ e cerca de vinte sobreviventes, num estado físico precário porque a travessia de Timor até Espanha tinha sido muito longa. O navio atravessou, praticamente, todo o hemisfério de domínio português de forma que não teve possibilidades de reabastecimento de água ou de comida.

Tinha dado, contudo uma completa volta ao mundo – como dizia – e isso não poderia deixar de ser visto como uma proeza singular, que os séculos sobrepuseram a outras realizações da viagem. Desse feito se completaram agora quinhentos anos, que proporcionaram três anos de comemorações. Três anos que poderiam ter sido mais profícuos em estudos e realizações – nomeadamente iniciativas científicas que envolvessem e unissem Portugal e Espanha –, porque dois desses anos foram vividos com a tremenda pandemia de COVID 19, que nos fechou em casa.

Coloco as coisas nestes termos para conduzir o nosso raciocínio de forma a salientar que o essencial do sucesso de Magalhães-Elcano – aquilo que teve consequências efectivas e profundas nas décadas que se seguiram à viagem – não foi a volta ao mundo, mas a abertura da porta do Pacífico e a travessia até às ilhas Filipinas. Como sabemos, na sequência da chegada a Espanha da *Victoria* e da incerteza quanto aos direitos sobre as Molucas, em 1524 reuniu-se uma comissão de portugueses e espanhóis, que não chegou a qualquer conclusão. As dificuldades decorriam naturalmente da impossibilidade técnica de determinar longitudes

² Deve referir-se que o soberano espanhol foi coroado com o título de Carlos I, sendo assim que é tratado por muitos historiadores do país vizinho. No entanto, a 28 de Junho de 1519, ainda antes da partida de Magalhães, foi eleito Imperador do Sacro Império Romano-Germânico, com o título de imperador. É com essa designação que é tratado pela historiografia internacional e será essa a forma como será sempre designado neste trabalho.

³ Tratado assinado entre D. João II e os Reis Católicos, em 1494. O tratado estabelecia que o mundo conhecido e navegado (naquele tempo era apenas o Atlântico deveria ser dividido por uma “linha de pólo a pólo” – que é naturalmente um meridiano, colocada 370 léguas a leste do Arquipélago de Cabo Verde. A dedução de que essa linha teria um extensão oriental é uma extrapolação do tratado, que não está explícita no texto.

⁴ Que tinha conseguido adquirir em Tímore.

no mar e de os seus valores nas cartas e pomas serem apenas estimados em viagens incertas.⁵ Resolveu-se o pleito, depois de várias conversações, com o acordo de Saragoça (1529) aceitando Carlos V o pagamento por Portugal da quantia de 350 000 ducados, para que renunciasse à posse das Molucas.⁶

Concorreram para este desfecho várias circunstâncias, para além da já referida dificuldade de determinar a longitude das Molucas e ter uma certeza absoluta se seriam um direito português ou castelhano. Uma dessas circunstâncias era também a necessidade que o Imperador tinha de dinheiro imediato para as suas campanhas europeias. Contudo, havia ainda uma outra dificuldade para que o país vizinho pudesse tomar posse de quaisquer ilhas no Sueste asiático: o desconhecimento de uma rota que permitisse o regresso dos navios à Nova Espanha (ou à Europa) através do Pacífico, navegando de oeste para leste. Como dito *supra*, a *Victoria* regressou a Sevilha atravessando o hemisfério português, numa viagem que não seria viável no futuro. Para além disso, a *Trinidad*, que ficara em Tímore impossibilitada de navegar, depois de recuperada perdeu o tempo da monção para seguir a rota de Elcano. Decidiu o seu capitão tentar regressar pelo Pacífico, navegando para norte á procura de vento que lhe permitisse tomar o rumo de leste; mas não o encontrou e acabou por ser aprisionada pelos portugueses na costa de Halmahera.⁷

Tentativas espanholas no Pacífico

A chegada da nau *Victoria* carregada de cravo, porém, despertou a cobiça dos mercadores castelhanos e dos financiadores europeus das viagens espanholas; de forma que, enquanto decorriam as negociações que terminaram com o acordo de Saragoça, saíram da Península e da costa americana do Pacífico várias expedições com o objectivo de alcançar as Molucas. Aquela que me parece mais importante de realçar⁸ é a que saiu do porto da Corunha, comandada por Garcia Jofre de Loaysa, em 1525, com sete navios e mais de 450 homens.⁹ Nela seguiria um homem chamado Andrés de Urdaneta, que viria a ter um papel destacado nesta viagem e no futuro dos projectos espanhóis. Para além de uma enorme tenacidade nos seus objectivos, tinha conhecimentos

⁵ A documentação portuguesa da época leva-nos a crer que os melhores especialistas portugueses, naquele tempo, estavam convencidos que, se a contagem das 370 léguas de Tordesilhas fosse feita a partir da ponta leste da Ilha de Santo Antão em Cabo Verde (a ilha mais ocidental), as Molucas estaria no hemisfério de Castela. E é esta a razão que leva a que D. João III proponha a compra dos seus direitos sobre aquelas ilhas por uma avultada soma. Era uma hipótese que Carlos V poderia aceitar (como aceitou), tanto mais que precisava desse dinheiro para a guerra que desenvolvia na Europa. L. Albuquerque, *O Tratado de Tordesilhas...*, Coimbra, 1973, pp. 16 e 17.

⁶ O desfecho final do acordo passou por algumas dificuldades de entendimento, mas acabou por ser assinado a 22 de Abril de 1529. Ricardo E. Santos, *Carlos V Portugal y Brasil*, Madrid, 2000, p. 157 e ss.

⁷ Xavier de Castro, Jocelyne Hamon, Luís Filipe Thomaz, *Le Voyage de Magellan (1519-1522)*, vol 2, Paris, 2007, pp. 791 e ss.

⁸ Em 1527, saiu da Nova Espanha a expedição de Álvaro Saavedra, que não logrou regressar; e, em 1537, Hernando de Grijalva quis fazer a viagem por iniciativa própria e sem consentimento régio, mas não teve melhor sorte. MELLÉN BLANCO, Francisco Mellen Blanco, *Expediciones Españolas en el Pacífico Sur del siglo XVI al XVIII*, Catálogo de Exposición, 2006, pp. 18 e 50.

⁹ Um desses navios era comandado por Sebastião de Elcano, que assim pretendia voltar às Molucas.

acrescidos de matemática e astronomia, que lhe permitiram olhar para as ilhas Molucas e para todos os mares que atravessou de uma forma diferente dos seus companheiros.

A viagem correu muito mal ainda no Atlântico, e apenas quatro navios conseguiram alcançar o cabo *Desejado* no *terminus* do Estreito. E o Pacífico não foi mais amigável nas dificuldades que colocou à armada. Só a *Victoria* conseguiu chegar a Halmahera levando apenas 100 homens do total de 450 que partiram. É o relato de Urdaneta que melhor nos explica o que foi sucedendo, nomeadamente a proliferação do escorbuto que vitimou o próprio capitão Jofre Loaysa e Sebastián de Elcano.¹⁰

A 1 de Janeiro de 1527 fundearam em Tímore, na convicção de que teriam apoio do rei local, da mesma forma que sucedera com os dois navios da armada de Magalhães. O principal problema, para eles, era que os portugueses estavam muito mais fortes em Ternate e dominavam a rota de Malaca, de onde lhes podiam chegar socorros e reabastecimentos. Apesar de tudo, conseguiram guerrear durante cerca de três anos (praticamente até ao final de 1529), resistindo como lhes era possível. Urdaneta foi um desses resistentes que só baixou os braços em 1532, quando chegou às Molucas a notícia do Acordo de Zaragoza, retirando qualquer sentido à sua luta. Todavia, durante os anos que por ali andou, viajou para norte, foi às Filipinas, andou por diversas ilhas, navegou com pilotos locais, recolheu informações diversas e percebeu a alternância sazonal dos ventos das monções.¹¹

O relato que o próprio fez de toda esta viagem e dos acontecimentos que lhe sucederam até que regressou a Espanha, em 1536, diz-nos que, quando chegou a Lisboa:

me tomaron las guardas del Rey de Portugal la rrelaçion y la carta que traya para Vuestra Magestad y asy mysmo me tomaron el libro de la contadoria de nao capitana y Las derrotas, asy del estrecho asta Maluco como Las de Nueva España y outros papeles de memorias y escreturas que me allaron en una caxa mya¹²

Bom!... É natural que o tivessem feito na suspeita de que continham informações que não queriam que fossem passadas a Espanha. Urdaneta queria fazer uma petição ao rei de Portugal para que tudo lhe fosse devolvido, mas o embaixador do seu país aconselhou-o a que não o fizesse. Recomendou-lhe que deixasse o país o mais rapidamente possível e cedeu-lhe um cavalo para o fazer; de forma que, pouco tempo depois já estava em Valladolid pretendendo falar com Carlos V, na altura ausente em Itália. Foi então que escreveu a longa

¹⁰ Agustín Rodríguez González. “La expedición de Loaysa: una guerra en las antípodas”, *XXXVII Jornadas de História Marítima, V Centenario del Nacimiento de Andrés de Urdaneta*, Madrid, 2009, p. 113. Loaysa morreu a 30 de Julho e Elcano a 6 de Agosto de 1526.

¹¹ Quando estavam nas Molucas os espanhóis receberam a visita inesperada da nau de Saavedra, que vinha do México e que foi para eles uma ajuda preciosa. Saavedra, contudo, tinha como objectivo fundamental regressar à Nova Espanha e fez duas tentativas para isso. Em nenhuma delas o conseguiu e morreu durante a segunda, mas navegou até cerca de 31º N e ganhou barlavento, andando bastante para leste. Mortos o capitão e o seu substituto, a tripulação desistiu da travessia e voltou a Halmahera. O regresso falhara, mas as voltas que o navio deu podem ter sido preciosas para a análise que Urdaneta veio a fazer mais tarde.

¹² Andrés de Urdaneta, *Relación que yo Andres de Urdaneta ago de la Armada de Loaysa que partio para Maluco*, Archivo General de las Indias, Patronato, 37, R. 36 fl 17 e 17v.

“Relación” de toda a viagem e com muitos dados sobre o Sueste Asiático e as Ilhas do Pacífico Ocidental, que deveria ser entregue ao Imperador.¹³ Não me custa acreditar que, para além da caixa que lhe foi apreendida em Portugal, muitas outras notas teria que não foram encontradas pelas autoridades portuguesas e que lhe permitiram escrever um relato de 34 páginas, com detalhes que dificilmente podem resultar apenas da sua memória – foram 11 anos intensos, desde que saiu da Corunha até que regressou a Valladolid.

Mas, não só fez o relato já referido, como foi elaborando um plano detalhado, para que Espanha pudesse estabelecer-se perto do comércio das especiarias, fora dos domínios de Portugal, podendo fazer as viagens de ida e volta pelo Pacífico. E este projecto, ou ideia, encontrava um eco velado mas intenso nas autoridades espanholas. Carlos V mostrava-se intransigente quanto a qualquer disputa pelas Molucas (várias vezes o manifestou), para não afrontar o seu cunhado português, mas não renegava outras possibilidades de criar uma colónia no Pacífico Ocidental. E provam-no, sobretudo, as viagens que foram feitas a partir da Nova Espanha, em 1537, por Hernando de Grijalba, e por Ruy Lopez de Villalobos em 1542 – muitos anos depois do acordo de Saragoça.

A primeira foi uma iniciativa do próprio, na sequência de uma expedição ao Peru em apoio às campanhas de Pizarro. Uma iniciativa de oportunidade, quando já estava no mar. Mas Grijalba recusou-se terminantemente a ir às Molucas e entrou em choque com a sua tripulação que se revoltou e o assassinou. Sem capitão, o navio foi seguindo na direcção oeste, enquanto o vento lhe ia servindo, e naufragou junto à Papua, onde foram quase todos chacinados pelos locais.¹⁴

O desejo de ir em busca de novas terras no Pacífico é uma constante na Nova Espanha, durante os anos trinta e quarenta. E, em 1542, foi organizada outra expedição por iniciativa do Vice-rei e o acordo do Imperador, comandada por Ruy López de Villalobos. Partiu do porto de Navidad (no México, no mês de Novembro, com seis navios e cerca de 370 homens¹⁵. Chegaram à grande ilha de Mindanau em Fevereiro do ano seguinte, onde estiveram cerca de um mês. Decidiram voltar a fazer-se ao mar, mas o tempo não lhes permitiu ir mais além do que as duas pequenas ilhas de Sarangani, que ficam logo a sul.¹⁶ Ali estiveram durante um ano, recebendo a visita dos portugueses de Ternate, que foram protestar contra aquela presença, reclamando os seus direitos, nos termos do acordo de Saragoça. Mas Villalobos contestava dizendo que o seu destino era mais para o norte, para umas ilhas que

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Um sobrevivente acabou por chegar a Ternate onde foi recebido por António Galvão, na altura capitão.

¹⁵ É provável que este número se refira apenas a europeus, sendo que viriam outros tantos nativos da América e escravos negros, num total de 800 pessoas, entre homens e mulheres. Consuelo Varela, ed. *El viaje de Don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente*, Milano, 1983, p. 9.

¹⁶ Provavelmente ficaram na mais oriental das duas, que dá o nome ao grupo.

eram um direito de Castela – umas ilhas a que o capitão denominou de Filipinas.¹⁷ Este argumento estava nos pressupostos da política de Carlos V em relação às ilhas do Pacífico ocidental, independentemente do absurdo geográfico que isso significava. O Imperador tinha a noção de que as forças portuguesas no Sueste Asiático podiam garantir a sua presença nas Molucas, mas não teriam capacidade para evitar uma intromissão espanhola nas ilhas do Norte. Impunha um argumento político-militar cujo absurdo era impossível de provar na Europa. E isto denota uma intenção muito clara: Espanha queria uma colónia no arquipélago das especiarias, tendo a noção de que poderia partilhar das riquezas de um comércio muito rentável, desde que encontrasse uma solução para a viagem de volta à costa americana.

Villalobos não a vai encontrar, apesar de ter feito várias tentativas enviando navios que, sucessivamente, tentaram fazer a viagem pelo sul. Reconheceram toda a costa da Nova Guiné, mas não conseguiram prosseguir e regressaram ao ponto de partida. Só lhe restava ir falando com os portugueses, argumentando sempre que a sua presença ali era uma arribada involuntária por causa das condições meteorológicas. O tempo, porém, contava a favor dos portugueses, porque os espanhóis não tinham como manter-se. Acabaram por chegar a acordo, repatriando a tripulação em navios portugueses e deixando os seus nas Molucas.¹⁸ Chegaram a Lisboa cerca de 144 sobreviventes, depois de muitas dificuldades. O próprio capitão morreria doente em Amboino, quando já vinha com destino a Malaca.¹⁹

A viagem tinha sido um fracasso naquilo que eram os seus objectivos definidos: perderam uma parte significativa do seu pessoal, não lograram encontrar a “grande solução” de regresso ao continente americano e terminaram nas mãos dos portugueses, como já acontecera anteriormente. Dei a esta viagem um pouco mais de desenvolvimento porque não creio que os resultados da viagem possam ser apreciados de forma grosseira, comparando-os apenas com os objectivos definidos no regimento inicial dado ao capitão. Villalobos esteve quatro anos entre as Filipinas, as Molucas e a Nova Guiné: enviou várias expedições ao norte, que contactaram com as Ilhas ainda desconhecidas dos espanhóis; pela primeira vez cruzou o estreito de S. Bernardino e – porque as viagens por entre os escolhos do Arquipélago não podem fazer-se ao acaso e à sorte – ouviu certamente muitos pilotos locais (alguns espanhóis e portugueses), que lhe falaram dos ventos, das épocas próprias para viajar para o norte e para o sul e muito mais coisas relacionadas com a navegação naquelas paragens. Em 1546, quando Villalobos inicia a sua viagem para Malaca, os portugueses conheciam toda a costa da China até à baía de Hangzhou (Liampó) e já tinham alcançado o Japão. Havia, portanto

¹⁷ Pela primeira vez os portugueses eram confrontados com a teoria de que, sendo as Molucas um direito seu, Mindanau e as restantes ilhas a norte estavam no hemisfério castelhano e podiam ser tomadas e ocupadas pelos espanhóis. Carlos Martínez Shaw, *Estudio in, Viaje a las Islas del Poniente*, Santander, 2015, p. 19 e 22.

¹⁸ Alguns espanhóis decidiram ficar e integrar a guarnição de Ternate, sob as ordens dos portugueses.

¹⁹ Por razões relacionadas com a alternância dos ventos das monções, os navios que saem das Molucas no princípio do ano, em direcção ao sul, têm de esperar em Banda ou Amboino até ao mês de Maio ou Junho, até terem vento favorável para a viagem até Malaca. Neste caso, os espanhóis contaram com a companhia de S. Francisco Xavier, que assistiu à morte de Ruy Villalobos.

informações sobre os mares mais setentrionais e o relato de Escalante Alvarado dá notícia disso.²⁰ Para além disso, enquanto estiveram em Sarangani e Tímore, os seus navios não pararam e reconheceram uma parte das ilhas Filipinas. Digamos, portanto, que o fracasso desta viagem é muito relativo, olhando para o volume de informação náutica que trouxe para Espanha, onde os sobreviventes chegaram em 1548.

Urdaneta e a torna-viagem

Andrés de Urdaneta – como dito acima – chegou a Valladolid em 1536, vindo das Molucas e tendo passado por Malaca, Índia e Lisboa. Foi nessa cidade que elaborou a *Relación de la Armada de Loaysa*, para ser entregue a Carlos V; e foi também aí que travou conhecimento com Escalante Alvarado, que passou ao México pouco tempo depois e foi um dos companheiros de Villalobos. Neste caso, um dos sobreviventes que chegou a Lisboa em 1548 e escreveu o já referido relato da *Viaje a las Islas del Poniente*. Urdaneta, entretanto, no princípio dos anos quarenta volta ao México e por lá se mantém, sabendo nós que participou em campanhas militares ao Peru, a Santo Domingo e a Nueva Galícia. Em 1553 decide entrar na Ordem de S. Agostinho e é como frade que passará o resto dos seus dias, alcançando ordens em 1556. Diz-nos Agustín Rodríguez²¹ que nos tempos que antecederam este seu retiro para a Ordem, era governador de Michoacán (México), sendo habitual sair da sua residência oficial e ir até ao convento dos Agostinhos, que lhe ficava perto, onde tinha longas conversas com os frades. Conversas em que participava com frequência Escalante Alvarado, o companheiro de Villalobos e amigo de Urdaneta. Digamos que se juntavam ali os elementos de uma tertúlia de grandes conhecedores do Pacífico e das viagens que tinham cruzado esse oceano. Não será fácil provar que discutiam as soluções para o que era o sonho espanhol de encontrar uma via de torna-viagem, para que pudesse sustentar-se uma colónia junto as fontes das especiarias, sem interferir com o espaço português. Mas, atendendo às experiências intensas do grupo que se juntava, também não é disparatado pensar que falavam disso, que dessem opiniões, buscassem soluções, imaginassem projectos.

Em 1558, Carlos V abdica do trono de Espanha, sucedendo-lhe o seu filho Filipe II; e o novo rei recebeu uma informação do Vice-rei da Nova Espanha, Luis de Velazco, onde lhe dava conta da existência de um padre Agostinho, chamado Andrés de Urdaneta, homem de grande experiência sobre as ilhas ocidentais (*islas del poniente*) que garantia saber como fazer a tão desejada torna-viagem. Evidentemente que lhe dava todos os pormenores sobre a vida de Urdaneta e sobre o seu saber cosmográfico. É o próprio rei que decide escrever ao frade agostinho explicando-lhe como era seu grande serviço que o padre ajudasse a preparar e participasse numa nova expedição

²⁰ Escalante Alvarado, *Viaje a las Islas del Poniente*, pp. 116 e ss.

²¹ Agustín Rodríguez González, *Urdaneta y el Tornaviaje*, Madrid, 2021, p. 83. Pena é que o interessante relato desta obra não nos indique as fontes de toda a informação que contém.

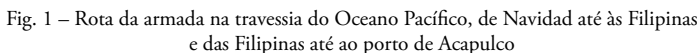
ao Pacífico Ocidental. Confiava no seu saber para um desígnio superior de criar uma nova colónia de sua soberania, que pudesse estabelecer ligação com o continente americano. Urdaneta aceitou a proposta e o soberano enviou, então, uma nova carta a Velazco ordenando-lhe que preparasse tudo para fazer a viagem. Naturalmente que deveriam ser seguidas todas as instruções do padre agostinho quanto à sua organização, rotas a seguir e alturas do ano para as fazer.

A 21 de Novembro de 1564, saía do porto de Navidad, uma armada de cinco navios com destino ao Poniente. Comandava-a Miguel Lopez de Legazpi e levava embarcados cerca de 350 homens, dos quais 150 eram marinheiros e 200 eram soldados, organizados em duas companhias de infantaria. Parecem ser muitos claros os objectivos da empresa, que levava os meios necessários para estabelecer uma posição fortificada, capaz de se defender por longo tempo, se fosse necessário. Os ventos, na altura em que partiram, são predominantemente de norte e nordeste, de forma que a navegação decorreu sem dificuldade, aos rumos de sudoeste e oeste, a caminho da Ásia. Legazpi e Urdaneta, a quando da partida, imaginavam que o seu destino era a Nova Guiné, como lhes foi dito, mas levavam um envelope selado que deviam abrir a navegar e cujo conteúdo desconheciam. Conforme as instruções, abriram a carta ao quarto dia de viagem²² e verificaram que o objectivo era, afinal, a ilha de Cebu.

Já antes este destino tinha sido referido quer por Filipe II quer pelo Vice-rei Velazco, mas Urdaneta tinha recusado essa hipótese por entender que as Filipinas estavam dentro do espaço português definido pelo último acordo. A coroa não quis discutir isso com o padre, porque sabia do seu carácter porfioso e precisava da sua colaboração para conseguir aquilo que considerava como mais importante: a rota de torna-viagem. De forma que adoptou uma posição política pragmática: antes da partida explicitou que o destino era a Nova Guiné, mas entregou ao capitão um envelope lacrado com instruções secretas, que só poderiam ser abertas já a navegar para oeste; essas instruções alteravam o destino fixando-o em Cebu. Filipe II sabia, certamente, que as Filipinas estavam dentro do espaço português e que a sua ocupação violava o acordo de Saragoça – assim lho diziam os cosmógrafos experimentados – mas também sabia que os portugueses não estavam nas Filipinas e dificilmente conseguiriam desalojar de lá os espanhóis, depois destes se terem fixado e fortificado. Era uma posição de poder, que seria defendida com argumentos incertos e imposta como facto consumado. E dessa forma a coroa conseguiria uma colónia num local que era um importantíssimo centro de comércio, bastante mais valioso do que a periférica Nova Guiné.

A localização do estreito de Surigao, que dava acesso às ilhas, era conhecida desde a viagem de Magalhães, de forma que fizeram o caminho sem grandes sobressaltos e sempre com ventos favoráveis. Navegaram entre os 9ºN e os 10ºN até meados de Janeiro, passando pelas ilhas Marshal e ganhando um pouco o norte até cerca dos 12º, porque era essa a latitude das

²² AS instruções seladas eram da Audiência do México, uma vez que o Vice-rei Velazco tinha morrido entretanto. Mas elas correspondiam ao que pretendia Filipe II. Foram abertas a 25 de Novembro, com os navios a navegar com rumo a oeste e vento franco, já por perto da latitude de 9ºN.



Legazpi tinha a noção clara de que teria de mostrar a sua força, sem vacilar em nenhuma circunstância, para que não se repetisse o episódio de Magalhães e dos seus companheiros em 1521. E assim o fez. Perante as hesitações e recusas do rei local e das ameaças que faziam na praia, decidiu bombardear a vila e ocupá-la, construindo uma aldeia protegida por uma paliçada, com uma igreja e um forte no interior. Este seria o seu poiso nos três anos que seguiram. Naturalmente que a infantaria que trazia embarcada, bem armada como estava e dispondo ainda de reservas de espingardas, peças de artilharia e pólvora, foi o garante da existência do que foi a primeira vila espanhola nas Filipinas. Entretanto, conseguiu negociar as mercadorias que pretendia e preparou o navio *S. Pedro* (500 toneladas), para que regressasse à Nova Espanha, sob as instruções de Urdaneta, que indicaria a rota a seguir.

²³ Legazpi enviou um dos seus navios a Butuan – que ele julgava ser uma ilha, não se dando conta que estava na costa da grande ilha de Mindanau – porque ouvira dizer ao piloto de um junco bornéu que naquele porto se negociava ouro e canela. *Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos*, vol V, Madrid, 1947, pp. 31, 73 e 74

conheciam. A verdade é que neste mês os ventos das Filipinas sopram dos quadrantes sul e sudoeste, sofrendo grandes perturbações por entre as ilhas, dadas as altitudes consideráveis de muitas delas. A monção de Sudoeste chega por alturas de Junho e faz-se sentir, progressivamente, de oeste para leste, podendo estender-se até às ilhas Marianas. Nestas condições a saída pelo estreito de Surigao torna-se muito difícil e Urdaneta decidiu navegar para norte, por entre as ilhas e sair para o Pacífico pelo estreito de S. Bernardino. Chegaram até nós dois diários desta viagem escritos pelos pilotos Esteban Rodriguez e Rodrigo Espinosa, cuja informação é muito importante para perceber este complexo caminho até abandonar as Filipinas. Dizem-nos ambos que tomaram o caminho de nordeste, passando a oeste das três ilhas que ficam a norte de Bohol (Camotes). Seguiram depois ao norte, passando entre Cebu e Leyte, avistando Malapascua e Carnasa a bombordo e – mais adiante – Gigantangan e Maripipi a estibordo. De seguida estão à vista de Macis e, tomando o rumo nordeste, passam entre Capul e Dalupiri, alcançando a boca do estreito de S. Bernardino (Fig. 2). É um caminho complexo, que não pode aprender-se apenas por descrições vagas ou esboços toscamente desenhados. Tem passagens que são muito sujas e cheias de escolhos, parecendo-me que tiveram a ajuda de pilotos locais; ou o próprio Esteban Rodríguez, que foi o piloto maior desta viagem, teve tempo para a ir reconhecer e estudar o caminho, enquanto permaneceu em Cebu.²⁴

Tiveram alguma dificuldade em sair o estreito e, sobretudo em tomar o caminho de nordeste, como pretendia Urdaneta, porque o vento era contrário e a corrente também. Só no dia 7 de Junho o vento virou a sudoeste, mas ainda fraco não permitindo vencer a corrente com facilidade. Quando conseguiram sair, foram navegando a nordeste, a lés-nordeste e a leste, no dia 2 de Setembro alcançaram a latitude de “39 grados y medio”²⁵. Seguiam a sueste quarta de leste e assim foram andando até avistar terra americana, no dia 18 de Setembro. Durante cerca de um mês tinham conseguido manter-se em latitudes acima dos 30º, o que lhes permitiu encontrar a zona de ventos variáveis e, às vezes, os gerais do oeste. A parte final da viagem, apesar de estarem perto da costa do destino, teve ainda algumas dificuldades, que foram fatais para muitos tripulantes. Levavam mais de três meses de viagem e muitos deles não resistiram ao escorbuto. A 18 de Outubro de 1525 entraram finalmente em Acapulco, concretizando o sonho espanhol de várias décadas e o objectivo mais importante de toda esta expedição: saber como regressar das Filipinas pelo Oceano Pacífico. Só com esta garantia, a Espanha podia manter a colónia que tinha começado em Cebu: podia mandar soldados, armamento, mercadorias diversas, petrechos, tudo o que fosse necessário. Só agora poderia alargar o seu espaço de intervenção nas Filipinas e encetar outros contactos e outros comércios mais ricos, porque só agora tinha a certeza de poder

²⁴ Essa situação é muito provável, porque Legazpi enviou os seus navios mais pequenos e sucessivas explorações ao norte e ao sul. De algumas delas nós conhecemos os detalhes, de outras apenas referências mais difusas.

²⁵ Latitude indicada pelo piloto Esteban Rodriguez, que não acabou o seu diário, por ter morrido. *Colección...* p. 118 e 119.

trazer para a Nova Espanha os benefícios colhidos do outro lado do Pacífico. A escolha de Acapulco como porto de chegada era mais uma ideia de Urdaneta, que sempre entendeu que o porto tinha melhores condições para apoiar e controlar o movimento marítimo que se adivinhava a partir daí. Repetir-se-ia uma viagem que, com grande sucesso, se fez por mais de 250 anos.

Manila e as Filipinas

Lopes de Legazpi, entretanto ficou em Cebu na aldeia fortificada por si criada, guardada com as duas companhias de infantaria e dispondo de muito material para garantir a sua posição por algum tempo. Tinha apenas carência de víveres que era preciso procurar nas ilhas vizinhas, onde enviava periodicamente os seus navios.²⁶ Logo em 1566 chegou o navio *S. Jerónimo* e em 1567 mais dois galeões trazendo mais soldados, armas e equipamentos diversos, que lhe permitiram, naquela altura, fortalecer-se o suficiente para resistir às tentativas que os portugueses vieram fazer para que abandonasse Cebu e se fosse entregar a Ternate.²⁷ Este último reforço – onde estava um neto de Legazpi – foi um momento muito importante para o sucesso de todo o projecto espanhol, porque permitiu afastar definitivamente os portugueses e lançar novas expedições às ilhas do norte; no que era uma aproximação progressiva a Luzon, que se sabia ser muito rica e frequentada pelos mercadores chineses. Foi nesse ano que os espanhóis estenderam o seu poder a Panai e a Masbate, duas ilhas muito importantes que ficam a noroeste e norte de Cebu.

Em 1569, porém, Filipe II emitiu uma importante cédula que concedia ao capitão da armada o título de governador e capitão general das novas terras espanholas, com autorização para fundar novas cidades e (muito importante) distribuir terras pelos súbditos espanhóis. Esta cédula só chegou às Filipinas em 1570, mas foi determinante para dar uma nova energia aos espanhóis que, até aí, não tomavam verdadeiramente posse de algo que significasse uma riqueza pessoal.²⁸ Este documento pode tomar-se como sendo o acto criador da nova colónia, com um poder estabelecido, e uma linha de dependência definida com a Nova Espanha. Todas estas medidas foram concorrentes num objectivo concreto de alargamento do poder castelhano a outras ilhas, tanto mais que Cebú era escassa em meios de subsistência dos próprios colonos e soldados.

²⁶ Foi em Cebu que, em 1567, foi abordado por Gonçalo Pereira Marramaque, reclamando que aquelas terras pertenciam aos portugueses. A sua resposta era a que já tinha sido definida por Filipe II, pelo Vice-rei do México e por si próprio, desde que ocupou a ilha. Era aliás a mesma resposta que Villalobos dera ao capitão de Ternate, nos anos 40.

²⁷ Deve dizer-se que estes primeiros anos da presença espanhola em Cebú foram bastante difíceis, sobretudo, por causa das dificuldades de abastecimento, que não podiam ser resolvidas com os navios que vinham da Nova Espanha. E Legazpi lutou contra muitas traições que castigou severamente.

²⁸ A cédula saiu de Acapulco a 9 de Março de 1570, numa armada de mais três navios que seriam um reforço das forças espanholas nas Filipinas. António F. García- Abásolo, “La Expansión Mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, in *Historia Mexicana*, 32 (1), 1982, p. 55.

Um precioso manuscrito datado de 1572, hoje depositado no AGI, contém dois relatos da conquista de Luzon, um deles assinado por Juan Pacheco Maldonado,²⁹ que nos dá conta, de forma directa de como os espanhóis foram de Panay até Luzon, nesses anos de 1568 a 1571. E diz-nos o texto que, depois de terem conseguido afastar os portugueses de Cebu, passaram às duas ilhas já referidas e, em 1569, o mestre de campo desembarcou na ilha de Mindouro. Uma parte da população era islamizada e não foi imediata a sua submissão, conseguida no ano seguinte, passando de imediato a Luzon. Na primeira abordagem não conseguiram que os povos de Manila aceitassem o seu domínio do porto, mas, já com a presença de Legazpi e mais gente, lograram ocupar a magnífica baía, onde vinham comerciar anualmente mais de uma dezena de juncos chineses. Mesmo sem que toda a ilha se submetesse ao poder castelhano, na parte oriental da baía foi criada a cidade de Manila, desde então a capital das Filipinas.

Manila tinha várias vantagens sobre a posição de Cebu. A primeira era a de que o porto era amplo e dava abrigo a mais navios. Mas havia uma outra que foi ganhando uma dimensão determinante e que afirmou a nova cidade como uma verdadeira capital do comércio espanhol no sueste asiático: refiro-me ao facto de ali irem muitos juncos chineses e de esses chineses terem uma particular apetência pela prata. Muito cedo, as mercadorias ricas da China – nomeadamente as sedas e porcelanas – eram ali trocadas pela prata que vinha da América, onde era produzida em grande quantidade e a custos relativamente baixos.³⁰ Todavia, este negócio demorou alguns anos a organizar-se e Cebu não perdeu imediatamente toda a importância que teve inicialmente. Nomeadamente na aquisição de especiarias, que lhe vinham das Molucas (cravo e macis) de Mindanau e de outras ilhas da Indonésia. Contudo, no final da década de setenta, Manila, a prata e o comércio da China dominaram toda a actividade dos navios que iam e vinha da Nova Espanha.

O Galeão de Manila e o novo Pacífico

A ocupação e desenvolvimento de Manila enquanto capital do comércio espanhol no Sueste Asiático foi o complemento de uma estrutura que ganhava assim uma nova dimensão, com a introdução da moeda de prata americana nos negócios das especiarias e dos produtos da China. O Oceano Pacífico, que até à viagem de Magalhães era completamente desconhecido da Europa, assumia agora um protagonismo que fechava o ciclo da circulação de

²⁹ *Relación del Descubrimiento de la Isla de Luzón*, Archivo General de las Indias, Patronato 24, R. 25, fl 1 a fl 2v. O relato das folhas seguintes, a pesar de não estar assinado, termina com a data de 1572 e é bastante mais detalhado que o de Maldonado.

³⁰ Até ao estabelecimento da rota do Pacífico, o Japão era o principal produtor de prata do Sueste Asiático. Nem sempre ela entrava na China sem intermediários – e os portugueses foram alguns deles – mas era muito procurada. A chegada da prata americana fez dos espanhóis concorrentes privilegiados deste comércio e teriam dominado em absoluto as relações com o Império do Meio, se ele não estivesse rodeado de regras e preceitos que dificultavam a aproximação de estrangeiros. Diria que os portugueses foram intermediários importantes para fazer entrar esta prata, através de Macau e Cantão. Apesar de muitos mercadores chineses irem directamente a Manila, os portugueses estiveram presentes neste comércio com a Nova Espanha e chegaram a fazer a rota do Pacífico, a partir de Macau. Uma rota de que sobreviveram alguns roteiros.



Rotas e caminhos seguidos dentro do Arquipélago das Filipinas

mercadorias por todo o mundo. Há um novo movimento marítimo, com rotas que resultavam do reconhecimento das condições climáticas do maior oceano, cujas dificuldades estão expressas nos roteiros elaborados pelos pilotos de então.

O padrão básico desta viagem foi apontado por Magalhães, em 1520-21, no que diz respeito à viagem da América para a Ásia, e por Andrés de Urdaneta para a viagem de regresso, em 1565. A primeira coisa que os espanhóis compreenderam com facilidade, nestas primeiras décadas experimentais, foi a de que as viagens deveriam ser feitas a partir da Nova Espanha e não da Península Ibérica. Todavia, outros procedimentos náuticos foram sendo normalizados, com uma expressão clara nos roteiros escritos que até nós chegaram. Servi-me de um dos que integra a colecção manuscrita 3176, da Biblioteca Nacional de España, com o título “Derrotero del viagem de la Nueva españa para Las islas Filipinas y buelta de elas a la dicha Nueva españa”.³¹

³¹ *Derroteros de Indias*, Mss 3176, fl 33 e ss.

Diz-nos o texto que, saindo de Acapulco³², deve navegar-se ao su-sudoeste até onde o vento deixar, tentando alcançar os 10º N, até estar norte-sul com os baixos de Villalobos³³. Navegar, então, até ficar em 13ºN, passando pelo meio dos Barbudos (Marshall) e do arquipélago das Marianas, entre Guam e Saipan. Daí deve tomar-se o caminho do estreito de S. Bernardino, que dá acesso a Manila. Para isso buscar-se-á o Cabo Espírito Santo (norte de Samar) e atender-se ao seguinte: se for tempo de brisas, pode ir-se pelos 13ºN, sendo melhor guardar os 12,5º ou mesmo 12º, para não aborlar o estreito demasiado a norte.³⁴ Porém, vindo na época dos vendavais (que acontecem depois de Junho, quando a monção do sul já se declarou), devem os navios encostar-se aos ilhéus (na costa de Samar) e entrar no estreito quando parecer melhor ao piloto.³⁵ No regresso a Acapulco, segue-se uma rota um pouco decalcada da que seguiu Urdaneta, saindo por S. Bernardino e navegando a nordeste até aos 37ºN (ou mesmo até aos 40º), onde haverá ventos de oeste que permitem navegar até ao continente americano.

No meio das ilhas Filipinas, depois de entrar o estreito,³⁶ diz o roteiro que deve navegar-se até Ticao e corrê-la até à sua ponta norte, tendo cuidado com alguns rochedos que se prolongam para o mar. Da sua ponta norte avista-se a leste a ilha de Burias, que deve ser percorrida pela costa sul, e seguir para sul de Marinduque sem se aproximar muito dela porque tudo é baixo. O canal de acesso a Manila passa entre a pequena ilha Verde e a ponta Escarceo (na parte norte de Mindoro), de onde se segue para a capital costeando a ilha de Luzon até à entrada da baía.³⁷ O regresso ao Pacífico, até ao estreito de S. Bernardino, é feito por uma rota semelhante à de ida, mas navegando para leste até ter safas todas as ilhas para tomar o rumo de nordeste, como foi dito.

Os roteiros não nos dizem claramente qual é a melhor altura para fazer cada viagem, referindo apenas o perigo dos vendavais – os tufões do sueste asiático que podem ocorrer a partir de Junho e até Setembro. Filipe III criou, contudo, um regimento, em 1520, determinando que os navios deveriam sair de Acapulco até 25 de Março,³⁸ para que chegassem às Filipinas antes de Junho (o que nem sempre era conseguido). A saída de Manila deveria ser

³² 16º 49,5'N; 099º 53'W

³³ Estes baixos são difíceis de localizar, havendo contudo a indicação de que Villalobos, navegando por ci. 13,5º se deparou com eles na noite de 17 de Novembro de 1542. Consuelo Varela, *Op. Cit.*, p. 44. Suponho que estarão perto das primeiras Marshall, porque o autor do roteiro indica ser nessa longitude que se deve ganhar o norte até aos 13º, para passar pelo meio desse arquipélago (Barbudos). Quer isto dizer que a navegação no paralelo dos 10ºN é uma forma de dar resguardo a estes baixos, mas, uma vez que estão passados deve voltar-se aos 13,5º, passando pelo meio das Marshall e das Marianas (como veremos).

³⁴ A entrada do estreito de S. Bernardino está em ci. de 12,5º e a navegação faz-se a um rumo próximo de SE, passando a norte da ilha de Capul.

³⁵ Ficará um pouco a sul do estreito, protegido do mau tempo, podendo avaliar as melhores condições de vento e de mar, mas fazer a entrada em segurança.

³⁶ Quando os navios aborlam o estreito com ventos sul e ficam demasiado a sotavento (demasiado a norte), podiam dar volta pelo norte da ilha de Luzon e aborlar Manila, vindo de oeste para leste. A parte final desta viagem era, aliás, a mesma que faziam os juncos vindos da China e os portugueses de Macau.

³⁷ Uma descrição completa desta rota teria muito mais detalhes que se tornaria fastidioso estar a descrever aqui, no âmbito deste trabalho. A minha ideia é apenas a de mostrar algumas nuances deste caminho e a sua dificuldade.

³⁸ William Schurz, *The Manila Galleon*, p. *Apud* José E. Borao Mateo, "The Arrival of the Spanish galleons in Manila...", p. 4 e 5

feita até ao último dia de Junho. Digamos que não era fácil cumprir estas datas, porque o navio chegava demasiado tarde às Filipinas, para que estivesse em condições de poder partir dentro da data determinada. Mas o regimento pode dar-nos uma ideia das datas e explicar algumas das recomendações dos roteiros. À saída de Acapulco, em Março, o vento é de norte e noroeste, mas, à medida que navegam para sul (até aos 10°N) ronda para norte e leste, facilitando toda a viagem até à Ásia. A chegada ao estreito de S. Bernardino dificilmente ocorrerá antes do final de Maio ou princípio de Junho, com ventos leste, sueste e sul.³⁹ No final de Junho ou princípio de Julho, apesar de ser a época dos tufões que inspiram grande cuidado, quando se sai o estreito encontra-se ainda os ventos dos quadrante de sul e sueste, permitindo navegar ao nordeste até aos 35°N ou 40°N.

Deve dizer-se que, apesar destas recomendações que visavam uma maior segurança dos navios, a viagem podia fazer-se (e fez-se) noutras alturas do ano e, nalguns casos chegou a fazer-se duas viagens no mesmo ano.

Conclusão

O historiador australiano Óscar Spate escreveu uma vasta obra (3 vols), de que o primeiro volume tem o nome sugestivo de *Spanish Lake*. E no prefácio da mesma obra, o autor diz-nos que este seu trabalho foi feito com o mesmo espírito das palavras de Lucien Febvre, na introdução da magistral obra de Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique*. Quer ele dizer que o animou a ideia de tratar o Oceano Pacífico como uma personagem histórica em si mesmo, que modelou a história dos povos que com ele se relacionaram e com ele viveram. Há um momento em que nos diz que a sua obra é uma história do Pacífico e não uma história dos povos do Pacífico, o que faz todo o sentido. Não porque esses povos desapareçam no seu discurso, mas porque todos eles se integram no que lhes deu esse vasto oceano.

Este pequeno trabalho, começando com a entrada de Magalhães num novo oceano que designou por Pacífico, segue o mesmo espírito que, aliás, me parece ser a essência de toda a História Marítima. Evidentemente que tudo quanto é História tem a ver com os homens, mas tem condicionantes diversas que não dependem apenas da natureza humana em si. Spate fala de um oceano que tinha uma existência física muito antiga, que tinha também uma história feita pela relação que com ele mantiveram os povos das ilhas ocidentais e da costa americana (sobretudo o Peru). Mas no momento em que Magalhães dobrou o cabo Desejado, para o atravessar até às Filipinas, este oceano começou uma outra história. Nasce nesse momento o personagem histórico que foi o Pacífico espanhol, extraordinariamente complexo e rico, com consequências no mundo ibérico e atlântico, onde emerge como a ponta de um iceberg o *Galeão de Manila*. Essa nova entidade oceânica é feita de todas as condições físicas que lhe

³⁹ Daí as recomendações para que não se deixem ficar a norte do estreito porque ficarão demasiado a sotavento e terão dificuldade em entrar.

eram próprias, bem como de todos os elementos que lhe trazem os recém-chegados intrusos. É com todos eles que se estrutura um novo mundo económico-político, com pólos na Nova Espanha e nas Filipinas.⁴⁰

O meu objectivo, com este trabalho, era salientar de forma elementar um dos elementos deste novo oceano Pacífico que opôs muitas dificuldades à navegação, mas que a ousadia humana conseguiu contornar.⁴¹ Porque este personagem histórico tem riquezas, tem seres humanos de diversas geografias, tem guerras, tem um comércio riquíssimo... Mas também tem ventos e correntes que os homens precisam de conhecer e aprender a dominar, para afirmarem o seu lugar. Não há a azáfama dos portos, não há estaleiros de construção naval, não há armazéns cheios de produtos exóticos, se não houver uma forma de atravessar com segurança as grandes superfícies marítimas. Um processo de aprendizagem técnica, cujo resultado se expressa no texto dos roteiros referidos,⁴² sem os quais o Pacífico (enquanto lago espanhol) não seria possível. Eles espelham as soluções encontradas pelos pilotos e cosmógrafos para que os navios possam deslocar-se em segurança de um extremo ao outro. É uma temática menos cuidada pelos historiadores, mas é incontornável na história de todos os oceanos – a história das suas condições de navegabilidade e de como foram ultrapassadas.

⁴⁰ Em boa verdade, para além das Filipinas e da Nova Espanha, poderíamos acrescentar-lhe a teia de comunicações marítimas do Sueste Asiático (com portugueses, chineses, malaio e outros), bem como as outras regiões da América do Sul, onde se produzia prata e ouro (sobretudo).

⁴¹ As dificuldades dos oceanos nunca se vencem, verdadeiramente – contornam-se ajustando-nos.

⁴² A que se junta o saber astronómico, a arte da manobra dos navios e tudo o mais que é necessário para os pôr a navegar com segurança.

Fontes e Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís, *O Tratado de Tordesilhas e as Dificuldades Técnicas da sua Aplicação Rigorosa*, Sep da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol XXIII, Coimbra, 1973.

ARANA, Camilo, *Derrotero del Archipiélago Filipino*, Madrid, Dirección de Hidrografía, 1879.

ARTECHE ARAMBURU, José de, *Urdaneta : el dominador de los espacios del Océano Pacífico*, Madrid, Espasa-Calpe, 1943.

———, *Legazpi: Historia de la conquista de Filipinas*, [s.l.], Pangea Ebook Librería Digital, 2020.

BORAO MATEO, José Eugénio, “The arrival of the Spanish galleons in Manilla from the Pacific Ocean and their departure along Kuroshio Stream (16th and 17th centuries)”, *Journal of Geographical Research*, nº 47, National Taiwan Normal University, 2005, disponível em <https://homepage.ntu.edu.tw/~borao/2Profesores/Kuroshio.pdf>

CASTRO, Xavier de, HAMON, Jocelyne, THOMAZ, Luís Filipe, *Le Voyage de Magellan (1519-1522)*, 2 vols, Paris, Chandeigne, 2007.

Colección de Diarios y Relaciones para la Historia de los Viajes y Descubrimientos, vol V, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1947.

Derroteros de Indias, Biblioteca Nacional de España, Mss 3176.

ESCALANTE ALVARADO, Garcia de, *Viaje a las Islas del Poniente*, Estudio preliminar de Carlos Martínez Shaw, Santander, Editorial de la Universidad de Cantabria, 2015.

GARCÍA-ABÁSULO, António Francisco, “La Expansión Mexicana hacia el pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, in *História Mexicana*, 32 (1), 1982, pp 55-88.

MELLÉN BLANCO, Francisco coord. *Expediciones Españolas en el Pacífico Sur del siglo XVI al XVIII*, Catálogo de Exposición, [Madrid], Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior de España (SEACEX), 2006.

MORGA, António de, *Sucesos de Las Islas Filipinas*, Edición crítica y comentada y estudio preliminar de Francisca Perujo, México, Fondo de Cultura Económica, 2007.

Relación del Descubrimiento de la Isla de Luzón, Archivo General de las Indias, Patronato 24, R. 25 [mss]

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín, *Urdaneta y el Tornaviaje*, Madrid, La Esfera de los Libros, 2021.

SANTOS, Ricardo Evaristo, *Carlos V Portugal y Brasil*, Madrid, Brand Editorial S.L, 2000.

SIERRA DE LA CALLE, Blas, “La expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565)”, *XXXVII Jornadas de História Marítima: V Centenario del Nacimiento de Andrés de Urdaneta*, Madrid, Instituto de História e Cultura Naval, 2009, pp. 129-167.

SPATE, Oskar, H. K. *The Pacific since Magellan*, vol 1, *The Spanish Lake*, Camberra, Australian National University Press, 1979.

URDANETA, Andrés de, *Relación que yo Andres de Urdaneta ago de la Armada de Loaysa que partio para Maluco*, Archivo General de las Indias, Patronato, 37, R. 36 (1) [mss]

VARELA, Consuelo, ed. *El viaje de Don Ruy López de Villalobos a las Islas del Poniente*, Milano, Cisalpino-Goliardica, 1983.

NAVEGAR PELA TINTA: A TRANSMISSÃO TEXTUAL NOS ROTEIROS OCEÂNICOS

Luana Giurgevich¹

Resumo

Com o desenvolvimento das viagens de longa distância, tornou-se necessário produzir ferramentas capazes de se adaptarem às novas condições de navegação. Os roteiros oceânicos foram criados como uma nova forma de recolher dados científicos e dar sentido ao espaço marítimo. As informações contidas nos roteiros interessaram a uma grande variedade de agentes, tanto no mar quanto em terra, permitindo uma ampla disseminação do conhecimento oceânico até entre leitores menos especializados. Este artigo analisa a evolução dos roteiros oceânicos como género textual, olhando para as práticas de produção, de transmissão e de recepção desses textos, e também para a rede de relações com outras tipologias textuais, como diários de bordo, tratados cosmográficos e crónicas, entre outros.

Palavras-chave: roteiro oceânico; literatura náutica; géneros textuais; circulação de conhecimentos.

Abstract

With the development of long-distance travel, it became necessary to create tools capable of adapting to new navigational conditions. Ocean routes were created as a new way of collecting scientific data and understanding the maritime space. The information contained in the charts was of interest to a wide range of actors, both at sea and on land, and allowed a wide dissemination of oceanic knowledge, even among less specialised readers. This article analyses the development of oceanic writings as a textual genre, considering the practices of production, transmission and reception of these texts, as well as the network of interrelation with other textual typologies, such as logbooks, cosmographic treatises and chronicles, among others.

Keywords: oceanic writings; nautical literature; textual genres; circulation of knowledge.

¹ Investigadora do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa e membro da equipa do "Projecto RUTTER: Making the Earth Global," luana.giurgevich@gmail.com.

Introdução

“I testi di viaggio sono [...] come ordigni a frammentazione le cui schegge si possono trovare anche molto lontano dal luogo dello scoppio.”

(“Os textos de viagem são [...] como bombas de fragmentação, cujos estilhaços podem ser encontrados mesmo muito distantes do local da explosão.”)²

Com esta frase, simples, mas de grande efeito, Andrea Canova exemplificava o profundo impacto que os “textos de viagem” como a *Relazione del primo viaggio attorno al mondo* de Antonio Pigafetta tiveram na cultura europeia do século XVI. Esta é também a chave com a qual se quer tentar entender neste artigo a complexa questão da relação entre escrita e viagem oceânica e, sobretudo, o processo de transmissão textual dos roteiros oceânicos. Já no final do século XV, os “estilhaços” deste gênero textual saíam do nicho dos profissionais experientes na arte de navegar e chegavam a um público internacional de leitores, alcançando assim um nível de disseminação sem precedentes. A linguagem roteirística e as narrativas dos pilotos infiltravam-se lentamente em ambientes que pouco tinham a ver com o *milieu* náutico *tout court*. E mais, ao contrário do que acontecia com outros textos roteirísticos geograficamente mais localizados e representativos de restritas áreas costeiras, os roteiros oceânicos vinham profundamente carregados de novos significados e tornavam-se em modelos sistêmicos que conectavam profundamente entre si sociedades e mundos longínquos. Estas valiosas ferramentas de navegação não eram apenas documentos técnicos. Entrando a fazer parte da engrenagem editorial, a “cadência” da escrita roteirística tornava-se facilmente reconhecível para qualquer leitor. O tratado cosmológico de Johann Schöner, *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio*, já em 1515 tinha traduzido para latim alguns roteiros oceânicos primitivos. Apesar de estar localizado em Nuremberga, longe do mar, Schöner estava bem informado sobre as viagens oceânicas e divulgava as informações náuticas derivadas dos roteiros utilizados pelas frotas navais de Jorge de Aguiar e João de Sousa de Lima apenas poucos anos antes da publicação da sua obra.³ Os roteiros oceânicos de matriz ibérica, quer as versões originais, as traduções ou as cópias, circularam tão intensamente ao ponto de estarem hoje presentes em quantidade conspícua nas bibliotecas e nos arquivos do mundo inteiro.

Este artigo está dividido em duas partes. A primeira parte roda à volta da definição de roteiros oceânicos, analisa a aplicação da escrita roteirística em contextos menos técnicos e investiga as apropriações dos roteiros em novos contextos textuais. A introdução dos roteiros no quotidiano de um público neófito, internacional e ávido dos novos conhecimentos

² CANOVA, Andrea – “Introduzione: Esperienza e letteratura nella *Relazione*”, p. 92. A *Relazione* de Pigafetta na edição filológica de Andrea Canova foi traduzida pela primeira vez em português apenas recentemente por Joana Lima. Cfr. PIGAFETTA, Antonio – **Relação da primeira viagem em torno do mundo** (Edição, introdução, tradução e notas por Joana Lima).

³ O texto de Johann Schöner é o único documento que testemunha a existência destes roteiros. Sobre este assunto, ver GIL, Juan – Johann Schoener y los descubrimientos geograficos, pp. 235–263. Agradeço o Prof. Henrique Leitão por esta referência.

científicos e marítimos, marcou um ponto de virada histórico na forma como as pessoas entendiam o mundo e o espaço. Este resultado não havia sido alcançado por nenhuma outra tipologia de roteiros.

A segunda parte deste artigo adentra-se no tema da preservação e da transmissão textual dos roteiros oceânicos. O aparecimento dos roteiros como coleções, tanto manuscritas quanto impressas, é um fator determinante na história da transmissão dos roteiros como género textual. Embora alguns roteiros específicos, escritos por um único autor ou relacionados com uma rota só, possam ter alcançado uma circulação substancial, foi o reconhecimento dos roteiros oceânicos como objectos culturais e bibliográficos por parte de uma comunidade “global” de leitores a determinar a sua vertiginosa circulação.

Os roteiros oceânicos na intertextualidade

As viagens de longa distância tiveram uma influência significativa na produção de textos náuticos em termos de estilo, estrutura, função e conceito. Neste contexto dinâmico e de grande fervor criativo, veio a constituir-se um rico *corpus* de literatura náutica.⁴ Os roteiros oceânicos começaram naturalmente a entrelaçar-se com uma grande variedade de outros géneros textuais, e não só técnicos. De um ponto de vista histórico, vários estudiosos debruçaram-se sobre a evolução da produção de diferentes géneros textuais e propuseram modelos de classificação para a literatura náutica ibérica baseados em características linguísticas e funções textuais.⁵ O número variável de tipologias que se encontra nos vários trabalhos é o resultado da natureza híbrida dos textos relacionados com a experiência oceânica. A necessidade de diferenciar textos literários de textos técnicos, por vezes, tem levado a decisões discutíveis. A distinção entre “roteiros” e “diários de bordo” foi particularmente controversa, e, nalguns casos, a diferença é bastante ténue. Segundo alguns autores, a narrativa dos roteiros poderia representar uma “fase embrional” da evolução dos diários de bordo, enquanto, segundo outros, haveria até uma identificação total dos dois géneros.⁶

⁴ Uma elucidativa síntese da literatura náutica em Portugal, entre os séculos XV e XVI, é dada por Jorge Semedo de Matos. Cfr. SEMEDO DE MATOS, Jorge – O manuscrito de Praga e a marinharia portuguesa quinhentista, pp. 41–42. A mais detalhada análise da evolução dos roteiros portugueses encontra-se na tese de doutoramento de José Manuel Malhão Pereira, recentemente transformada em livro. Cfr. MALHÃO PEREIRA, José Manuel – *Roteiros Portugueses. Séculos XVI a XVIII. Sua génese e influência no estudo da hidrografia, da meteorologia e do magnetismo terrestre*. Sobre o manual de navegação oceânica como novo género técnico da literatura náutica, veja-se a tese de Carmo Lacerda. Cfr. LACERDA, Carmo – *Entre Lisboa e Sevilha: Contribuições Náuticas de Francisco Faleiro*.

⁵ Para uma ideia das diferentes classificações da literatura de viagem e náutica, vejamos-se, entre outros: CARVALHO, Joaquim Barradas de – *O Renascimento português: Em busca da sua especificidade*, pp. 18–19; PINTO, João Rocha – *A viagem: memória e espaço. A literatura portuguesa de viagens: Os primitivos relatos de viagem ao Índico, 1497–1550*, p. 57; e, mais recentemente, SILVA, Ana Celeste – *Pilotos e pilotagem nas navegações portuguesas. Da prática do mar à produção escrita (Do século XVI à primeira metade do século XVII)*, pp. 173–208.

⁶ Margarita Zamora distinguiu entre roteiros mais e menos tradicionais, interpretando os diários de bordo de D. João de Castro como uma forma menos tradicional de roteiro, enquanto, Josiah Blackmore recentemente apontou para uma identificação quase total dos dois géneros. Vejamos-se: ZAMORA, Margarita – *Reading Columbus*, pp. 117–119; BLACKMORE, Josiah – *The Inner Sea. Maritime Literary Culture in Early Modern Portugal*, pp. 55–65.

A narrativa do diário de bordo era marcada pela passagem do tempo (linha temporal), registada dia a dia. Em contraste, os roteiros caracterizavam-se pela institucionalização de uma rota-padrão (linha espacial), a ser repetida infinitas vezes por outros pilotos. Assim, nos roteiros, a materialidade da viagem física que deu origem ao texto perdia interesse e estes ficavam desprovidos de qualquer contingência ou evento inesperado. Muitos roteiros foram escritos ou reescritos após várias navegações, reflectindo a acumulação da experiência ao longo de vários anos por um ou por mais pilotos experientes. A linha espacial nos diários de bordo acabava por ser uma, linear e contínua, como a sua linha temporal, não obstante fosse experienciada através de dificuldades e eventos inesperados. Os roteiros, ao contrário, introduziam uma compreensão diferente dos caminhos de água, transformando as rotas em “espaços seguros.”⁷ O espaço oceânico era visto como uma rede de nós, onde posições conhecidas (a localização de uma ilha), perigos (zonas de baixos) ou recursos para reabastecimento, entre outros, guiavam o movimento dos navios. A transmissão escrita da melhor rota possível implicava um texto estruturalmente diferente do de um diário de bordo. A rota marítima nos roteiros poderia ser chamada de “linearidade quebrada,” porque era articulada por uma série de rotas alternativas. O roteiro oceânico dava espaço a múltiplas possibilidades e seguia a lógica do “se fordes...”. Os roteiros permitiam alterações, actualizações, melhorias, diferenciando-se ainda mais dos diários de bordo que estavam mais ligados às contingências de uma viagem específica. Nos roteiros a linearidade podia tornar-se em caminho circular, ou mais frequentemente, em ziguezague. No entanto, o roteiro não era totalmente desprovido de qualquer temporalidade, pois estruturava o tempo por meio da inclusão das diferentes condições meteorológicas, como estações, monções, horários de partida e outros elementos que contribuíam para o desenvolvimento de uma narrativa, que se poderia chamar, das “possibilidades da navegação.” Se, por um lado, o principal objectivo de um roteiro era especificar rotas marítimas e fornecer instruções detalhadas a futuros pilotos para realizar uma navegação segura até um determinado destino; por outro, os roteiros não eram a única fonte de informação que pudesse exercer esta função. O uso dos textos e a função que lhes é atribuída complica ainda mais uma tentativa de classificação. Um exemplo disto é o relato anónimo do naufrágio da nau Santo Alberto, datado do final do século XVI. O texto aderiu às convenções e aos identificadores formais da literatura de naufrágios, mas, surpreendentemente, na sua introdução o autor destacava a utilidade prática do texto para a navegação, afirmando que o mesmo tinha sido escrito “em modo de roteiro,” para que pudesse servir a todos os que iriam navegar à volta da Índia.⁸

⁷ O conceito de um espaço seguro oceânico foi introduzido por Brian Patrick Jones. Veja-se: JONES, Brian Patrick – *Making the Ocean: Global Space, Sailor Practice, and Bureaucratic Archives in the Sixteenth-Century Spanish Maritime Empire*, p. 216.

⁸ *Apud* PAULA, Glória de Santana – Um manuscrito anónimo do naufrágio da nau *Santo Alberto* (1593), pp. 140–141.

Neste artigo o “roteiro oceânico” é considerado na sua acepção mais abrangente, focada nas características que os próprios autores de roteiros achavam determinantes para a definição do género textual. Por isso, o objectivo não é estabelecer uma tipologia rígida na qual todos os textos se encaixem à perfeição. O que interessa é discutir os procedimentos de escrita e de transmissão textual que envolvem os roteiros oceânicos.

A introdução da definição “roteiro oceânico” como categoria de classificação não é recente. Apresentada em 1969 por Avelino Teixeira da Mota e desenvolvida sucessivamente por Luís de Albuquerque, esta classificação elevava os roteiros portugueses a instrumentos de uma experiência epistemológica planetária e valorizava o género textual por ser flexível e mutável. Seguindo a linha de investigação aberta por Mariano Cuesta Domingo, tal como as cosmografias e outros textos de origem oceânica, também os roteiros têm sido analisados como peças-chave de uma cartografia textual vernacular.⁹ A integração de materiais visuais, escritos e decorados, desempenhou um papel crucial no fomento do crescimento de uma tradição textual oceânica compartilhada por diferentes comunidades de profissionais (pilotos, cosmógrafos, cartógrafos, etc.). Contudo, um universo de agentes ainda mais alargado contribuiu activamente na transmissão do género oceânico. É de realçar que muitos destes agentes tinham apenas uma experiência “virtual”¹⁰ das viagens de longa distância. As características linguísticas dos roteiros oceânicos, como o uso de segunda pessoa didáctica, ou a utilização de fórmulas sintéticas, juntamente com algumas estratégias textuais visuais, facilitavam a recriação “virtual” dessas viagens por inúmeros leitores. Os roteiros, na forma em que eram escritos, proporcionavam imediatismo à experiência oceânica.

Estudos recentes sobre os géneros textuais científicos demonstraram que certas tipologias, como por exemplo os livros de receitas médicas, podiam ser considerados “géneros epistémicos.” Segundo Gianna Pomata, esses géneros eram “intrinsecamente sociais” e contribuíam para a construção de comunidades científicas especializadas.¹¹ No entanto, a aplicação do conceito de “géneros epistémicos” aos roteiros levanta alguns problemas. No caso dos roteiros oceânicos, observa-se que a *res publica nautica* compreendia uma comunidade de actores muito mais ampla. Os roteiros oceânicos eram ferramentas que contribuíam para a construção de uma “comunidade global.” De facto, Margaret Schotte traça a história do diário de bordo de Colombo a Cook como um gradual fracasso epistémico, devido principalmente, como argumenta a historiadora, à crescente diversidade de públicos, ao desvio

⁹ CUESTA DOMINGO, Mariano – “La cartografía ‘en prosa’ durante la época de los grandes descubrimientos americanos”, p. 286; SÁNCHEZ, Antonio – Cartografía en lengua romance: *Las cartas de marear* en los regimientos y manuales españoles sobre el arte y la ciencia de navegar, pp. 161–187.

¹⁰ A ideia de “literary technology of virtual witnessing” foi introduzida por Steven Shapin e Simon Shaffer, segundo a qual o leitor é guiado virtualmente para replicar experiências científicas. Aqui é aplicada ao contexto marítimo. Veja-se: SHAPIN, Steven, e SHAFFER, Simon – *Leviathan and the air-pump: Hobbes, Boyle, and the experimental life*, p. 60.

¹¹ Sobre os géneros epistémicos são indispensáveis os estudos de POMATA, Gianna – *Sharing Cases: The Observations in Early Modern Medicine*, p. 197; Id. – *The recipe and the case: epistemic genres and the dynamics of cognitive practices*, pp. 131–154.

do propósito original dos textos e à própria natureza interdisciplinar dos textos.¹² Olhando para os roteiros oceânicos, pode-se acrescentar que esse fracasso epistémico não foi um corolário da evolução do género, pelo contrário, este estava já em embrião nas primeiras testemunhas de circulação de roteiros, determinando claramente as formas da transmissão textual do género.

Ao examinar mais de perto os roteiros oceânicos, fica claro que até ao século XVII, as fronteiras entre os géneros textuais eram muito porosas e havia frequentes sobreposições de formas e terminologia. Nem sempre a distinção entre diários de bordo e roteiros de navegação era bem percebida. Por exemplo, em 1596, o piloto-mor Gaspar Ferreira Reimão (?-1626) falava do seu diário de bordo como de um roteiro.¹³ O mesmo acontecia com os diários de bordo de D. João de Castro (1500-1548), que eram referidos como roteiros seja pelo autor, seja pelos seus contemporâneos.¹⁴ Em 1606, o cosmógrafo-mor espanhol Andrés García de Céspedes (1560-1611) reconhecia a importância dos “roteiros” de Castro como modelos para os navegadores espanhóis. As características que García de Céspedes mais valorizava nos “roteiros” de Castro eram a descrição diária de cada dia da viagem de Lisboa à Índia, a explicitação da rota marítima e a declaração da posição do navio.¹⁵

Alguns intelectuais de renome, e especialmente cronistas, reconheceram rapidamente o poder estilístico e narrativo dos roteiros oceânicos. De acordo com eles, os roteiros oceânicos eram as ferramentas mais eficientes para a interpretação histórica do mundo. Assim, João de Barros (ca. 1496-1570) declarava que o seu trabalho tinha sido composto “à maneira de roteiro de navegar” e que este era o único método possível para fornecer uma descrição “universal” (global) dos portos e das terras de todo aquel mundo oriental. Curiosamente, ao escrever o seu próprio “roteiro,” Barros convidava o leitor, que provavelmente nunca tinha visto o “perfil desta costa oriental,” a usar a sua imaginação e a visualizar os novos espaços descritos por palavras, empregando a sua mão esquerda.¹⁶ Esta estratégia estilística permitia a Barros tornar a navegação algo tangível e real. O conteúdo técnico marítimo transcendia várias fronteiras textuais e tornava-se fluido. João de Barros não era o único a usar o roteiro como ferramenta estilística. O padre jesuíta Mestre Belchior Nunes Barreto (1520-1571),

¹² SCHOTTE, Margaret – “Expert Records: Nautical Logbooks from Columbus to Cook”, pp. 281-322.

¹³ REIMÃO, Gaspar Ferreira Reimão – “Diário da navegação da nau S. Pantaleão, da Índia para Portugal, no ano de 1596”, p. 284.

¹⁴ Veja-se, a título de exemplo, BARROS, João de – *Segunda década da Ásia*, f. 114r. Sobre Dom João de Castro, veja-se a recente contribuição de JESUS, Roger Lee de – As ‘Tábuas dos Roteiros da Índia’ de D. João de Castro da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra: novos dados, pp. 75-116.

¹⁵ GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés – *Regimiento de navegación*, p. 131.

¹⁶ Este programa é declarado no livro nono de BARROS, João de – *Primeira década da Ásia*, fls. 105v-106r. Josiah Blackmore assinalou estratégias narrativas semelhantes na escrita historiográfica de Fernão Lopes de Castanheda. Veja-se BLACKMORE – *The Inner Sea*, pp. 61-65. Rui Manuel Loureiro recentemente destacou o lado inovador da escrita de Barros e especificamente o uso de “pausas narrativas,” que tinham a função de enfatizar a descrição dos espaços geográficos e marítimos. Veja-se: LOUREIRO, Rui Manuel – Revisitando as Décadas da Ásia: Algumas observações sobre o projecto historiográfico de João de Barros [em linha], s.p. Sobre a consciência que o leitor tinha dos novos espaços através da visualização com a ajuda das mãos, veja-se OLIVEIRA, Francisco Roque de Oliveira – Lançando linhas imaginárias: metageografias da Ásia nas descrições geográficas e na cartografia portuguesa do século XVI, p. 5.

numa carta datada de 23 de Novembro de 1555, e escrita em Macau, também prometia elaborar o “roteiro” da viagem realizada com outros missionários de Malaca a Macau.¹⁷

A relação próxima entre compêndios de geografia, cosmografia, história e roteiros oceânicos é demonstrada pela intersecção entre esses diferentes géneros no *Roteiro Geral* (1587) de Gabriel Soares de Sousa, um texto crucial para a navegação ao longo da costa do Brasil que, embora manuscrito, teve uma grande circulação.¹⁸ Na tradição textual da obra de Gabriel Soares de Sousa, a sobreposição de diferentes discursos é evidente até mesmo a partir da ambiguidade do título (*Roteiro Geral*, *Notícia do Brasil* ou *Tratado descritivo do Brasil?*). Os pilotos certamente foram um factor crucial na disseminação de informações náuticas, mas uma contribuição substancial também veio de um grupo de autores como Gabriel Soares de Sousa que fizeram suas as narrativas dos pilotos. Como observou a historiadora da ciência Paula Findlen, as conversas com pessoas bem informadas como os pilotos faziam parte do *modus operandi* do padre jesuíta José de Acosta (1540–1600), autor da *Historia natural y moral de las Indias* (1590).¹⁹ O padre Acosta ia mais longe do que interrogar os pilotos, a quem se referia como “los maestros desta arte” (“os mestres desta arte”).²⁰ Ele procurava compreender delicados aspectos técnicos da navegação. Os resultados das suas conversas com os pilotos traduziram-se numa longa discussão sobre a variação da agulha incluída na *Historia Natural*. Foi um piloto português anónimo “muy diestro” (“muito hábil”) a fornecer-lhe todas as explicações que fossem precisas.²¹ Quando Joaquim Barradas de Carvalho discutia a emergência de “uma nova literatura” com “autores novos,” incluía no seu *excursus* tanto “técnicos de navegação” como autores que “fazem de tudo um pouco: são ao mesmo tempo roteiristas, geógrafos, cosmógrafos e às vezes historiadores e cronistas.”²² É nesta direcção que devem ser considerados mediadores como João de Barros e José de Acosta, mas sobretudo os roteiristas Gabriel Soares de Sousa e Duarte Pacheco Pereira, cujos textos testemunham uma vez mais a grande abertura dos roteiros oceânicos como género textual.

¹⁷ A expressão “roteiro da nossa viagem” é usada por Barreto em duas cartas. Veja-se: **Cartas que os Padres e Irmãos da Companhia de Jesus, que andão nos Reinos de Japão escreverão aos da mesma Companhia da Índia, e Europa, desde o ano de 1549 até o de 1566**, pp. 80 e 82.

¹⁸ O levantamento das cópias deste texto mostrou que cerca de vinte foram redigidas na época moderna. Um inventário destas cópias é consultável online: GIURGEVICH, Luana – Roteiros portugueses dos séculos XV e XVI (Manuscritos), pp. 90–104.

¹⁹ Paula Findlen ainda destaca o facto de que o padre jesuíta José de Acosta não só conversava extensivamente com os pilotos, mas também inspecionava os seus mapas. Veja-se: FINDLEN, Paula – How information travels. Jesuit networks, scientific knowledge, and the early modern Republic of Letters, 1540–1640, p. 61.

²⁰ ACOSTA, José de – *Historia natural y moral de las Indias*, p. 64.

²¹ Além dos pilotos espanhóis da expedição de Sarmiento de Gamboa ao Estreito de Magalhães (Hernando de Lamero y Gallego, e Hernando Alonso), Acosta mencionava na sua obra um terceiro informador, um piloto português anónimo. Veja-se sempre: ACOSTA, José de – *Historia natural y moral de las Indias*, p. 64.

²² CARVALHO – *O Renascimento português*... p. 17.

Coleccionar roteiros oceânicos

As abordagens bibliográficas aos roteiros oceânicos têm uma longa tradição. Durante o século XVII, houve várias tentativas de compilar bibliografias marítimas, sendo um exemplo notável a obra de Antonio de León Pinelo intitulada *Epitome de la biblioteca oriental i occidental, nautica, i geografica*, publicada em Madrid por Juan Gonzalez em 1629. Esta obra apresentava uma lista de livros e manuscritos fundamentais para a navegação que compreendia até colecções recentes de roteiros impressos como a edição de 1625 da *Hydrographia* de Manuel de Figueiredo (1568–1630).²³

Desde os finais do século XV, o reconhecimento do valor epistemológico dos roteiros oceânicos não se limitava apenas à comunidade científica de praticantes. Valentim Fernandes (ca. 1450–1518?), impressor e tradutor alemão que se estabeleceu em Lisboa por volta de 1490, desempenhou um papel crucial nesse sentido. O seu códice (conhecido como o *Manuscrito Valentim Fernandes*) incluía junto com a documentação mais variada sobre as viagens oceânicas também uma colecção de roteiros. O interesse de Valentim Fernandes englobava vários géneros textuais técnico-científicos como roteiros, efemérides e regimentos. A contribuição de Valentim Fernandes na divulgação de textos náuticos foi única em muitos aspectos. As primeiras obras relacionadas com a expansão portuguesa e com a prática de navegação publicadas em Portugal devem-se a ele.²⁴

Até ao final do século XVI, os roteiros ibéricos circularam principalmente em forma manuscrita. As primeiras fases da produção de roteiros oceânicos são hoje pouco documentadas, devido à fragilidade dos documentos náuticos e ao seu uso material durante a navegação. Ao examinar o *corpus* existente de roteiros, fica claro que a preservação dos textos náuticos passava por uma segunda fase, a da sistematização das rotas.²⁵ A evidência documental mostra que a organização de roteiros em colecções era praticada por agentes como Valentim Fernandes, mas também pelos próprios pilotos, que compilavam os seus “livros de marinharia.”²⁶ Estas compilações, na sua maioria anónimas, reuniam uma ampla gama de textos, conceitos e ideias, sem ordem aparente, mas que os pilotos consideravam relevantes para um uso quotidiano. Embora o “livro de marinharia” pudesse parecer algo caótico, reflectia uma lógica organizacional interna, baseada nas necessidades do seu redactor/

²³ LEÓN PINELO, Antonio de – *Epitome de la biblioteca oriental i occidental, nautica, i geografica...* En Madrid: Por Iuan Gonzalez, Año de 1629. León Pinelo serviu de modelo e referência para outras bibliografias posteriores como a de Nicolás Antonio, *Bibliothecae hispanae sive scriptorum hispanae gentis*, publicada em Roma em 1672. A referência a Manuel de Figueiredo encontra-se na secção “Autores de navegación i sus materias,” p. 148.

²⁴ Sobre a influência cultural de Valentim Fernandes, vejam-se, entre outros, BALDWIN, R. C. D. – *The development and interchange of navigational information and technology between the maritime communities of Iberia, North-Western Europe and Asia, 1500–1620*, vol. 1, pp. 76–77 e o incontornável estudo de HENDRICH, Yvonne – *Valentim Fernandes – Ein deutscher Buchdrucker in Portugal um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert und sein Umkreis*.

²⁵ Uma inventariação do *corpus* de roteiros ibéricos (principalmente portugueses) está a ser realizada no âmbito do Projecto RUTTER e está a ser continuamente actualizada on-line: <<https://rutter-project.org/>>.

²⁶ A primeira referência à tipologia denominada “livro de marinharia” encontra-se na edição do manuscrito de João de Lisboa, BRITO REBELO, Jacinto Ignacio de – *Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa. Roteiros, sondas e 16 outros conhecimentos relativos à navegação*.

utilizador. Incluíam regras para a navegação astronómica, exames de pilotos, questionários, diários de bordo, roteiros, tabelas astronómicas, calendários, perfis de costas e mapas, entre outros. Dado que cada livro espelhava selecções pessoais, nem todas as categorias de textos mencionadas eram necessariamente incluídas em cada peça.²⁷ A presença de roteiros dentro dessas compilações levanta muitas incertezas em relação à autoria, à data de composição e à atualização das informações das rotas marítimas. É possível até que um livro de marinharia pudesse reunir diferentes estágios da mesma rota. O que merece ser destacado aqui é o facto que nessas compilações de textos náuticos, os roteiros oceânicos mantinham a sua individualidade. Dada a importância da instrução dos pilotos e da transmissão do conhecimento oceânico de um para outro, não é difícil ver os livros de marinharia como mais do que simples compilações pessoais. Será que alguns poderiam ter sido subprodutos de conhecimentos leccionados em aulas?

A rede intertextual da literatura náutica revela uma complexa troca de conhecimentos técnicos e científicos. A *Summa de geographia* de Martín Fernández de Enciso, publicada em Sevilha em 1519, foi o primeiro manual de navegação impresso na península ibérica.²⁸ Como foi observado pela historiadora da ciência María Portuondo, a *Summa de geographia* foi “uma das primeiras obras a combinar as diferentes correntes teóricas que compunham a disciplina da cosmografia com os aspectos práticos da navegação.” Curiosamente, a obra data dos mesmos anos dos primeiros livros de marinharia. Segundo alguns historiadores, Enciso devia ter usado fontes portuguesas para o seu livro, especialmente roteiros, e muito provavelmente o *Livro de marinharia* de André Pires.²⁹

Durante os séculos XVI e XVII, várias compilações de narrativas de viagem foram editadas, sendo obra marcante a compilação *Navigazioni e viaggi* de Giovanni Battista Ramusio, publicada em Veneza em três volumes entre 1550 e 1559.³⁰ As colecções de relatos de viagens abriam assim as portas aos textos oceânicos. A importância de colecionar e publicar roteiros ficou clara com o aparecimento das obras de Jan Huygen van Linschoten (1563–1611). Através de seu trabalho, o *Itinerario* e especialmente o *Reys-gheschrift*, Linschoten chamou a atenção do público europeu para a existência de um *corpus*

²⁷ Os historiadores identificaram nove manuscritos que se poden inserir nesta categoria, sendo que um deles não inclui roteiros de navegação, como se pode ver pela edição de MATOS, Luís de Matos – **Um livro de marinharia inédito**.

²⁸ Sobre o manual de navegação como novo género textual, veja-se PORTUONDO, María M. – *Cosmography at the Casa, Consejo, and Corte during the Century of Discovery*, p. 63.

²⁹ Vejam-se entre outros HAIR, P. E. H. – *Some minor sources for Guinea, 1519–1559: Enciso and Alfonse/Fonteneau*, p. 37, e GLICK, Thomas F. – *Enciso, Martín Fernández de*, vol. 1.

³⁰ A proliferação de estudos sobre a compilação das viagens de Giovanni Battista Ramusio é extensa, porém a obra de referência continua a ser a edição de Marica Milanesi. Cfr. MILANESI, Marica – **Navigazioni e viaggi**, 6 vols. A participação italiana nas explorações, numa perspectiva global, está bem documentada no recente livro editado por ABBATTISTA, Guido – **Global perspectives in modern Italian culture. Knowledge and representation of the world in Italy from the sixteenth to the early nineteenth century**. Oxon–New York: Routledge, 2021.

específico de textos confiáveis, os roteiros ibéricos.³¹ O livro de Linschoten foi um sucesso imediato, tendo sido traduzido do holandês para diferentes línguas europeias. A maioria dos roteiros publicados por Linschoten tinha origem portuguesa, no entanto, ele não desprezou os espanhóis, sugerindo que uma compreensão global da terra e dos seus oceanos passava por um conjunto de textos mais abrangente. Mais tarde, o cosmógrafo português Manuel de Figueiredo (1568–1622?) fez o mesmo e incluiu na sua *Hydrographia* uma substancial colecção de rotas marítimas espanholas.³² Os roteiros de Linschoten pareciam ter origem em vários livros de marinharia, como evidenciado pela estrutura do *Reys-gheschrift*. A inclusão de várias tipologias textuais, como uma lista de lugares com as suas latitudes, um regime de léguas, um regime sobre o desvio da agulha magnética, um questionário para pilotos, estava, de facto, em linha com os conteúdos dos livros de marinharia. No entanto, no caso de Linschoten, estas adições foram feitas pelo editor Cornelis Claesz (1551–1609), complicando ainda mais o conceito de autoria. O *Reys-gheschrift* é um dos muitos exemplos de obras colaborativas tão comuns no panorama da literatura técnica náutica da idade moderna.³³ Entender como os textos náuticos foram organizados em livros é fundamental para perceber como o conhecimento oceânico foi transmitido. A sobrevivência de colecções inteiras de roteiros deve-se à acção de coleccionadores interessados nas práticas do mar, entre os quais se destacavam junto com a casa real, seja a nobreza, seja as ordens religiosas.³⁴ Estas colecções, usadas e lidas principalmente em terra, preservaram a memória histórica de rotas oceânicas cujo rasto de outra forma teria desaparecido.

As descrições técnicas e precisas dos roteiros eram uma garantia da autenticidade das viagens de longa distância. Esta característica dos textos mantém-se até muito tardiamente. Ainda em 1663, o cientista e diplomata francês Melchisédech Thévenot (1620–1692) na *Relation de divers voyage curieux* afirmava que “o roteiro” era “a peça mais exacta que apareceu neste género”

³¹ Recentemente Nuno Vila-Santa tem investigado as origens da expansão marítima holandesa, tendo como foco a circulação das fontes ibéricas e utilizando a obra-chave de Linschoten para esse propósito. Vila-Santa identifica no *Reys-gheschrift* sessenta e três roteiros portugueses e quatro de origem espanhola. Veja-se: VILA-SANTA, Nuno – Jan Huygen van Linschoten and the *Reys-gheschrift*: updating Iberian Science for the Dutch expansion, pp. 736–757.

³² A atenção que os compiladores reservavam aos roteiros das “Índias de Castela” é mais antiga e remonta aos livros de marinharia do século XVI. Cfr. SEMEDO DE MATOS, Jorge – O manuscrito de Praga e a marinharia portuguesa quinhentista, pp. 54–56. As várias edições da *Hydrographia* de Manuel de Figueiredo são descritas em GIURGEVICH, Luana – Bibliotheca roteirística: Edições impressas em Portugal dos séculos XVII e XVIII, pp. 14–28.

³³ Para uma reflexão sobre o conceito de autoria em Linschoten, veja-se VILA-SANTA, Nuno – Jan Huygen van Linschoten and the *Reys-gheschrift*, especialmente nas pp. 751–754.

³⁴ Sobre as colecções de roteiros do *piloto mayor*, veja-se LACERDA, Carmo, e MORENO MADRID, José María – A Remarkable Collection of Rutters: Derroteros que hacía el Piloto Mayor para que llevasen los jefes de las embarcaciones que iban a Indias, pp. 1–65. As práticas do colecionismo aristocrático foram exploradas no recente artigo de ROSA, Maria de Lurdes et al. – O inventário dos documentos da Ilha da Madeira no arquivo da casa de Castelo Melhor: conteúdos, contextos e problemáticas, pp. 145–162. Em relação aos roteiros de navegação preservados pelas famílias Cadaval e Castelo Melhor é indispensável a consulta de: SEMEDO DE MATOS, Jorge – **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**. O envolvimento das ordens religiosas na preservação de textos náuticos apresenta-se como um tópico ainda pouco explorado. Um ponto de partida para a investigação deste tema encontra-se na obra GIURGEVICH, Luana, e LEITÃO, Henrique – **Clavis bibliothecarum. Catálogos e inventários de livrarias de instituições religiosas em Portugal até 1834**.

(“le routier est la piece la plus exacte qui ai paru en ce genre”).³⁵ Na sua colecção de relatos de viagem, Thévenot incluía apenas um roteiro, o roteiro português de Aleixo da Mota, mas que até à data nunca tinha sido publicado.³⁶ Os autores destas grandes compilações de escritos de viagem tinham um objectivo prático ao publicar os roteiros. O roteiro oceânico, como género textual, continuava a oferecer experiências directas e, sobretudo, fidedignas.

Considerações finais

A viagem oceânica deve ser considerada, antes de tudo, como um programa mental, com metas concretas, objectivos científicos definidos, etapas calculadas e até mesmo opções de caminho. Antes de partir, todas as estratégias de viagem eram rigorosamente ponderadas, até ao momento em que a abstracção se tornava realidade, física e tangível. Os roteiros de navegação, instrumentos indispensáveis da viagem material, eram ainda mais peças essenciais desse programa mental.

Os textos discutidos neste artigo, tanto os preservados como os perdidos, representam alguns dos primeiros registos escritos sobre os novos desafios lançados pela navegação oceânica. Embora o roteiro oceânico enquanto género textual tenha incorporado elementos de diferentes tradições de navegação pré-existentes, como a mediterrânea, a nórdica e a árabe, este caracterizou-se pelo desenvolvimento de técnicas que pudessem superar as dificuldades da navegação em mar alto. É sabido que, após a década de 1480, a escrita de roteiros era prática sistemática na Península Ibérica, porque o aumento da complexidade das rotas e da navegação exigia a actualização constante dos registos escritos.

Para o historiador de ciência, o roteiro oceânico como ferramenta de trabalho é algo absolutamente fascinante. Na sua essência, o roteiro oceânico configurava-se como um género aberto, disponível para ser ampliado e reescrito. A flexibilidade deste género textual permitiu que os escritos circulassem por diversos canais, com diferentes agentes interessados nas novidades oceânicas, que iam desde o circuito mercantil até o diplomático, o tipográfico e o religioso. A relevância desses documentos residia sobretudo no uso que faziam do passado, empregado para criar experiências futuras. Diferentemente de outros livros de instruções e receitas, com intenções parecidas, as experiências futuras nos roteiros oceânicos não eram limitadas a um quotidiano geolocalizado, proporcionavam um caminho de compreensão de um mundo interligado e, pela primeira vez, global.

³⁵ THÉVENOT, Melchisédech – *Relations de divers voyages curieux, qui n'ont point esté publiées, ou qui ont esté traduites d'Hacluyt, de Purchas, e d'autres voyageurs anglois, hollandois, portugais, allemands, espagnols, et de quelques persans, arabes, et autr auteurs orientaux...* vol. 1, sine pagina.

³⁶ A tradução francesa do roteiro de Aleixo da Mota foi anunciada em 1663 e publicada só no ano seguinte sob o título “Routier pour la navigation des Indes Orientales, avec la description des isles, barres, entrées de ports, et basses ou bancs, dont la connoissance est necessaire aux pilotes,” pp. 1–60. Cfr. THÉVENOT, Melchisédech – *Relations de divers voyages curieux*, vol. 2, pp. 1–60.

Agradecimentos

O meu agradecimento vai para os colegas do projecto “RUTTER: Making the Earth Global,” pela constante partilha e troca de ideias. Este texto é um percurso de reflexão conjunta. Agradeço especialmente ao professor Henrique Leitão, primeiro leitor deste texto, os preciosos comentários, e à colega Carmo Lacerda a sua grande ajuda na revisão e correcção do português deste texto. Agradecimentos institucionais ao *European Research Council* (ERC), pelo financiamento dado ao projecto RUTTER, no âmbito do programa de pesquisa e inovação da União Europeia *Horizon 2020* (contrato de subvenção no. 833438) e à Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), I.P./MCTES, através de fundos nacionais (PIDDAC): UIDB/00286/2020 and UIDP/00286/2020.

Fontes e bibliografia

ABBATTISTA, Guido – **Global perspectives in modern Italian culture. Knowledge and representation of the world in Italy from the sixteenth to the early nineteenth century.** Oxon–New York: Routledge, 2021.

ACOSTA, José de – **Historia natural y moral de las Indias.** Sevilla: En casa de Juan de León, 1590.

BALDWIN, R. C. D. – **The development and interchange of navigational information and technology between the maritime communities of Iberia, North–Western Europe and Asia, 1500–1620.** [Texto policopiado] 2 vols. Durham: Durham University, 1980. Dissertação de mestrado, [18 de Fevereiro de 2023]. Disponível na Internet: Durham E–Theses, <<http://etheses.dur.ac.uk/7997/>>.

HENDRICH, Yvonne – **Valentim Fernandes – Ein deutscher Buchdrucker in Portugal um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert und sein Umkreis.** Frankfurt–am–Main: Peter Lang, 2007. ISBN 978–3–631–56568–1.

BARROS, João de – **Primeira década da Ásia.** Lisboa: Impressa por Germão Galharde, 1552.

BARROS, João de – **Segunda década da Ásia.** Lisboa: Impressa per Germão Galharde, 1553.

BLACKMORE, Josiah – **The Inner Sea. Maritime Literary Culture in Early Modern Portugal.** Chicago–London: The University of Chicago Press, 2022. ISBN 0226820467, 978–0226820460.

BRITO REBELO, Jacinto Ignacio de – **Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa. Roteiros, sondas e 16 outros conhecimentos relativos à navegação.** Lisboa: Libânio da Silva, 1903.

CANOVA, Andrea – Introduzione: Esperienza e letteratura nella *Relazione*. In PIGAFETTA, Antonio – **Relazione del primo viaggio attorno al mondo (Testo critico e commento di Andrea Canova).** Padova: Editrice Antenore, 1999. ISBN, pp. 64–102.

CARVALHO, Joaquim Barradas de – **O Renascimento português: Em busca da sua especificidade.** Lisboa: Imprensa Nacional–Casa da Moeda, 1980. ISBN, p. 17.

COMPANHIA DE JESUS – **Cartas que os Padres e Irmãos da Companhia de Jesus, que andão nos Reinos de Japão escreverão aos da mesma Companhia da Índia, e Europa, desde o ano de 1549 até o de 1566.** Coimbra: António de Maris, 1570.

CUESTA DOMINGO, Mariano – La cartografía ‘en prosa’ durante la época de los grandes descubrimientos americanos. In REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA–CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORROS, **Congreso de Historia del Descubrimiento (1492–1556).** Actas. Madrid: Real Academia de la Historia, 1992, vol. 2, pp. 279–302. ISBN 84–600–8201–6.

FINDLEN, Paula – How information travels. Jesuit networks, scientific knowledge, and the early modern Republic of Letters, 1540–1640. In FINDLEN, Paula, coord. – **Empires of Knowledge. Scientific Networks in the Early Modern World.** Oxon–New York: Routledge, 2018. ISBN 138207136, 978–1138207134, pp. 57–105.

GARCÍA DE CÉSPEDES, Andrés – **Regimiento de navegación.** Madrid: Juan de la Cuesta, 1606.

GIL, Juan – Johann Schoener y los descubrimientos geograficos. In FARINHA, António Dias, CARREIRA, José Nunes e SERRÃO, Vítor, coord. **Uma vida em História. Uma homenagem a António Borges Coelho.** Lisboa: Caminho, 2001. ISBN, pp. 235–263.

GIURGEVICH, Luana – *Bibliotheca roteirística: Edições impressas em Portugal dos séculos XVII e XVIII*. **RUTTER Technical Notes Series**. 1 (1 June 2020), [18 de Fevereiro de 2023]. ISSN 2184–7630, pp. 14–28. Disponível na Internet: <https://rutter-project.org/wp-content/uploads/2021/09/giurgevich_tn1-1.pdf>.

GIURGEVICH, Luana – *Roteiros portugueses dos séculos XV e XVI (Manuscritos)*. **RUTTER Technical Notes Series**. 7 (30 April 2021), [18 de Fevereiro de 2023]. ISSN 2184–7630, pp. 1–170. Disponível na Internet: <https://rutter-project.org/wp-content/uploads/2021/09/giurgevich_tn7.pdf>.

GIURGEVICH, Luana, e LEITÃO, Henrique – **Clavis bibliothecarum. Catálogos e inventários de livrarias de instituições religiosas em Portugal até 1834**. Lisboa: Secretariado Nacional para os Bens Culturais da Igreja, 2016. ISBN 978–989–97257–7–5.

GLICK, Thomas F. – Enciso, Martín Fernández de. In LÓPEZ PIÑERO, José María, et al. – **Diccionario histórico de la ciencia moderna en España**, vol. 1. Barcelona: Península, 1983.

HAIR, P. E. H. – Some minor sources for Guinea, 1519–1559: Enciso and Alfonse/Fonteneau. **History in Africa**. 3 (1976). ISSN 03615413, 15582744, pp. 19–21.

JESUS, Roger Lee de – As ‘Tábuas dos Roteiros da Índia’ de D. João de Castro da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra: novos dados. **Boletim da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra**. 51 (2021). ISSN 2184–7681 2184–7673, pp. 75–116.

JONES, Brian Patrick – **Making the Ocean: Global Space, Sailor Practice, and Bureaucratic Archives in the Sixteenth-Century Spanish Maritime Empire**. [Texto policopiado] Austin: The University of Texas, 2014. Dissertação de doutoramento elaborada para a obtenção do grau de Doutor em Filosofia.

LACERDA, Carmo – **Entre Lisboa e Sevilha: Contribuições Náuticas de Francisco Faleiro**. [Texto policopiado] Lisboa: Universidade de Lisboa, 2021. Dissertação de mestrado elaborada para a obtenção do grau de Doutor em História e Filosofia das Ciências.

LACERDA, Carmo, e MORENO MADRID, José María – A Remarkable Collection of Rutters: Derroteros que hacía el Piloto Mayor para que llevasen los jefes de las embarcaciones que iban a Indias. **RUTTER Technical Notes Series**. 7 (30 April 2021), [18 de Fevereiro de 2023]. ISSN 2184–7630, pp. 1–65. Disponível na Internet: <https://rutter-project.org/wp-content/uploads/2021/09/lacerda_moreno_madrid_tn6.pdf>.

LEÓN PINELO, Antonio de – **Epitome de la biblioteca oriental i occidental, nautica, i geographica...** En Madrid: Por Iuan Gonzalez, Año de 1629.

LOUREIRO, Rui Manuel – Revisitando as Décadas da Ásia: Algumas observações sobre o projecto historiográfico de João de Barros [em linha]. **e-Spania**. (30 June 2018: Quelle histoire globale au XVIe siècle? / Fronteras de Ultramar), [18 de Fevereiro de 2023]. Disponível na Internet: OpenEdition Journals, <<https://journals.openedition.org/e-spania/27836>>.

MALHÃO PEREIRA, José Manuel – **Roteiros Portugueses. Séculos XVI a XVIII. Sua génese e influência no estudo da hidrografia, da meteorologia e do magnetismo terrestre**. [Texto policopiado] Lisboa: Universidade de Lisboa, 2017. Dissertação de doutoramento elaborada para a obtenção do grau de Doutor em História e Filosofia das Ciências.

MATOS, Luís de Matos – **Um livro de marinharia inédito**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1969, Separata.

MILANESI, Marica – **Navigazioni e viaggi**. 6 vols. Torino: Einaudi, 1978–1988.

OLIVEIRA, Francisco Roque de Oliveira – Lançando linhas imaginárias: metageografias da Ásia nas descrições geográficas e na cartografia portuguesa do século XVI. **Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales**. 20: 551 (2016), [18 de Fevereiro de 2023]. ISSN 1138–9788, pp. 1–27. Disponível na Internet: < <https://repositorio.ul.pt/handle/10451/35702>>.

PAULA, Glória de Santana. Um manuscrito anónimo do naufrágio da nau *Santo Alberto* (1593). **Limite**. ISSN: 1888–4067. No. 13: 1 (2019), pp. 135–157.

PIGAFETTA, Antonio – **Relação da primeira viagem em torno do mundo (Edição, introdução, tradução e notas por Joana Lima)**. Lisboa: Imprensa Nacional – Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães, 2021.

PINTO, João Rocha – **A viagem: memória e espaço. A literatura portuguesa de viagens: Os primitivos relatos de viagem ao Índico, 1497–1550**. Lisboa: Sá da Costa, 1989. ISSN 0870–595X, p. 57.

POMATA, Gianna – Sharing Cases: The *Observationes* in Early Modern Medicine. **Early Science and Medicine**. ISSN 13837427, 15733823. No. 15 (2010), 193–236.

POMATA, Gianna – The recipe and the case: epistemic genres and the dynamics of cognitive practices. In GREYERZ, Hans Kaspar von, FLUBACHER, Silvia, e SENN, Philipp – **Wissenschaftsgeschichte und Geschichte des Wissens im Dialog–Connecting Science and Knowledge**. Göttingen: V&R unipress, 2013. ISBN 384700171X, 9783847001713, pp. 131–154.

PORTUONDO, María M. – Cosmography at the *Casa*, *Consejo*, and *Corte* during the Century of Discovery. In BLEICHMAR, Daniela [et al.] – **Science in the Spanish and Portuguese Empires, 1500–1800**. Stanford: Stanford University Press, 2009. ISBN, 9780804753586, 9780804776332, pp. 57–77.

REIMÃO, Gaspar Ferreira Reimão – Diário da navegação da nau S. Pantaleão, da Índia para Portugal, no ano de 1596. In FONSECA, Quirino da – **Diários de navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603**. Lisboa: Academia das Ciências, 1938, pp. 223–284.

ROSA, Maria de Lurdes et al. – O inventário dos documentos da Ilha da Madeira no arquivo da casa de Castelo Melhor: conteúdos, contextos e problemáticas. In NÚÑEZ PESTANO, Juan Ramón, ROSA, Maria de Lurdes, e GUTIÉRREZ DE ARMAS, Judit – **Herencia cultural y archivos de familia en los archipiélagos de la Macaronésia**. La Laguna: Instituto de Estudios Canarios–Instituto de Estudios Medievais–FSCH Universidade Nova de Lisboa, 2020. ISBN, pp. 145–162.

SÁNCHEZ, Antonio – Cartografía en lengua romance: *Las cartas de marear* en los regimientos y manuales españoles sobre el arte y la ciencia de navegar. **Boletín de la Real Sociedad Geográfica**. ISSN 0210–8577. No. 146 (2010), pp. 161–187.

SCHOTTE, Margaret – Expert Records: Nautical Logbooks from Columbus to Cook. **Information and Culture: A Journal of History**. ISSN 21648034. No. 48:3 (August 2013), pp. 281–322.

SEMEDO DE MATOS, Jorge – O manuscrito de Praga e a marinharia portuguesa quinhentista. In MATOS, Artur Teodoro de, e TELES E CUNHA, João Manuel, eds. – **Livro de marinharia. O manuscrito de Praga**. S.l.: EPAL–CEPCER, 2009. ISBN 978–972–904–526–4, pp. 41–59.

SEMEDO DE MATOS, Jorge – **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**. Lisboa: Centro Cultural de Macau–Fundação Jorge Álvares, 2018. ISBN 978–972–8586–55–3.

SHAPIN, Steven, e SHAFFER, Simon – **Leviathan and the air–pump: Hobbes, Boyle, and the experimental life**. Princeton: Princeton University Press, 1985. ISBN 0–691–08393–2.

SILVA, Ana Celeste – **Pilotos e pilotagem nas navegações portuguesas. Da prática do mar à produção escrita (Do século XVI à primeira metade do século XVII).** [Texto policopiado] Lisboa: Universidade de Lisboa, 2006. Dissertação de mestrado elaborada para a obtenção do grau de Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.

THÉVENOT, Melchisédech – **Relations de divers voyages curieux, qui n'ont point esté publiées, ou qui ont esté traduites d'Hacluyt, de Purchas, e d'autres voyageurs anglois, hollandois, portugais, allemands, espagnols, et de quelques persans, arabes, et autr auteurs orientaux...** vol. 1. A Paris: De l'Imprimerie de Jacques Langlois, 1663.

THÉVENOT, Melchisédech – **Relations de divers voyages curieux...** vol. 2. A Paris: Chez Sebastien Cramoisy, et Sebastien Mabre Cramoisy, 1664.

VILA-SANTA, Nuno – Jan Huygen van Linschoten and the *Reys-ghescrijft*: updating Iberian Science for the Dutch expansion. **Historical Research**. 94: 266 (November 2021). ISSN 0950–3471, pp. 736–757.

ZAMORA, Margarita – **Reading Columbus**. Berkeley–Los Angeles–London: University of California Press, 1993. ISBN 0520082974, 9780520082977.

IV

DA GÊNESE DE UM MUNDO GLOBAL



MODELOS VIRTUAIS E A RECONSTRUÇÃO DE RESTOS ARQUEOLÓGICOS DE NAVIOS

Filipe Castro¹

Resumo

Este artigo propõe uma ficha para o registo e publicação sumária de restos arqueológicos de navios naufragados, perdidos, ou abandonados e pretende que a mesma sirva de base à elaboração de ontologias que permitam aos arqueólogos de todo o mundo registar as suas próprias escavações e partilhá-las online, recolhendo a opinião de colegas em tempo quase real e avançando o estudo da história da construção naval no mundo.

Palavras-chave: Registos arqueológicos; registos das escavações; naufrágios; construção naval.

Abstract

This paper proposes a form for the registration and summary publication of archaeological remains of shipwrecks and intends it to serve as a basis for the development of ontologies that allow archaeologists around the world to register their own excavations and share them online, gathering the opinion of colleagues in near-real time and advancing the study of the history of shipbuilding in the world.

Keywords: Archaeological records; excavation records; shipwrecks; shipbuilding.

¹ Academia de Marinha. Endereço de correio eletrónico: fvcastr@gmail.com

Introdução

A arqueologia náutica é uma disciplina relativamente recente, que trata da interpretação de restos arqueológicos de navios e embarcações, da sua reconstrução e do desenvolvimento duma história da construção naval em madeira. Os desenvolvimentos mais recentes da disciplina estendem-se à fisiologia das árvores de onde as madeiras para os navios foram cortadas, à gestão dos recursos florestais, ao comércio de materiais de construção naval e às cadeias de produção envolvidas na construção de embarcações.

Cada naufrágio conta uma história que é composta por um conjunto de experiências individuais, o que faz que o estudo dos restos arqueológicos de navios e embarcações seja uma atividade pluridisciplinar e que tenta reconstruir os navios ou embarcações, as vidas das pessoas que os construíram e que neles navegaram, as mercadorias e ideias que transportavam, e as histórias das aventuras pessoais de cada marinheiro, oficial, passageiro, mercador, soldado ou aventureiro.

No início dos anos sessenta a escavação de um conjunto de navios medievais encontrados em Roskilde, na Dinamarca, e do navio da Idade do bronze de Uluburun, na Turquia, demonstraram eloquentemente o potencial da arqueologia náutica. Estes estudos relacionaram os leitores, leigos e profissionais, com as comunidades que construíram estes navios, os portos, os estaleiros e as cidades que eles visitaram, as rotas que percorreram, a composição das tripulações e o mundo em que elas viveram.

Em meados dos anos setenta, com início no programa de arqueologia náutica criado por George Bass, Frederick van Doorninck e J. Richard Steffy na Texas A&M University, EUA, a arqueologia náutica desenvolveu-se como uma subdisciplina da antropologia e hoje faz parte do curriculum de várias universidades nos cinco continentes.

Nas primeiras aulas da cadeira de reconstrução de navios de madeira J. Richard Steffy colocava um plano dos restos da embarcação de comércio de cabotagem do século XI, encontrada em Serçe Limani, na Turquia e perguntava aos alunos o que viam e qual era o significado das coisas em que reparavam (Steffy 1982, 1984, 1991, 1994). A carga de ânforas, típicas do século XI e produzidas na orla do Mar da Mármara, as três toneladas de vidro partido, provavelmente sírias, carregadas no fundo do navio – cerca de dois terços do vidro vinha em lingotes e fragmentos, e um terço em peças de vidro islâmicas, partidas antes serem carregadas – as âncoras, as loiças, as moedas, as ferramentas, as peças de jogos, as artes de pesca, ou as armas necessárias à vida dum grupo de comerciantes composto por cristãos e muçulmanos, como sugerem a origem do vidro na Síria islâmica, a presença de símbolos cristãos em pesos de redes e de ossos de porco nos restos das provisões.

Os alunos eram convidados a pensar sobre o significado do que viam e sobre a importância do registo rigoroso dos sítios arqueológicos, sem o qual a interpretação é impossível. Depois eram encorajados a ler sobre a história da região entre as costas da Síria e as costas do Mar Egeu e do Mar Negro no século XI, e depois debruçavam-se sobre os restos do casco, num segundo modelo, construído por Steffy, representava a estrutura do casco sem a carga,

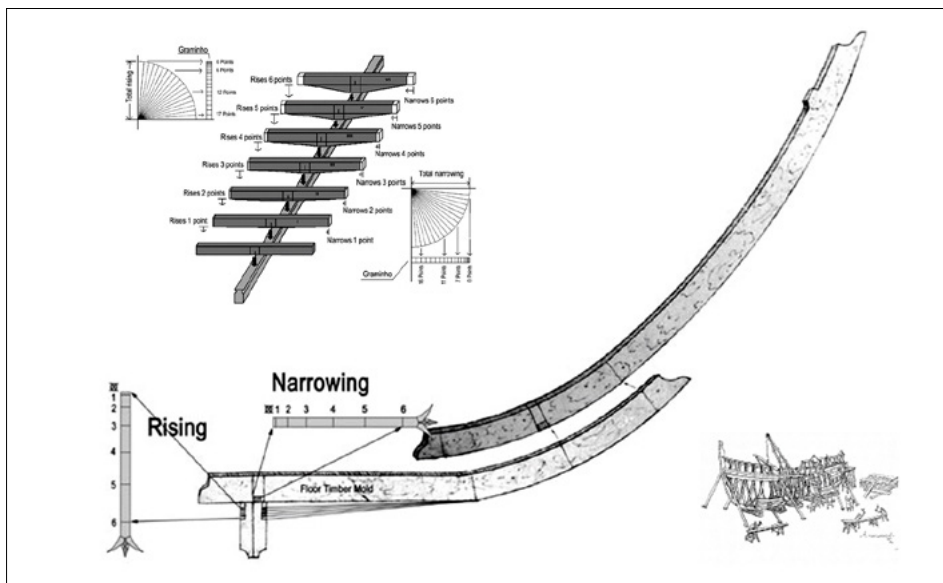


Figura 1. Moldes e processo de aplicação dos graminhos para obtenção da forma das cavernas centrais de um navio em Portugal, nos finais do século XVI.

que havia sido limpa, etiquetada, posicionada e levantada, conservada e publicada, e finalmente exposta num museu construído para o efeito em Bodrum, na Turquia.

A análise dos restos do casco de Serçe Limanı punha em evidência a revolução operada na construção naval mediterrânica entre os séculos VIII e XII, em que os navios deixaram de ser construídos à maneira romana, com as tábuas do casco ligadas por mechas inseridas em entalhes e cavilhadas dos dois lados. Na construção romana a forma do casco era obtida com o auxílio de moldes e medições transversais. No novo tipo de construção, em que as cavernas eram montadas em cima da quilha e depois recebiam o tabuado do casco, o qual era dobrado e pregado sobre as cavernas, era mais barato, usava menos mão de obra, mas requeria um planeamento cuidadoso das formas do casco, antes de se cortarem as cavernas.

A reconstrução do processo mental em que se passou a basear a construção deste tipo de embarcações é um exercício de dedução eloquente e descreveu pela primeira vez o processo não-gráfico de corte das madeiras componentes das balizas (cavernas e braços) de um navio. Este modelo migrou mais tarde para o Atlântico e em Portugal consiste na aplicação de moldes e graminhos para o corte de cavernas e braços (Castro 2006).

Com o estudo dos processos construtivos dos navios escavados no Chipre e na Turquia pelo Institute of Nautical Archaeology (INA) nos anos sessenta e setenta do século passado, J. Richard Steffy alargou o âmbito da arqueologia náutica à história da construção naval e abriu avenidas de investigação que nos permitiram começar a traçar a evolução dos processos construtivos e a difusão de certas práticas ao longo do tempo. Como dizia George Bass, muito antes de haver agricultores, havia marinheiros – e construtores de embarcações. Durante o

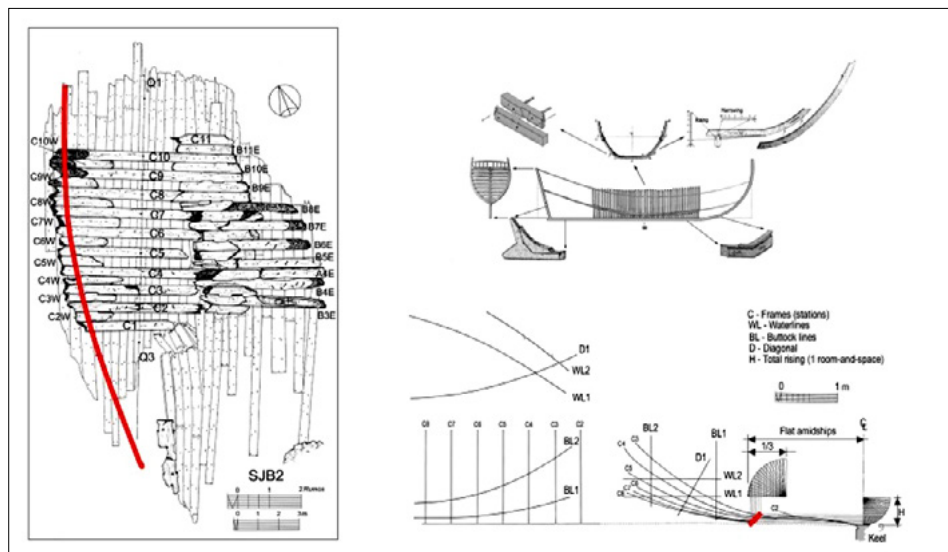


Figura 2. Reconstrução de um plano geométrico parcial baseado na forma das cavernas e primeiros braços preservadas no casco da nau Nossa Senhora dos Mártires, naufragada em S. Julião da Barra em 1606.

paleolítico a expansão da nossa espécie através do planeta fez-se muitas vezes por barco e embora o emprego de embarcações não esteja documentado até ao período da colonização da Austrália, por exemplo, sabemos que foram utilizadas embarcações para aceder a ilhas e continentes muito antes do neolítico.

O processo de reconstrução de restos de navios arqueologicamente escavados é complicado. Antes do desenvolvimento de programas de computador que permitem a elaboração de modelos tridimensionais, o trabalho original regia-se uma metodologia relativamente complicada, que incluía a construção de modelos em madeira para restituir a forma original de um casco a partir dos restos estruturais preservados e arqueologicamente registados. Estes modelos complementavam a reconstrução efetuada ao estirador, permitindo o desenvolvimento de planos geométricos a partir das curvas das cavernas e das estruturas longitudinais como as cintas e as escoas (Steffy 1982).

J. Richard Steffy foi um pioneiro e um dos criadores desta disciplina e propôs um método simples do ponto de vista da conceção que se baseava no posicionamento e registo rigorosos de cada elemento estrutural da embarcação em estudo. Este registo inclui a posição e a natureza da pregadura, as formas e posições das escarvas e reforços, e uma compreensão detalhada do processo construtivo, sobretudo no que diz respeito a sequência das tarefas de construção de uma embarcação.

Já na década de 1980 J. Richard Steffy referiu o potencial da padronização das descrições dos restos de barcos e navios para a investigação, uma vez que esta permitiria a elaboração de estudos comparativos. Para isso J. Richard Steffy utilizou o navio de Serçe Limanı como um caso de estudo e explicou as medições que havia efetuado, as relações entre elas e o estabelecimento

de uma unidade de medida linear, e finalmente a coincidência desta unidade com a medida do pé bizantino gravado nas cantarias da igreja Hagia Sophia, em Istanbul (Bass et al. 2006; Bass et al. 2009).

Arqueologia e computadores

Já nos anos oitenta do século passado Steffy viu os computadores como ferramentas promissoras para o estudo da construção naval. O desenvolvimento de computadores – particularmente na Texas A&M University, em College Station, Texas, onde Steffy foi professor a partir de 1976 – inspirou-o a desenvolver uma metodologia para o registo, comparação e estudo sistemático de restos arqueológicos de navios e embarcações. A originalidade do seu trabalho garantiu-lhe a atribuição da prestigiosa MacArthur Foundation Fellowship em 1985.

Os estudos comparativos pareciam uma forma natural de entender a construção naval como um tipo particular de comportamento humano. O seu primeiro passo foi naturalmente inventariar e comparar características de construção e no final dos anos noventa Steffy tinha desenvolvido uma base de dados contendo 13 tabelas com que características detalhadas de construção, dimensões das componentes estruturais dos cascos, conexões e métodos de pregadura. J. Richard Steffy propôs ainda que relacionássemos os dados relativos à construção naval com os dados cronológicos e geográficos ambientes onde cada navio e barco foi construído e navegou (Steffy, 1995, Castro et al., 2018).

Nos anos noventa os computadores proporcionaram discussões importantes sobre a metodologia das escavações, da definição dos dados arqueologicamente relevantes, e do seu armazenamento e divulgação (Hill 1994). Quando os arqueólogos escavam um sítio, destroem-no, como se fossem obrigados a rasgar e destruir cada página de um livro, à medida que o lessem. A responsabilidade dos arqueólogos é transferir a informação do solo, do arquivo natural em que esta está preservada, para um corpo de dados que descreva – o melhor possível em cada época, em face da tecnologia existente – e permita a partilha de informação sobre o sítio que foi escavado e, portanto, destruído.

Tão relevante como a obrigação de efetuar um registo arqueográfico tao completo quanto possível é a obrigação de pensar na sustentabilidade do registo, uma vez que o papel envelhece, os vídeos e fotografias podem perder qualidade com o tempo, e os computadores evoluem e os programas e unidades de memoria tornam-se obsoletos.

No início deste século o desenvolvimento de programas de computador com capacidade para produzir modelos tridimensionais com relativa facilidade mudou as regras do jogo. A colaboração com engenheiros e arquitetos navais permitiu o desenvolvimento de metodologias simples e relativamente fáceis de implementar que permitem desenvolver modelos e testar a sua plausibilidade com programas que ajudam a determinar a estabilidade intacta para cada variante e testar a resistência estrutural das reconstruções possíveis (Castro and Fonseca 2006).

A quantidade e qualidade da literatura produzida nos últimos 50 anos varia muito e quase três décadas depois do artigo de J. Richard Steffy sobre a necessidade de sistematizar a descrição de navios afundados e de adotar um jargão comum, não se pode dizer que os estudos de reconstrução de navios abundem, nem que sigam um padrão consistente, como acontece, por exemplo, nas descrições de espécies biológicas. Este artigo propõe uma metodologia de abordagem à publicação de restos de navios arqueologicamente escavado e às competências necessárias para esta atividade.

Metodologia

A arqueologia náutica é uma subdisciplina da arqueologia marítima e embora tenha um objetivo específico, o estudo da história da construção naval, requer uma visão global da disciplina e um contacto estreito com as realidades das arqueologias náutica, subaquática e marítima, englobando os aspetos mais importantes destas três subdisciplinas, a primeira focada simultaneamente no estudo das embarcações como artefactos e máquinas habitadas, a segunda na problemática associada aos trabalhos arqueológicos em meio húmido ou aquático, e a terceira propondo um olhar multidisciplinar sobre as pessoas que vivem em ambientes ligados ao mar, rios e lagos, e que pensam, constroem e navegam nos navios e embarcações do mundo, quer olhando para eles enquadrados numa paisagem, quer navegando isolados, longe da costa.

A compreensão das embarcações como artefactos complexos, muitas vezes desenhados para serem habitados durante longos períodos, requer uma metodologia que começa com uma introdução ao jargão da disciplina, aos tipos de barcos e navios pensados e construídos no passado e no presente, e à forma como os construtores os pensaram e construíram, como controlaram a forma dos cascos, pensaram os aparelhos, adotaram sequências construtivas específicas, garantiram a solidez estrutural e incorporaram a construção naval numa cadeia de operações que começa nos bosques e nas minas de ferro ou de cobre e termina na água.

A estrutura desta metodologia garante o contacto com os conhecimentos teóricos necessários ao bom desempenho prático dos arqueólogos, e inclui um conhecimento do desenho técnico que formam a base da prática da arqueologia náutica. Os computadores apareceram há duas décadas como alternativas ao desenho a lápis e hoje é possível fazer tudo que se faz com lápis e papel com um computador. Cruciais para o enquadramento do trabalho de reconstrução de embarcações a partir dos seus restos preservados são três questões fundamentais:

- a) O que é importante filmar, fotografar, registar, medir e analisar;
- b) Quais são as responsabilidades éticas da profissão, sobretudo no que diz respeito ao tratamento e à partilha de dados primários, e à publicação atempada de relatórios.
- c) Qual é o valor intelectual e social da arqueologia e da arqueologia náutica;

Nas últimas décadas o desenrolar da disciplina tem sido influenciado pelas tendências de desenvolvimento cultural à escala planetária. O mundo em que esta disciplina se insere

hoje é um mundo novo, global, em que as ameaças ao desenvolvimento representadas pela superpopulação e as alterações climáticas consequentes são cada vez mais reais. Mas também é um mundo em que a miséria tem diminuído continuamente nos últimos 50 anos, onde o alfabetismo tem aumentado de forma sustentada e onde mais de metade da população do planeta está ligada à internet.

Neste contexto, a arqueologia marítima e a sua subdisciplina relacionada com a náutica têm vindo a integrar um número cada vez maior de praticantes não ocidentais e as questões mais relevantes da disciplina estão-se a tornar cada vez mais cosmopolitas. Nas últimas décadas a ênfase tradicional no diálogo entre o desenvolvimento tecnológico e a evolução da construção naval no mundo ocidental tem vindo a ser temperado por novas questões, relacionadas com a história das navegações nos oceanos Índico e Pacífico, sobretudo no período anterior à expansão europeia. A arqueologia náutica é cada vez mais uma disciplina cosmopolita e requer dos arqueólogos uma formação homogénea e cuidada, com especial ênfase em oito aspetos fundamentais:

- a) Domínio do vocabulário particular da construção naval;
- b) Domínio da história da construção naval, pelo menos das culturas a estudar;
- c) Conhecimento dos princípios básicos da construção do navio, das componentes estruturais de um navio e da sua sequência de construção;
- d) Domínio do processo de representação do casco de uma embarcação nas três vistas padrão dos planos geométricos de um navio;
- e) Domínio das regras e métodos básicos para mapear um sítio arqueológico;
- f) Domínio das regras e métodos básicos para registar restos de um casco: como quantificar e representar curvas que existem em 3D num papel;
- g) Como produzir um conjunto claro e abrangente de documentos com todos os registos relevantes relativos a um conjunto particular de restos de casco de navio;
- h) Aptidão para publicar.

Em arqueologia o que não está publicado não existe e a idoneidade dos arqueólogos reside na sua capacidade e aptidão para partilhar os dados adquiridos numa escavação. Escavar sem publicar é uma atividade criminosa, como destruir o património por qualquer outra razão. A arqueologia nasceu e desenvolveu-se como um hobby das classes altas e a falta de publicações relativas a achados e escavações é um vício que, enquanto subsistir, não permitirá aos arqueólogos reclamar o respeito da sociedade, científico ou outro.

As ferramentas disponíveis para o inventário das peças constituintes de um sítio de naufrágio são cada vez mais baratas e mais potentes, mas ainda não temos um padrão para o seu registo e descrição. Em 1990, Steffy escreveu: “temos de admitir uma confusão desenfreada no registo e publicação dos nossos navios. Dos quarenta e quatro temas considerados para este estudo [a sua base de dados], pouco mais de metade deles foram comunicados formalmente. Das dezoito categorias que escolhi para comparação, apenas alguns destroços preencheram todas as colunas, ainda que a informação deva ter estado disponível em muitas outras. Não

estou a criticar a forma como alguém documenta os seus naufrágios, porque temos prioridades diferentes e opiniões diferentes sobre o que é e o que não é importante. Mas penso que no futuro devemos retirar uma pista das disciplinas dos artefactos mais antigos e registar todas as mesmas características básicas onde sobrevivem” (Steffy, 1990). Três décadas mais tarde ainda não se pode afirmar que estes problemas estão em vias de serem resolvidos.

A biologia desenvolveu métodos e rotinas para descrever cada espécie, comparar, analisar e organizar numa taxonomia flexível e a arqueologia de terra tem já métodos de escavação e representação apoiados em bases de dados de materiais, cronologias, exames e ferramentas que se somam a uma panóplia crescente de análises que ajudam a comparar e compreender cada evento e cada sítio num quadro geográfico e cronológico cientificamente organizado. A arqueologia subaquática é ainda uma subdisciplina a sair do amadorismo, a tentar estabelecer-se – nas suas vertentes náutica (navios e embarcações) e marítima (paisagens) – como uma subdisciplina informada por princípios científicos, mas tem um longo caminho a percorrer nesse sentido. Os problemas que as arqueologias náutica e marítima enfrentam são fundamentalmente problemas relacionados com falta de profissionalismo. A influência da caça aos tesouros está ainda muito presente nas mentalidades dos arqueólogos, com os anúncios frequentes de achados de tesouros, de artefactos únicos, do navio mais profundo, do maior, do mais antigo, etc., muito longe da prática intelectual e desapaixonada própria das disciplinas científicas. O amadorismo e o diletantismo de políticos e gestores culturais é outro problema, a somar a uma visão estreita e autoritária do Estado em relação aos problemas relacionados com o direito de acesso das populações ao passado e à fruição e participação em projetos de arqueologia, ou de proteção e defesa do património.

A insegurança de uma parte significativa dos arqueólogos subaquáticos traduz-se numa prática da arqueologia que é frequentemente paroquial e defensiva, baseada em rivalidades de grupinhos com segredinhos que ainda abundam no pequeno grupo de arqueólogos mergulhadores, embora o crescimento e organização da prática da arqueologia à escala mundial dê sinais promissores de a arqueologia subaquática se estar a emancipar e a tornar-se numa disciplina séria e informada por princípios científicos e objetivos. Até lá, a nossa proposta foi a criação da Nautical Archaeology Digital Library (NADL) em 2006, na Texas A&M University, com uma bolsa da National Science Foundation (IIS-0534314). A migração da página na internet para Portugal (<https://shiplib.org>) está a revelar-se complicada, mas está a avançar devagar, com menos recursos dos que são normalmente acessíveis em universidades americanas.

Nautical Archaeology Digital Library (NADL)

A ideia principal do NADL foi o desenvolvimento de um conjunto de ferramentas com fins claramente definidos:

- a) fornecer uma plataforma para partilha de dados primários sobre sítios arqueológicos marítimos;

- b) desenvolver e divulgar uma metodologia para a recolha e publicação de informação sobre naufrágios;
- c) integrar dados sobre naufrágios, artefactos e elementos paisagísticos numa estrutura em rede que encoraje estudos comparativos;
- d) facilitar a comunicação entre a comunidade internacional de arqueólogos marítimos, e
- e) melhorar a sensibilização do público para a importância dos locais marítimos.

A fim de facilitar a comunicação entre a comunidade internacional de arqueólogos marítimos, estamos a trabalhar para desenvolver formas de catalogar, armazenar, e gerir mais eficientemente os artefactos e componentes de restos de embarcações, juntamente com os dados e informações associadas produzidas pela investigação arqueológica subaquática.

Queremos também integrar fontes de informação heterogéneas e de origens diferentes, históricas, arqueológicas, ecológicas, biológicas, geológicas e sociológicas, para citar algumas. A pluridisciplinaridade que propomos vai facilitar o trabalho de investigação e melhorar o tratamento das questões da incerteza dos dados e da estrutura interpretativa em eu estes são analisados, e incorporar sobretudo fontes históricas heterogéneas que ajudem a interpretação dos sítios arqueológicos. Cada vez mais a nossa visão justa da história depende da existência de várias narrativas. As pessoas viveram os mesmos eventos de maneiras diferentes e a história do século XIX era predominantemente uma história escrita pelos vencedores. A pluralidade de narrativas ajuda-nos a compreender melhor as questões da filosofia: quem somos, de onde vimos, para onde vamos, o que é que podemos saber e o que é que devemos fazer.

Embora as correntes de pensamento em voga no mundo académico sejam ainda pueris, no sentido em que são muitas vezes simplistas, antieuropeias, puritanas, maniqueístas e autoritárias, a vantagem deste movimento intelectual – vulgarmente designado por wokismo – são enormes e vão-nos ajudar a desenvolver uma história mais cosmopolita, mais inteligente e mais interessante, permitindo um olhar mais global para os problemas da aventura humana. Uma componente importante deste projeto é o desenvolvimento de ferramentas de visualização para partilhar o nosso trabalho académico com um público tão vasto quanto possível.

Como já escrevemos noutro lado (Borrero et al. 2021) a NADL está a tentar desenvolver ferramentas de visualização que ajudem os investigadores a manipular, observar, estudar e analisar artefactos e as relações entre eles.

Não só é fundamental que os investigadores encontrem facilmente os dados que procurem – e isso implica o desenvolvimento de uma metodologia cuidadosa para atribuir metadados a cada unidade de informação armazenada – mas também defendemos que é importante que os dados primários e as suas interpretações possam ser sempre armazenados e consultados separadamente.

O registo e a interpretação de dados devem, em nosso entender, ser separados. A comunidade académica deve ser capaz de ver como os dados foram adquiridos e armazenados, perceber o grau de incerteza de todos os dados arqueológicos e documentar as suas origens e limitações.

Nas discussões científicas é importante rastrear a forma como os investigadores apercebem os dados e os utilizam para interpretação. Nas ciências chamadas “não” exatas a parte subjetiva da deve ser claramente separada da descrição objetiva dum sítio arqueológico. Se conseguirmos implementar esta orientação, as conclusões e interpretações podem ser verificadas, testadas e discutidas sem ter de duvidar ou adivinhar sobre os dados primários em que se baseiam as interpretações e as conclusões são formuladas.

Uma vez que a NADL é um projeto em desenvolvimento, baseado na participação duma comunidade de especialistas, o nosso website conta com as opiniões e sugestões dos utilizadores, para que estas nos ajudem a aperfeiçoar a organização e publicação dos dados duma forma clara e com um mínimo de ambiguidades. Estes objetivos requerem um equilíbrio entre a normalização e flexibilidade, a fim de podermos partilhar dados primários de acordo com o princípio do livre acesso de uma forma coerente e inteligível para uma vasta comunidade de peritos de domínio com diferentes antecedentes culturais e académicos.

Quando este projeto começou, em 2006, financiado por uma bolsa NSF (IIS-0534314), desenvolvemos as ferramentas informáticas planeadas e confiámos em colegas – peritos de domínio – para nos ajudarem a povoar a base de dados (Monroy et al., 2006, 2007a, 2007b, 2007c, 2009, 2010). Contudo, depressa descobrimos que o tempo é um recurso raro no meio académico e que precisávamos de um conjunto muito maior de especialistas se quiséssemos criar conteúdos na nossa biblioteca digital. O portal para introdução de dados sobre navios naufragados de uma forma organizada de acordo com a metodologia que propomos foi abandonado ao fim de um ano, sem que um único naufrágio tivesse sido introduzido.

Mais de uma década depois da criação deste projeto somos uma equipa de mais de cem colaboradores de mais de quarenta países, e conseguimos criar uma comunidade dedicada à produção de conteúdos e ao fornecimento de oportunidades de rede às gerações mais jovens de arqueólogos náuticos, marítimos e submarinos. Estamos a planear incorporar neste projeto as ferramentas que, esperamos, lhe permitirão permanecer aberto à mudança e à melhoria, bem como manter um equilíbrio entre a necessidade de definir os nossos objetos de estudo e de aprofundar os conhecimentos relacionados com estes tópicos.

O conhecimento científico é afetado pela complexidade dos objetos que tentamos descrever e os navios são indubitavelmente objetos complexos. Além disso, os preconceitos culturais naturais da comunidade de especialistas adicionam alguma complexidade a este projeto devido à diversidade da comunidade que estamos a tentar formar. A normalização continua, no entanto, a ser um objetivo importante e necessário, tal como a manutenção de flexibilidade suficiente para satisfazer as exigências e questões determinadas pelo estado sempre em mudança do campo.

Modelo descritivo

O desenvolvimento de um modelo capaz de descrever qualquer naufrágio foi um processo longo e iterativo, desenvolvido a partir do contributo de uma equipa diversificada

de arqueólogos e alunos de arqueologia. A inclusão dos metadados que categorizam os naufrágios de múltiplas formas assegura que a informação capturada é de pronta utilização para aqueles que dela necessitam.

Esperamos que o nosso modelo continue a evoluir e que, com o tempo, permita o acesso amplo e livre (pelo menos) aos naufrágios mais importantes encontrados até agora, e que facilite estudos comparativos que façam avançar o campo como um todo.

Outros esforços serão orientados para a criação de uma ontologia, para assegurar a inteligibilidade e compatibilidade da terminologia intercultural e diacrónica.

Como NADL é um trabalho em curso, serão feitas alterações para melhorar e adaptar a base de dados a uma comunidade crescente de utilizadores de diferentes origens culturais e necessidades científicas. Encorajamos os arqueólogos marítimos a contactar-nos com comentários e sugestões, bem como a juntarem-se a este esforço global para a investigação, proteção e divulgação do património cultural subaquático. O modelo/ficha que se apresenta abaixo – em inglês, para uso internacional – foi desenvolvido no âmbito do projeto da NADL, por um grupo de arqueólogos. As contribuições principais são de Nicolas Ciarlo e Ricardo Borrero, sobre uma proposta de Patricia Schwindinger, autora da ficha original:

1. *Shipwreck name, (approximate date lost)*

Author/s of the present fiche:

Last updated:

Research institution/s:

Project (title & director):

Summary: *Brief description of wreck to appear in the search results.*

2. *Ship history*

Identified: *Ship Name/Not Identified*

Place of Origin: *e.g., Europe, Iberian Peninsula, Spain (links to other ships of same place of origin).*

Ship Type: *e.g., Naval, Ship-of-the-Line, First Rate (links to other ships of same type).*

Time Period: *e.g., Europe Late Modern Period (1815-1906) (links to other ships of the same time period).*

Owners/Operators: *e.g., Merchant, Company, British East India Company (EIC) (links to other ships owned by the same company).*

Trade Routes: *e.g., Europe-Asia Trade, Homeward (links to other ships on the same trade route).*

Description: *Text box with a description of what we know about the ship's life/history.*

Initial Construction:

When built:

Place built:

Shipyard Name:

Shipyard Coordinates:

Who built:

Name(s) of shipwright(s):

Fate:

When it sank:

What happened: *Lost (wrecked, foundered, etc); Retired (sunk at moorings, etc); or Unknown.*

3. Overall Dimensions

Known or reconstructed.

Tonnage:

Length:

Breadth:

Depth in Hold:

Draught:

Rig:

4. Excavation and research

Site Location: *e.g., Asia, Bay of Bengal (links to other wrecks in the same location).*

Site Coordinates: *Displayed on a map.*

Country:

Place:

Coordinates: Lat. ; Long.

Type: *Unknown / If known, specify (schooner, brig, sloop...)*

Identified: *Yes/No*

Dated: *Built or sunk (years, if known) or circa; dated through C14, artifacts, etc., dated by (laboratory).*

Discoverer: *Who found or first documented the wreck.*

Found in: *Date and circumstances.*

Archival research: *Probable origin, history.*

Interventions: *Reports, assumptions, publications.*

Description of the site: *A description of what we understand from the site formation process: water table/coastline, environment, evolution of the landscape... the landscape during the chronological span suggested by the dating.*

5. Site Plan

Site plan with bibliographical reference.

6. *Site protection status*

Protection: *Under what legal jurisdiction does the site fall? Within a country's jurisdiction, jurisdiction is disputed, outside any country's jurisdiction, unknown.*

Country(ies) claiming jurisdiction:

Level of protection offered: *Significant Protection: The site is well protected by local or international heritage law or status; Some Protection: The site receives some protection from local or international heritage laws or status; At Risk: The site has insufficient or no legal protection, or local authorities are unable to enforce available protections.*

7. *Site description*

Area: *Description and size, depth, bottom characterization.*

Ballast: *Size of the mound, samples, studies.*

Anchors: *Number, size, type, including associated elements such as chains and mooring gear.*

Artillery: *Number, sizes, types.*

Iron concretions: *Type, size, characterization, identification, etc.*

8. *Ship's contents*

Cargo: *A description of the cargo, probable provenience, possibly with links to specific artifacts/artifact types.*

Storage vessels: *Barrels, amphora, etc.*

Food: *Faunal and botanical remains.*

Kitchenware and tableware: *Ceramic, pewter, silverware, etc.*

Shipboard Life: *e.g., Navigation instruments, games.*

Tools:

Furniture:

Health and hygiene: *e.g., Pharmacies, syringes, etc.*

Clothing and uniforms: *e.g., Buttons, insignias, etc.*

Personal possessions:

Coins and bullion:

Crew and passengers: *Human remains.*

Pets and plagues: *e.g., Dogs, cats, parrots, rats, insects, etc.*

Personal weapons: *e.g., Firearms, swords, etc.*

9. *Ship's hull*

Description: *Hull remains, depth, orientation, dimensions overall, timbers preserved, assemblages and scattered objects, important details. Description of the keel, shoes, portions preserved, dimensions, scarves, fasteners, countersink holes, fastening patterns, tool marks, charring, coatings, sheathing.*

Wood: *Additional information on anatomical identification, when timber was cut, where, dendrochronological analysis.*

Metals: *Additional information on metallurgical characterization: manufacturing process (forged, cast, rolled, etc.), chemical composition, etc.*

Hull Shape: *Flat bottom, round bottom, wine-glass shape, multi-hull, other, unknown.*

Type of Construction: *Hollowed log, hollowed with extended sides, shell-first built, bottom-based, skeleton first, other, mixed, sectional (the way modern steel ships are built), unknown.*

Stern assembly: *Double-ended, flat stern, round tuck, etc.*

Probable length overall (LOA):

Probable beam:

Probable flat of the floor:

Probable length on the waterline:

Probable length on the main deck:

Probable displacement for a 0.5 block coefficient:

Estimated weight of the ballast:

Estimated weight of the cargo preserved:

Probable cargo capacity:

Table 1. Scantlings of the timber remains

Timber	Sided [cm]	Moulded [cm]	Comments
Keel			
Stem			
Sternpost			
Floor timbers			
Keelson			
Room-and-space		-	
Stringers			
Planking			
Wales			
...			

10. Ship components

Description of each one of the ship components preserved, including the following:

Name of Timber: *Keel, stem, sternpost, frames, keelson, mast-step, stringers, wales, clamps, waterways, deck beams, carlings, ledgers, stanchions, etc.*

Description Text: *Description of timber, imperfections, surfaces, wood species or family, portions preserved, assemblies, etc.*

Preserved Dimensions: *Sided, moulded, length, presumed dimensions.*

Shape and rake:

Scarves:

Fasteners: *Materials, fastening patterns countersink holes, clenchings*; Spikes: *length, sections, $\square$ / $\emptyset$, shank shapes, tips, heads*; Bolts: *length, sections, $\emptyset$, heads, wedges, washers*; Treenails: *length, sections, $\emptyset$, wedges*; Tacks: *length, section $\square$ / $\emptyset$, head*.

Markings: *Tool marks, charrings, etc.*

Protection: *coatings, sheathings, caulking.*

11. Repairs

Description of apparent repairs.

12. Images

A small selection of site images.

13. References

Relevant publications.

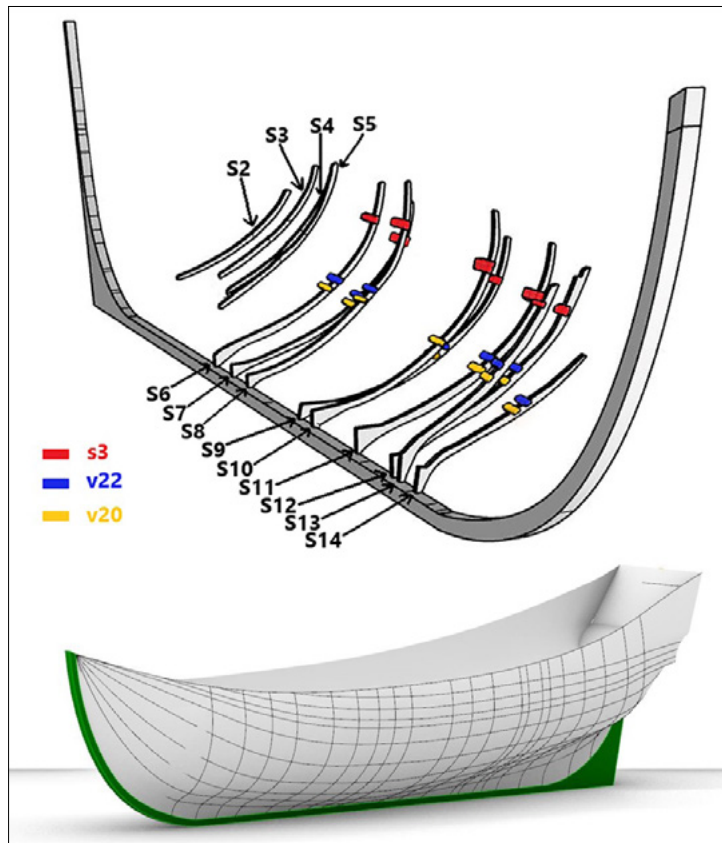


Figura 3. Reconstrução da forma do casco do navio Lomellina a partir da forma das balizas, alinhadas a partir da posição das escoas (Guerout et al. 2023, no prelo).

Conclusões

A adoção de um modelo para a partilha de dados relativos à escavação de navios naufragados é um desenvolvimento óbvio e inevitável, que será adotado um dia pela comunidade de arqueólogos náuticos e a partilha de dados tende a ser cada vez menos secreta, à medida que os arqueólogos náuticos se vão profissionalizando e a disciplina se torna mais seria e mais próxima dos outros campos de investigação científica.

Este artigo sugere uma ficha que pretendemos que seja adotada na estrutura da NADL e esperamos um dia ter mão de obra para popular uma base de dados que fique acessível a todos os arqueólogos náuticos do mundo.

A reconstrução dos navios a partir dos restos arqueológicos é um processo relativamente simples quando se substitui o uso de modelos de madeira ou outros materiais por modelos de computador. O processo é exatamente o mesmo: a partir do comprimento, medido ou estimado da quilha, colocam-se as curvas reconstruídas das faces exteriores das balizas nas coordenadas medidas in situ e obtém-se a forma preservada do casco a partir da qual se elabora o modelo reconstruído, cuja plausibilidade só pode ser testada por comparação com outros modelos ou por testes laboratoriais da estabilidade intacta do modelo obtido.

Este processo está estabelecido há décadas em centros de investigação do mundo inteiro e descrito nos casos de estudo da nau Nossa Senhora dos Mártires (ou do navio italiano Lomellina, perdido em 1516 na costa francesa (Guerout et al. 2023, no prelo).

Referências

- Bass, G.F., Matthews, S., Steffy, J.R., and van Doorninck, Jr., F. - **Serçe Limanı an Eleventh-Century Shipwreck. Vol. 1, The Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers.** College Station: Texas A&M University Press, 2006.
- Bass, G.F., Lledo, B., Matthews, S., Brill, R. - **Serçe Limanı an Eleventh-Century Shipwreck, Vol 2: The Glass of an Eleventh-Century Shipwreck.** College Station: Texas A&M University Press, 2009.
- Borrero, R., Schwindinger, P., Castelli, A., Ciarlo, N., Torres, R., Manders, M., Castro, F., Furuta, R., - "Seeking a common ground for The Nautical Archaeology Digital Library. Reflections on Science, Method, Theory and Templates." **Virtual Archaeology Review**, 2021, pp.12.24.
- Castro, F. - "Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms used to Design the Bottom of Ships in Portugal," in **International Journal of Nautical Archaeology** 36.1, 2006, pp. 148-154.
- Castro, F. and Fonseca, N. - "Sailing the Pepper Wreck: a Proposed Methodology for Understanding an Early 17th-Century Portuguese Indiaman." **International Journal of Nautical Archaeology** 35.1, 2006, 97-103.
- Castro, F., Bendig, C., Bérubé, M., Borrero, R., Budsberg, N., Dostal, C., Monteiro, A., Smith, C., Torres, R., and Yamafune, K. - "Recording, Publishing, and Reconstructing Wooden Shipwrecks" **Journal of Maritime Archaeology**, 13.1: pp. 55-66.
- Guerout, M., Frabetti, B., Castro, F., "Revisiting Lomellina, 1516: The Hull Shape." **International Journal of Nautical Archaeology**. No prelo.
- Hill, H., 1994. "A dynamic context recording and modelling system for archaeology." **International Journal of Nautical Archaeology**, 1994, 23.2: pp. 141-145.
- Monroy, C., Parks, N., Furuta, R., and Castro, F. - "The Nautical Archaeology Digital Library," in Gonzalo et al. (Eds.), **European Conference on Digital Libraries 2006 LNCS 4172**, pp. 544-547, Berlin and Heidelberg: Springer-Verlag.
- Monroy, C., Furuta, R., and Castro, F., 2007a. "A Multilingual Approach to Technical Manuscripts: 16th and 17th-century Portuguese Shipbuilding Treatises," Edie Rasmussen (Chair) **Proceedings of ACM/IEEE Joint Conference on Digital Libraries**, Vancouver, BC, Canada, pp. 413-414.
- Monroy, C., Furuta, R., and Castro F., 2007b. "Ancient Technical Manuscripts: the Case of 17th-century Portuguese Shipbuilding Treatises." Schmit et al. (eds.) **Digital Humanities 2007 Conference Proceedings**. University of Illinois, Urbana-Champaign, Junho 4-7, pp. 67-69.
- Monroy, C., Furuta, R., and Castro F., 2007c. "Texts, Illustrations, and Physical Objects: The Case of Ancient Shipbuilding Treatises." **11th European Conference on Research and Advanced Technology for Digital Libraries ECDL**, Budapest, Hungary, 2007.
- Monroy, C., Furuta, R., and Castro F., 2009. "Ask Not What Your Text Can do For You. Ask What You Can do For Your Text (a Dictionary's perspective)," **Digital Humanities 2009**, College Park: University of Maryland, MD, Junho 22-25, pp. 344-347.
- Monroy, C., Furuta, R., and Castro F., 2010. "Using an Ontology and a Multilingual Glossary for Enhancing the Nautical Archaeology Digital Library". **Joint Conference on Digital Libraries JCDL**, Queensland, Australia, 2010, pp. 259-262.
- Steffy, J. - "The Reconstruction of the 11th Century Serçe Liman Vessel: A Preliminary Report." **International Journal of Nautical Archaeology**, 1982, 11.1: pp. 13-34.

Steffy, J., 1984. "New research mediums for the hull reconstruction," in ***Underwater Archaeology: The Proceedings of the 13th Conference on Underwater Archaeology***, Keith, D., (ed.), Fathom Eight Special Publication Five, San Marino, 1984, pp. 48-80.

Steffy, J. - "Problems and Progress in Dating Ancient Vessels by their Construction Features." *Tropis II, Proceedings of the 2nd International Symposium on Ship Construction in Antiquity*, H. Tzalas, ed., Athens, 1990, pp. 315-320.

Steffy, J. R. - "The Mediterranean shell to skeleton transition: a northwest European parallel," in **Carvel Construction Technique - Vth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Amsterdam**, 1988, 12: pp. 1-9.

Steffy, J. R. - **Wooden Shipbuilding and the Interpretation of Shipwrecks**. College Station: Texas A&M University Press, 1994.

O MEDITERRÂNEO: A PERSISTÊNCIA DE UM CAMINHO ALTERNATIVO PARA ORIENTE

Filipe Themudo Barata¹

Resumo

Conhecem-se vários itinerários escritos por viajantes portugueses que, nos séculos XVI e XVII, navegaram pelo Mediterrâneo. Uns ficaram pela peregrinação, por mar, até à Terra Santa e outros escolheram o caminho terrestre para ir para a Índia, ou dela regressar. O objetivo deste texto é a tentativa de conhecer melhor algumas dessas obras da nossa literatura de viagens, compreender a razão de ser de umas terem sido publicadas e outras não e, especialmente, contribuir para que os investigadores transcrevam, estudem e publiquem os inúmeros relatos, cartas, relatórios e o imenso material que jaz inédito nos arquivos e bibliotecas.

Palavras-Chave: Mediterrâneo; Índia; Itinerários; Viagens; Rotas terrestres e marítimas

Abstract

There are several known itineraries written by Portuguese travellers who sailed the Mediterranean in the 16th and 17th centuries. Some of them continued their pilgrimage by sea to the Holy Land, while others chose the overland route to and from India. The aim of this text is to try to understand some of these works of our travel literature, to understand why some were published and others were not, and above all to encourage researchers to transcribe, study and publish the countless narratives, letters, reports and the immense amount of unpublished material that lies in archives and libraries.

Keywords: Mediterranean; India; Itineraries; Travel; Land and maritime routes

¹ Professor Catedrático jubilado na Universidade de Évora. Investigador do CIDEHUS – Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades). Membro da Academia de Marinha. Endereço de correio eletrónico: fbarata@uevora.pt.

Uma literatura de viagens afinal mal conhecida

Quem se interessa pelo Mediterrâneo e pela sua história, como seria de esperar, não pode evitar a curiosidade e o interesse que despertam as narrativas dos viajantes que por lá circularam. É sobre elas que este texto dedica a sua atenção. Com efeito, há inúmeros relatos de viagens para todas as épocas e lugares, mas os da autoria de portugueses que viajaram pelo Mediterrâneo para irem, em peregrinação, a Jerusalém ou, no caminho entre a Índia e Portugal, por qualquer razão, escolhiam a rota terrestre têm uma homogeneidade assinalável; afinal, o percurso obrigava-os a navegarem pelo Mediterrâneo.

Os relatos e testemunhos abundam e, em muitos países, produziram-se coletâneas e edições desses textos, incluindo cronistas e viajantes de todos os lugares e sociedades, sejam cristãos ou muçulmanos. que os obrigava também a regressarem pelo Mediterrâneo. Conhecemos as viagens de Marco Pólo, mas também não nos são estranhas as aventuras de Ibn Battuta e os relatos das suas viagens, as quais realizou entre os anos de 1325 a 1353, e que o levaram até à atual Indonésia.

Todos reconhecem como, ao longo da Idade Média, o ideal de peregrinação se desenvolveu e se consolidou e que as cruzadas foram uma parte relevante desse processo que facilitava os contextos para viajar². Mas, além das narrativas mais comuns de descrições de viagens a Jerusalém, já são mais surpreendentes os relatos de viagem que, no século XVI e depois da chegada dos portugueses à Índia, levavam a que muitos fizessem essa viagem por terra e não por mar, na carreira da Índia.

À medida que se vão lendo esses relatos, é perceptível que a sua publicação era constante, mas muitos deles tinham características específicas que importa assinalar e tentar compreender. Primeiro, a constatação de que há um lapso de tempo bastante grande entre a viagem, a escrita e a publicação; depois, na esmagadora maioria dos casos, as dedicatórias dos relatos eram muito variadas e parecem sempre importantes para a sua publicação. Por fim e mais extraordinário ainda sobre essas as obras, é que, talvez a maioria, nunca foram impressas, ou só o foram no século XX.

Para um país com uma narrativa histórica baseada na aventura e arrojo das navegações, não deixa de ser surpreendente a opinião dos especialistas sobre as características e a qualidade desta mesma literatura de viagens. Uma dessas obras de referência é a antiga *História da Literatura Portuguesa* de António José Saraiva e Óscar Lopes e o leitor não pode deixar de se espantar com a avaliação por eles feita:

*“No entanto, a literatura portuguesa de viagens portuguesas quinhentistas e seiscentistas não passou de um nível de reportagem; raro se elevou àquela tipificação ou àquele simbolismo que caracterizam a obra de arte. A experiência humana nelas registada é intensa e múltipla, mas não foi suficientemente elaborada para dar origem a uma verdadeira síntese.”*³

² É imensa a bibliografia sobre este tema. Um exemplo é este pequeno texto publicado recentemente: Heath, Christopher; Gantner, Clemens, Manarini, Edoardo. “Introduction: Movement and Mobility in the Medieval Mediterranean: Changing Perspectives from Late Antiquity to the Long-Twelfth Century”. In: *Medieval Worlds*, Nº 13 (2021), pp. 3-11. (Disponível online em: [MW13_introduction_movmob.pdf](#))

³ Saraiva, António José & Lopes, Óscar - *História da Literatura Portuguesa*, p. 286.

Note-se que os autores portugueses estão longe de defenderem o mesmo conteúdo do que designamos por literatura de viagens. António José Saraiva e Óscar Lopes, à partida, identificam uma primeira categoria de obras, sem qualquer valor literário, onde se incluem os chamados “livros de marinharia”, segundo eles dedicados só a pilotos, ou mesmo os relatos de viagem como os de Álvaro Velho ao relatar a viagem de Vasco da Gama, ou até a Carta do Achamento do Brasil de Pero Vaz de Caminha, que se limitam a apresentar um caráter mais técnico.

Depois, considerarem frágil o segundo grupo, que integra o conjunto de autores que aqui se abordam, porque, segundo eles, se limitam a serem uma reportagem dos novos países visitados, embora reconhecem algum interesse no que chamam as curtas narrativas de naufrágios, muitos deles fazendo parte da *História Trágico-Marítima*. Elegem, todavia, como uma verdadeira exceção a *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, considerando-o um marco da literatura nacional e internacional.

Já Joaquim Barradas de Carvalho, num erudito e interessantíssimo artigo de 1970, assume uma posição bastante diferente; diz ele:

*“Nesta literatura continuaremos a distinguir as crônicas, as descrições de terras, os diários de bordo, os roteiros, e até os regimentos de navegação, ou guias náuticos, com as mesmas características da literatura de viagens dos primeiros tempos, a literatura da época dos grandes descobrimentos, período em que esta literatura forçosamente se define”*⁴

Na literatura francesa e inglesa, só para dar dois exemplos, o conceito de literatura de viagens é muito mais amplo e considerado um género multiforme, onde entram diários, relatos, crônicas, relatórios, cartas, reportagens e outras; a única fronteira é a sua separação do romance e do documento científico.

Apesar da preferência por esta perspetiva, como sempre acontece há dúvidas e exceções a considerar. De facto, por várias razões, muitos destes textos nunca se destinaram a ser publicados e nem sequer significaram que os seus autores tivessem viajado, pelo que poderá haver dúvidas sobre se os poderíamos inscrever na literatura de viagens, já que antes eram, ou devem ser vistos, como uma espécie de relatórios sobre regiões que o seu autor conhecia, ou juntou informação sobre um território, uma região ou umas cidades. Nesta categoria de livros, que são de caráter técnico, encontram-se o que, nos tempos medievais, se chamavam os livros de mercadorias e que eram verdadeiros relatórios sobre o mercado, nomeadamente do Mediterrâneo.

Destes, talvez o mais conhecido, seja o de Francesco Balducci Pegolotti, intitulado *Pratica della Mercatura* e que foi compilado entre os anos de 1335 e 1343⁵; o trabalho era destinado à famosa casa bancária e comercial conhecida como a Companhia dos Bardi e, claro, expunha os produtos que se podiam comprar e vender em cada porto, identificava as

⁴ Carvalho, Joaquim Barradas - “A literatura portuguesa de viagens: séculos XV, XVI e XVII”, p. 68.

⁵ Pegolotti, Francesco Balducci - **La Pratica della Mercatura**.

unidades de peso e medida usadas em cada lugar e o valor das moedas de cada cidade. No final há um estudo sobre o ouro, base do valor da moeda, que mostra o profundo conhecimento que então se tinha dos mecanismos monetários e financeiros. Era informação privilegiada e mesmo sigilosa e que não se destinava, como é lógico, a cair nas mãos dos concorrentes.

Se Pegolotti viajou, noutros casos o autor limitou-se a reunir informação que os agentes do grupo ou da companhia iam recolhendo. Em Portugal, aconteceu uma situação parecida. Há várias obras que tiveram um papel e função semelhante e que, não raramente, andam incluídas nessa literatura de viagens. Entre elas, é provável que seja o caso de duas das mais conhecidas: a de André Álvares de Almada, intitulada “Tratado Breve dos Rios de Guiné do Cabo-Verde”⁶, que terá sido escrita em 1594 e com uma 1ª versão publicada em 1841, e a “Descrição da Serra Leoa e dos rios de Guiné de Cabo Verde”⁷, de André Donelha, por sua vez redigida em 1625 e da qual, aliás, Avelino Teixeira da Mota promoveu uma edição, em 1977. Afinal, ambas continham informação dirigida a quem interessava, seja à Coroa ou a um governador, e que, em princípio, não se destinavam a ser do conhecimento público e ambas procuravam organizar informação sobre o mercado de escravos da costa da Guiné. Em qualquer dos casos, não parece dúvidas que estas obras se devam incluir neste tipo de literatura em que se conhece o mundo e se organiza informação sobre os locais que só a viagem permite.

Com o tempo, é fácil perceber que os relatos de viagens, ou o “Itinerário”, como muitos lhe chamam, era uma prática bastante comum e, às vezes, podia apresentar uma qualidade literária inquestionável, de que as viagens pelo Mediterrâneo não eram exceção. Yuhanna al-Asad, ou Hasan al- Wazzan, e que é conhecido como Leão o Africano, é autor de uma interessantíssima *Descrição de África*, que terá escrito pelo ano de 1526. O interessante é que ele foi capturado em 1518, no Mediterrâneo, nas costas norte-africanas, quando regressava ao seu Marrocos natal, vindo de uma “viagem de trabalho” ao Cairo. Levado para Roma, teve oportunidade de contactar muitos humanistas que aí viviam, facto a que não será estranha a qualidade da sua obra⁸.

Neste artigo, claro que não se trata de analisar as obras dessa literatura de viagens quinhentistas e seiscentistas, mas importa identificar aquelas que mereceram agora uma atenção especial, embora, mais para o fim, será possível estabelecer algumas comparações com o relato que nos deixaram viajantes do século XIX.

⁶ Almada, André Álvares de - *Tratado Breve dos rios de Guiné do Cabo Verde*.

⁷ Donelha, André - *Descrição da Serra Leoa e dos rios de Guiné do Cabo Verde*, 1625.

⁸ Pancino, Claudia - *Mémoires de voyage dans l'aire méditerranéenne au xvie siècle Une lecture personnelle de Léon l'Africain. Un voyageur entre deux mondes de Natalie Zemon Davis*. Referência eletrónica : Claudia Pancino, « Mémoires de voyage dans l'aire méditerranéenne au xvie siècle », Cahiers de la Méditerranée [En ligne], 85 | 2012, mis en ligne le 14 juin 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6686> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6686>.

Os testemunhos de viajantes

As obras cujos objetivos e função se tentará aqui compreender não são inéditas e foram já estudadas. Em especial, é justo reconhecer os trabalhos que José Nunes Carreira⁹ dedicou a alguns deles e são indispensáveis para o seu estudo. Os autores em causa são Frei Pantaleão de Aveiro, António Tenreiro, Frei Gaspar de S. Bernardino, Nicolau de Orta Rebelo e Frei Soares de Albergaria, por razões diferentes. Posteriormente, os textos de Ricardo Augusto Pereira Guimarães e Eça de Queiróz, ambos do século XIX, também merecerão algumas observações e comparações.

Mas, as observações, mesmo dúvidas, não se limitam a sintetizar os comentários de José Nunes Carreira. Agora, as perguntas procuram responder a duas ou três questões: porque e como se escreveram estes itinerários? Há alguma relação entre os tempos de escrita e de publicação? Há alguma correlação entre as obras e a identidade da pessoa a quem eram dedicadas?

Vejamos, então, quem são os viajantes do Mediterrâneo cujas obras merecem a atenção.

Primeiro, Frei Pantaleão de Aveiro, que escreveu um *Itinerario da Terra Sancta e suas particularidades, sobre a viagem que realizou à Palestina entre os anos de 1562 e 1564*, mas, só quase 30 anos depois, em 1593, ele foi publicado¹⁰. Note-se que este itinerário acabou por conhecer inúmeras edições, sendo a última de Coimbra, de 1927.

O autor seguinte é António Tenreiro, cavaleiro da Ordem de Cristo, que escreveu uma obra com um longo título e que António Baião publicou como “*Itinerário de Antonio Tenrreyro, cavaleyro da Ordem de Christo, em que se contem como da Índia vêo por terra a estes Rey nos de Portugal*” em Coimbra 1923. Apesar de ter chegado a Lisboa em 1530, a primeira edição é, também, muito posterior, de 1560. A mais recente edição é de Lisboa, de 1980¹¹.

Outro autor é Frei Gaspar de S. Bernardino em que o título da edição de Lisboa, de 1953, é “*Itinerário da índia por terra até à ilha de Chipre*”, de facto um pouco mais curto do que o da primeira edição de 1611. Este é um caso muito particular, já que a viagem deste frade se iniciou em 30 de dezembro de 1605 e sabemos que, em maio de 1609, já se encontrava em Lisboa; ou seja, 2 anos depois da chegada, a oficina de Vicente Álvares, da capital do reino, já estava a produzir a primeira edição¹².

⁹ Carreira, José Nunes - “Nicolau de Orta Rebelo. Na senda das Civilizações Pré-Clássicas (1606-1607)”, pp. 83-101. Acessível online em: [JoseNunesCarreira_p83-101.pdf](http://www.josenunescarreira.com/p83-101.pdf). (Consultado em 11 de novembro de 2022) Idem “A terra santa em relatos portugueses de viagem: séc. XVI-XVII”, pp. 55-78, publicado pelo Instituto Oriental da Universidade de Lisboa, (acessível online: <http://hdl.handle.net/10316.2/24112> (consultado em 11 de novembro de 2022)).

¹⁰ Aveiro, Frei Pantaleão de - *Itinerario da Terra Sancta, e suas particularidades*, p. 10 (a paginação corresponde a versão digital que pode ser consultada em: [Frei Pantaleão de Aveiro.pdf](http://www.frei-pantaleao-de-aveiro.com))

¹¹ A edição usada foi a seguinte: Tenreiro, António - *Itinerário em que se contém como da Índia veio por terra a estes reinos de Portugal*. Lisboa: Estampa, 1980.

¹² Bernardino, Frei Gaspar de São - *Itinerário da Índia por Terra até à ilha de Chipre*.

Numa parte da viagem de Frei Gaspar deviam merecer uma atenção especial mais dois autores que com ele viajaram e deixaram relatos da sua vinda da Índia a Portugal: o primeiro é Nicolau da Orta Rebelo, cujo itinerário só foi publicado num texto fixado por Joaquim Veríssimo Serrão, em 1972¹³, e o outro é Antão de Mesquita, juiz, cuja narrativa da viagem ainda espera ser publicada.

Apesar de não ser tratado neste artigo, não se pode deixar de referir o relato do monge cisterciense Frei Soares de Albergaria (*“Itinerário da Santa Casa de Jerusalém que fez em 1552”*) da viagem que fez entre 1552 e 1555. O manuscrito, que pertence à coleção dos Códices Alcobacenses da Biblioteca Nacional¹⁴, continua inédito e tem uma importância muito particular, visto conter uma das mais antigas descrições da comunidade maronita de Beirute.

Para um país que sempre se reclamou de uma história ligada às viagens e navegações, não deixa de ser estranha essa indiferença por relatos que, provavelmente, dariam à literatura de viagens outra consistência. E, note-se, a lista é bastante grande.

Notas de viagem, escrita e publicação

Uma primeira nota, praticamente comum a todos os textos, é a forma como são escritos, tanto na sua estrutura como na forma. A percepção para qualquer leitor é a de que os textos têm na base um conjunto de notas que foram tomadas na viagem e, posteriormente, passadas para um texto mais organizado. Têm como base, desse ponto de vista, uma espécie apontamentos que qualquer viajante, mesmo nos dias de hoje, pode tomar numa viagem.

A segunda observação é de que nenhum dos autores encontra portugueses no seu caminho, embora Frei Pantaleão de Aveiro se tenha cruzado com um marroquino oriundo de Azamor e que falava português.

Finalmente, quase todos os relatos param quase abruptamente em cidades do Mediterrâneo e não pretendem continuar a narrativa até Portugal.

Vejamos, então, os textos mais de perto.

Frei Pantaleão de Aveiro começa, logo na dedicatória, a explicar o contexto da publicação do seu itinerário, tantos anos depois de a realizar. Diz ele:

“communicando com alguns amigos e pessoas devotas, fuy delles importunado a que procurasse imprimilo pera devoção de muitos que folgarião de o ver como cousa nova e defferente d’alguns Itinerários que da mesma jornada andão impressos ... o que só pera mim tinha escrito”

¹³ Rebelo, Nicolau da Orta - **Un voyageur portugais en Persée au debut du XVI^e siècle**. Texto fixado por Joaquim Veríssimo Serrão e tradução de Simone Biberfeld. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1972.

¹⁴ Biblioteca Nacional de Portugal, **Códices Alcobacenses**, nº 303 (CCCLXIX)

Assim, empurrado por amigos devotos, resolveu publicar as suas memórias de viajante cuja fonte, nas suas próprias palavras, é o que viu ou ouviu das pessoas de fé. Depois, dedica o seu trabalho a D. Miguel de Castro, Arcebispo de Lisboa, um homem ilustre e devoto; esta sua dedicatória seria, na sua opinião, o que qualquer escritor que se preze devia fazer e, sem modéstia, explica que o mesmo fizeram Aristóteles, Séneca e Plutarco! Claro que essa dedicatória lhe abria as portas à impressão.

Para um leitor mediano desta obra surgem muitas interrogações? Teria Frei Pantaleão notas detalhadas da viagem e do seu percurso? Mas se o fez, seriam imensas e certamente difíceis de guardar por caminhos tão acidentados. A questão de tentar apurar o que foi escrito a partir de notas que tomou, ou foi o resultado da sua memória é um exercício que, por agora, ainda não pode ser feito, dado o tempo necessário para esse levantamento. É provável que a transcrição e muitas das orações que pululam pelo texto as tenha copiado em nota, mas as memórias, por exemplo, para passagem pelo Rio Jordão e pelo Mar Morto diluíam-se claramente (capítulo LXVII dedicado ao Mar Morto). Como acontece noutros sítios, neste caso, Frei Pantaleão dedica-se a apresentar a sua opinião sobre a impossibilidade de viver junto do polo Ártico e Antártico.

Mas, enquanto viajava, a quem recorria para ter informações dos sítios por onde andou? Aqui já adiantou, como se referiu antes, uma informação concreta: *“escreveu o que viu e ouviu de pessoas de fé”*. Por outro lado, as descrições variam imenso em termos de qualidade narrativa. A sua estadia em Veneza, por exemplo, é descrita de uma forma detalhada e viva, enquanto outros locais só têm direito a indicações muito sumárias.

Visto o seu objetivo confessado de organizar uma história piedosa, recorre inúmeras vezes a citações de teólogos e padres da Igreja para organizar narrativas sobre os lugares; é exemplo, mais uma vez, a descrição da estadia na ilha de Creta, em que abundam as referências bibliográficas e históricas. Nitidamente, a percepção do leitor é de que este recurso constante a doutores da Igreja foi o trabalho que teve ao organizá-lo e articulá-lo com as notas de viagem. Por isso, as falhas poderiam acontecer, incluindo pela simples razão de que pode esquecer acontecimentos porque passou. Além desse reconhecimento da sua fragilidade, ele pede ao leitor que compreenda a sua situação e seja benevolente; eis estas passagens:

“mas somente para minha consolação espiritual e particular gosto porque como nossa memória é fraca, havendo em algum tempo no meu esquecimento do que tenho visto e passado, a pudesse refrescar com ler o que tenho escrito (...) e se lhe virem que emendar o emendem, não com espírito de contradição e ignorância, mas com aquele amor e caridade que nos manda o Senhor”¹⁵

¹⁵ Aveiro, Frei P. *Ob. cit.* p. 12.

A obra de António Tenreiro, apesar de publicada muito depois da viagem, é um caso muito mais interessante. Ele também a dedica, no caso ao rei D. Sebastião, de quem se considera ao serviço, mas expõe muitas das razões, as claras e as encobertas, da sua viagem. No seu Prólogo anuncia que *“compilei as coisas que passei”* e, mais à frente, escreve:

*“Tinha escritos os trabalhos destes caminhos há já muitos anos, porque naturalmente folga homem de tornar à memória o passado e com intenção também que, lendo isto, algum dos vossos leais e curiosos vassalos tomassem daqui algum estímulo e exemplo para com grande cuidado servir a seu Rei”*¹⁶

Ou seja, ele explica claramente que, durante a viagem foi tomando notas e, ao longo dos anos, tinha atualizado os textos já que a sua memória podia ser enganadora. Depois, pretende que o seu texto seja um incentivo para outros portugueses poderem ir servir o rei para o Oriente e ver o mundo, objetivo que ele próprio expressamente declara¹⁷.

Mas há outra razão para a viagem por terra e as notas que António Tenreiro tomou e sobre a qual não haverá muitas dúvidas. Depois de ter andando a viajar pelo golfo Pérsico, ao chegar a Ormuz, o capitão e governador da praça, Cristóvão de Mendonça pediu-lhe que viesse, por terra, a Portugal. Objetivo? Tenreiro explica:

*“Cristóvão de Mendonça ... sabendo que eu tinha vindo daquelas partes do Egipto e tinha passado o deserto, me rogou por muitas vezes que quisesse vir a Portugal com cartas para el Rei nosso senhor; e que sabia certo e me prometia que el Rei me havia de fazer muita mercê, porque o governador Lopo Vaz de São Paio lho encomendara muito que buscasse um homem para que fosse por terra a Portugal”*¹⁸

Parece clara a intenção; ao ir por terra. António Tenreiro, poderia e deveria conhecer e avaliar a situação política das diversas regiões por onde passava, em especial dos otomanos, dos persas e dos egípcios. Digamos que seria uma espécie de espião informal, missão de que se terá desempenhado com sucesso. Aliás, ele próprio escreve que a sua missão era:

*“para que visse em o caminho em as terras do Grão-Turco, se havia novas de passarem os Rumes à Índia”*¹⁹

Os Rumes eram os Otomanos, como então os portugueses, muitas vezes, os chamavam. Quando António Tenreiro chegou a Portugal, terá criado algum espanto e até emoção pública e, sem surpresa, a sua obra conheceu, posteriormente, várias edições: 1560, 1565, 1725, 1762, 1829 e, como se referiu, no século XX.

¹⁶ Tenreiro, *ob. cit.*, p. 14

¹⁷ *Ibidem*, p. 19

¹⁸ *Ibidem*, p. 121.

¹⁹ *Ibidem*, 122.

Já o itinerário de Frei Gaspar de S. Bernardino, com uma escrita mais culta e muito cuidada, estava pronto cerca de dois anos após a sua chegada a Lisboa. Aliás, a obra é o resultado de uma ordem do Ministro Geral da Ordem dos Franciscanos, quando o manda redigir o relato de viagem.

Por isso, como o autor explica, o argumento do livro é dirigido a todos “*mostrando-lhes por escrito ao natural*” os riscos por que passou.

As intenções piedosas e exemplares são, com efeito, o centro do que Frei Gaspar de S. Bernardino escreve e até explica como a pureza da vida deve afastar todos de contatar, seja de que forma for, com os infiéis e os outros diferentes dos cristãos. Repare-se como termina o prólogo:

*“Ora julgai se só o nomear tantos reinos, terras e províncias; navegar tão diversos mares, desembarcar em tantas partes ... Pelo que a Deus Nosso Senhor, a quem deixei de servir com aquele espírito e devoção, que o caminhar, só o peço; aos mais que glosem e falem à vontade, que pode ser por lho rogar, possível será não seja. Vale.”*²⁰

No final da obra, promete que trataria melhor a segunda parte em que descreveria com mais cuidado alguns detalhes da viagem, em especial sobre a Terra Santa (“*na segunda parte direi o mais da viagem e da Terra Santa*”²¹). Por qualquer razão não o fez.

Quanto a Nicolau Orta Rebelo, partiu da Índia e regressou, mas ficou por Madrid, em abril de 1607. O monarca espanhol voltou a reenviá-lo para a Índia e aceitou que fosse acompanhado pela família, onde viveu, aliás, cerca de 50 anos.

O interesse especial da sua obra é a forma que Veríssimo Serrão define a narrativa e bem, como muito viva e humana, no sentido de testemunhar as experiências pessoais por onde o autor passava.

Não tendo ainda definido a quem iria dedicar o seu manuscrito, há, todavia, observações mais gerais a fazer. Uma primeira é a forma como um homem que, vivendo, na Índia olhava para o globo, em que a Pérsia funcionava como um traço de união entre o reino de Portugal e o Oriente.

A outra nota é a sua descrição de Ormuz; numa passagem escreve o seguinte:

“Nella concorre amor escala do Oriente, e assim, há nella de contínuo Venezianos, Gregos, Armenios, Judeus, E outras Naçoens peregrinas”

A importância desta passagem é que contraria uma espécie de ideia bastante generalizada de um desconhecimento por parte de outros reinos e poderes dos sítios a que Portugal chegava.

Aliás, estes relatos dos portugueses importam também para demonstrar como a geografia do Mediterrâneo era mais conhecida do que podemos imaginar e por onde muitos, de todas as proveniências, circulavam.

²⁰ Bernardino. *Ob. cit.*, p. 18.

²¹ *Ibidem*, p. 254.

Uma comparação injusta

O fascínio das elites portuguesas pelo Mediterrâneo e a Palestina nunca esmoreceu, mesmo que por esse mar poucos circulassem. O Presidente Teixeira Gomes, passava largas temporadas em Tunes e acabou por morrer, exilado, na Argélia. A sua correspondência sobre a região são verdadeiros tesouros literários. Mas há dois relatos do século XIX que merecem ser lembrados.

O primeiro o de Ricardo Augusto Pereira Guimarães, político liberal, escritor e jornalista, que descreveu a sua viagem, numa obra intitulada “*De Lisboa ao Cairo. Scenas de Viagem*” e publicada em 1876²². É um texto fascinante que, mantendo em cada capítulo o referencial geográfico, tem um fulgor e beleza extraordinários. Só o capítulo “No Mediterrâneo”, pelo seu interesse geográfico e competência literária com que foi escrito, devia ser de leitura obrigatória nas escolas.

Outro exemplo, mais conhecido, é o conjunto de 4 artigos que Eça de Queirós escreveu para o Diário de Notícias e que se chamaram *De Port Said a Suez*²³. A limitação evidente do autor é estar a escrever para um público particular, os leitores do jornal, e não tanto a produzir uma obra literária de grande fôlego.

Estes textos podem servir para se perceber os termos de comparação que é feita na *História da Literatura Portuguesa*, já citada, e a forma pela qual os autores avaliaram a literatura de viagens dos séculos XVI e XVII. Para um intelectual dos séculos XX e XXI poderá ser estranha e pouco atraente a forma como os viajantes dos séculos XVI e XVII escreviam alguns dos seus textos e, pelo contrário, reconhecem e percebem melhor os documentos e as descrições mais recentes, mas a comparação é mais complexa do que pode parecer.

Os textos aqui apresentados pretendem representar um tipo de obras bastante populares no século XVI: os itinerários, que são verdadeiros relatos de viagem e foram publicados. Também importa compreender aspetos específicos da forma como estes relatos de viagem eram produzidos, já que José Nunes Carreira estudou e analisou com cuidado a maior parte deles.

A primeira nota a ter em consideração é a de lembrar que estes autores, em regra, não eram profissionais da escrita, ou seja, cronistas, escrivães ou similares. Por outro lado, é seguro que todos terão tomado notas ao longo da viagem, embora António Tenreiro, pela missão que tinha, certamente foi escrevendo notas ao longo do caminho. Além disso, até à sua publicação, como ele próprio refere, foi atualizando os textos para evitar as partidas da memória.

Frei Gaspar de S. Bernardino, mesmo com notas parciais, mas com o facto de ter fixado o texto do seu itinerário pouco depois da chegada a Portugal, permitiu-lhe ser mais cuidadoso, vivo e interessante na sua escrita. Já Nicolau da Orta Rebelo, autor que só foi publicado

²² Guimarães, Ricardo Augusto Pereira - *De Lisboa ao Cairo. Scenas de Viagem*.

²³ Os artigos saíram no *Diário de Notícias*, em 1870 (“O Egipto. Notas de viagem”) e posteriormente publicados. A edição aqui usada foi: Queirós, Eça de - *De Port Said a Suez*, Lisboa: Editora Nova Ática, 2006.

no século XX, talvez por ter partido logo para o Oriente, nunca teve oportunidade de apurar o texto, o que não o torna menos interessante na sua espontaneidade.

Já o caso de Frei Pantaleão de Aveiro é diferente, pois, com um trabalho minucioso, seria possível perceber o tipo de notas de viagem que tinha, quando tanto tempo depois finalizou o seu trabalho para o dar à estampa; mas, para um leitor atento, as suas descrições parecem menos precisas.

Uma segunda observação prende-se com a dedicatória. O facto de Orta Rebelo nunca a ter feito, mostra como ela não estava pronta para ser dada à estampa, pois ninguém se atreveria a publicar uma obra sem indicar a pertença a uma casa senhorial ou uma comunidade, ou esclarecer ao serviço de quem estava. Era uma forma de proteção, mas também de dar crédito e credibilidade à sua narrativa.

Não é fácil conhecer a intenção de todos os autores. Claramente, Frei Gaspar pretende que as suas aventuras e desventuras tenham um carácter exemplar e piedoso, lembrando como as tentações e desvios da fé estavam sempre próximas. Já Frei Pantaleão de Aveiro e António Tenreiro sabiam bem que, no contexto em que viviam, os relatos de viagem eram populares.

Mas a certeza mais evidente para quem consultar estas obras e conhecer muitas outras, nomeadamente sobre viagens e circulação pelo Mediterrâneo, que incluem cartas, relatos, diários, itinerários e descrições, só pode lamentar não haver um programa para a sua publicação sistemática. Essa é mesmo uma obrigação.

Bibliografia

Albergaria, Frei Soares de “Itinerário da Santa Casa de Jerusalém que fez em 1552”. Biblioteca Nacional de Portugal, Códices Alcobacenses, nº 303 (CCCLXIX)

Almada, André Álvares de. **Tratado Breve dos rios de Guiné do Cabo Verde**, ed. Diogo Köpke. Porto: Tipografia Comercial Portuense, 1841 [1594].

Aveiro, Frei Pantaleão de. **Itinerario da Terra Sancta, e suas particularidades**. Lisboa: Casa de Simão Lopez, 1593, (a paginação corresponde a versão digital que pode ser consultada em: Frei Pantaleão de Aveiro.pdf).

Bernardino, Frei Gaspar de São. **Itinerário da Índia por Terra até à ilha de Chipre**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1953.

Carreira, José Nunes. “Nicolau de Orta Rebelo. Na senda das Civilizações Pré-Clássicas (1606-1607)”, - Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1985; **Separata de. Arquipélago. Série História e Filosofia**, 7, pp. 83-101. Acessível online em: JoseNunesCarreira_p83-101.pdf.(Consultado em 11 de novembro de 2022)

Carreira, José Nunes. “A terra santa em relatos portugueses de viagem: séc. XVI-XVII”. In: **CADMO**, nº 13, pp. 55-78, publicado pelo Instituto Oriental da Universidade de Lisboa, Impactum, Coimbra: Coimbra University Press, (acessível online: <http://hdl.handle.net/10316.2/24112> (consultado em 11 de novembro de 2022)

Carvalho, Joaquim Barradas. “A literatura portuguesa de viagens: séculos XV, XVI e XVII”. In: **Revista de História**, volume 40, nº 81 (1970).

Donelha, André. **Descrição da Serra Leoa e dos rios de Guiné do Cabo Verde, 1625**. Introdução, notas e apêndice de Avelino Teixeira da Mota. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1977.

Guimarães, Ricardo Augusto Pereira. **De Lisboa ao Cairo. Scenas de Viagem**. Porto & Braga: Edição Levraria Internacional; 1876.

Heath, Christopher; Gantner, Clemens, Manarini, Edoardo. “Introduction: Movement and Mobility in the Medieval Mediterranean: Changing Perspectives from Late Antiquity to the Long-Twelfth Century”. In: **Medieval Worlds**, Nº 13 (2021), pp. 3-11. (Disponível online em: MW13_introduction_movmob.pdf).

Pancino, Claudia. Mémoires de voyage dans l’aire méditerranéenne au xvie siècle Une lecture personnelle de Léon l’Africain. Un voyageur entre deux mondes de Natalie Zemon Davis. Referência eletrônica : Claudia Pancino, « Mémoires de voyage dans l’aire méditerranéenne au xvie siècle », Cahiers de la Méditerranée [En ligne], 85 | 2012, mis en ligne le 14 juin 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/cdlm/6686> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.6686>.

Pegolotti, Francesco Balducci. **La Pratica della Mercatura**. Cambridge (Massachussets): The Medieval Academy of America, 1936.

Queirós, Eça de. **De Port Said a Suez**, Lisboa: Editora Nova Ática, 2006.

Rebelo, Nicolau da Orta. **Un voyageur portugais en Persée au debut du XVIè siècle**. Texto fixado por Joaquim Veríssimo Serrão e tradução de Simone Biberfeld. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1972.

Saraiva, António José & Lopes, Óscar. **História da Literatura Portuguesa**, Porto: Porto Editora, 3ª edição, corrigida.

Tenreiro, António. **Itinerário em que se contém como da Índia veio por terra a estes reinos de Portugal**. Lisboa: Estampa, 1980.

DO PACÍFICO AO ATLÂNTICO. A VIAGEM DE REGRESSO DO NAVIO *VICTORIA* NA *RELAÇÃO* DE PIGAFETTA

Nunziatella Alessandrini¹

Resumo

Dois relatos redigidos por italianos, a *Relazione* de Antonio Pigafetta e o *Relato* do Piloto genovês, noticiam eventos da volta ao redor do mundo iniciada com a partida da armada chefiada por Fernão de Magalhães do porto de Sanlúcar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519. A partir de 21 de Dezembro de 1521, os dois relatos percorrem caminhos diferentes: é este o dia, um sábado ao meio dia, que o navio *Victoria*, com sessenta homens a bordo entre os quais Antonio Pigafetta, deixa Tidore regressando ao porto de Sanlúcar de Barrameda a 6 de Setembro de 1522 após uma viagem atribulada e com 18 sobreviventes. Seguimos a viagem de regresso do navio *Victoria* através da *Relazione* de Antonio Pigafetta, com a consciência de estarmos perante uma construção do ‘mito’ da fantástica viagem à volta do mundo, cuja memória se foi construído nas diferentes versões que até nós chegaram.

Palavras-chave: Relatos; *Relazione* de António Pigafetta; Relato do piloto genovês; a viagem.

Abstract

Two accounts written by Italians, the *Relazione* by Antonio Pigafetta and the *Relazione* by the Genoese pilot, recount the events of the round-the-world voyage that began with the departure of the Armada led by Fernão de Magalhães from the port of Sanlúcar de Barrameda on 20 September 1519. On 21 December 1521, the two accounts take different paths: it is on this day, a Saturday at noon, that the ship *Victoria*, with sixty men on board, including Antonio Pigafetta, leaves Tidore and returns to the port of Sanlúcar de Barrameda on 6 September 1522, after an eventful voyage with 18 survivors. We follow the return of the *Victoria* through Antonio Pigafetta's *Relazione*, aware that we are dealing with the construction of a “myth” around the fantastic circumnavigation, the memory of which has been built up in the different versions that have reached us.

Keywords: Accounts; Antonio Pigafetta's *Relazione*; Genoese pilot's account; the voyage.

¹ CHAM, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, FCSH, Universidade NOVA de Lisboa, 1069-061 Lisboa. Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito da Norma Transitória –DL 57/2016/CP1453/CT0009. nunziatellaa@fcs.h.unl.pt

Introdução

Antonio Pigafetta, italiano de Vicenza, embarcado no navio *Trinidad*, foi autor da *Relação* na qual nos deu a conhecer as vicissitudes da armada chefiada por Fernão de Magalhães iniciadas após ter deixado o porto de Sanlúcar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519. A *Relação* de Pigafetta constitui um dos dois relatos deixados por italianos relativos ao evento que marcou o início do século XVI e que se concluiu passados 3 anos, a 6 de Setembro de 1522. A primeira volta ao redor do mundo, com o sulcar de oceanos ainda desconhecidos, foi, de facto, uma empresa sem iguais e os testemunhos produzidos por Pigafetta e pelo piloto genovês – que, com alguma certeza, podemos identificar com Leone Pancaldo – ambos sobreviventes à esta aventura descomunal, são do maior interesse.

A *Relazione* de Antonio Pigafetta e o *Relato* do Piloto genovês desenvolvem, com uma narrativa diferente, as diversas fases da viagem da armada de Fernão de Magalhães, desde a partida, em Setembro de 1519, até ao dia 21 de Dezembro de 1521 quando, em Tidore, o destino dos dois navios, *Victoria* e *Trinidad*, divide-se.

A partir deste momento, os dois relatos tomam direcções diferentes: Pigafetta segue o caminho do navio *Victoria* e Leone Pancaldo o da *Trinidad*.

Leone Pancaldo relata a partida do navio *Victoria* de Tidore rumo a Sevilha: “A outra nau, que primeiro se partiu, partiu a 21 de Dezembro da dita era, e saiu por Timor fora, e cortou por detrás de Java, 2055 léguas ao cabo de Boa Esperança”.²

O mesmo acontecimento foi assim relatado por Pigafetta: “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 mezzodì. Venuta l’ora, le navi pigliarono licenza l’una dall’altra con scaricare le bombarde, e pareva loro lamentarsi per la sua ultima partita”.³

Assim, ao meio dia do Sábado de 21 de Dezembro de 1521, começa a viagem de regresso do navio *Victoria*; viagem que seguiremos de perto através da *Relazione* de Antonio Pigafetta, com a consciência de estarmos perante uma construção do ‘mito’ da fantástica viagem à volta do mundo, cuja memória se foi construído nas diferentes versões que até nós chegaram.

1. Antonio Pigafetta e a *Relazione* da viagem ao redor do mundo

1.1. Antonio Pigafetta, umas considerações biográficas

Uma pergunta que pode surgir espontânea ao leitor que se debruce sobre a *Relazione* de

² Utilizo a transcrição do documento publicado por GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses**, p. 222.

³ A edição da *Relazione* utilizada no presente texto é a de Camillo Manfroni publicada em 1929, reproduzida e imprimida em 1983 pela Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno, p. 151. (Doravante *Relatione*)

Antonio Pigafetta diz respeito à motivação da participação do vicentino na armada chefiada por Fernão de Magalhães. Qual a razão que empurrou um membro de uma família do patriado de Vicenza a arriscar a vida numa empresa que se previa perigosa e de êxito incerto?

Podemos arriscar uma resposta baseando-nos no que o próprio Pigafetta refere a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam (1464-1534)⁴ a quem o navegador quis oferecer a *Relazione*: “deliberai, con bona grazia de la maestà cesarea e del presato signor mio, 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”.⁵

Pigafetta não era perito na arte náutica mas mesmo assim é evidente que gozava de alguma confiança por parte do capitão Magalhães no navio do qual estava embarcado como criado com o nome de Francesco Lombardo.⁶ A lista dos criados de Magalhães foi redigida algum tempo antes da listagem do rol da tripulação e é plausível que o vicentino tenha dado o nome de baptismo, enquanto estrangeiro recém-chegado a Sevilha. Passado algum tempo e alcançada mais familiaridade com o meio, poderá ter embarcado com o nome que mais frequentemente utilizava, Antonio, provavelmente em comemoração do avô Antonino.⁷ Daqui a hipótese que o nome de baptismo do navegador vicentino pudesse ser Francescantonio.

Mas qual a razão pela qual Antonio Pigafetta, nobre de Vicenza, se encontrava em Sevilha na altura em que se estava a organizar uma viagem cujo êxito está a ser ainda hoje, passados 500 anos, recordado e comemorado?

O facto de ser descendente e membro da nobreza de Vicenza constituiu a motivação principal. Vejamos, embora muito resumidamente, o percurso que levou Antonio Pigafetta a fazer parte da tripulação da armada de Fernão de Magalhães.

Filho de Giovanni Pigafetta e neto de Antonino Pigafetta e Isotta Sarego, da nobre casa dos Sarego, Antonio Pigafetta tinha duas tias, Elisabetta e Chiara, e três tios, Francesco, Ludovico e Alessandro. O casamento da tia Elisabetta com Valerio Chiericati, introduziu Antonio Pigafetta no circuito da família Chiericati. Um dos membros da família Chiericati, Francesco Chiericati (1479-1539) era familiar, por parte de mãe, da família Gonzaga. A carreira diplomática de Francesco Chiericati seguiu de perto, durante os anos de 1511 até 1513, o percurso do cardeal Matteo Skinner, passando ao cargo de secretário do cardeal Adriano Castellesi que, em 1516, o enviou como Núncio a Inglaterra onde irá ficar até Agosto 1517. Regressado a Roma, passou de imediato sob as directrizes do cardeal Giulio de' Medici e em Dezembro de 1518 foi enviado à corte de Espanha, alcançando, em Dezembro de 1518, a cidade de Zaragoza. Em Abril de 1519,

⁴ Membro proeminente dos Cavaleiros Hospitalares de Rodes, foi eleito Grão Mestre da ordem em 1521.

⁵ *Relatione*, cit., p. 53

⁶ AGI, Siviglia, Patronato, 34, ramo 10; Citado em AVONTO, Luigi, *I compagni italiani di Magellano con un'appendice sul roteiro di un pilota genovese*, p. 115.

⁷ Sobre a biografia actualizada de Antonio Pigafetta, veja-se ALESSANDRINI, Nunziatella, “Antonio Pigafetta, cavaleiro do Mar Oceano. Uma reconstrução biográfica”, pp. 65-66. A hipóteses de ser sido escolhido o nome Antonio em homenagem ao avô Antonino é corroborada pelo facto de ter sido atribuído à irmã de Antonio o nome da avó, Isotta.

Francesco Chiericati foi enviado a Montpellier e no verão de 1519, após a eleição a imperador de Carlos V, voltou para Roma.⁸ Quem acompanhava Francesco Chiericati na sua ida à Espanha em Dezembro de 1518 era o gentil homem Antonio Pigafetta, um jovem com acerca de 26 anos de idade, visto que os novos dados encontrados apontam para que a data de nascimento seja marcada no fim de 1492 ou início de 1493.⁹

Se a data de nascimento não deixa muita margem para dúvidas, a data do falecimento pode ainda ser susceptível de alguma reflexão. Os documentos sobre os quais, por enquanto, nos podemos basear são os dois testamentos do pai de Antonio Pigafetta, Giovanni. Veja-se que no primeiro testamento de Giovanni Pigafetta, redigido a 28 de Junho de 1525, os filhos Antonio e Valentino apareciam como herdeiros universais, a filha Isotta já tinha falecido e a esposa Angela era destinatária de um terço dos bens e de algum dinheiro.¹⁰ Diferente era a situação aquando do segundo testamento de Giovanni Pigafetta, redigido a 17 de Agosto de 1532: os filhos Antonio e Valentino já não estavam mencionados, sinal que, eventualmente, já tinham falecido. Herdeiro universal o neto Valerio, filho da já falecida filha Isotta e de Vincenzo Bissari.¹¹

Tendo em conta os dados apresentados, a última notícia que temos de Antonio Pigafetta remonta ao testamento do pai de 28 de Junho de 1525 mas, mesmo assim, não é esta a data que se possa considerar como certa, como veremos, do falecimento do navegador vicentino.

O ambiente cultural no qual Antonio Pigafetta se tinha formado e que tinha frequentado antes de partir para Espanha com Francesco Chiericati, está patente, embora resumidamente, na dedicatória do próprio a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam: “avendo io avuto gran notizia per molti libri letti e per diverse persone...”, mostrando o interesse do vicentino para com as novidades relativas às viagens de descoberta.¹² Quais os livros que Antonio Pigafetta podia ter lido e conhecido? Nessa altura, o conhecimento das empresas marítimas circulava divulgado através de cópias manuscritas e impressas. Em 1504, tinha sido publicado, em Veneza, pelos tipos de Albertino Vercellese, o *Libretto de tutta la navigatione de re de Spagna, le isole et terreni novamente trovati*. Mais, alguns anos mais tarde, em 1507, saía a impressão em Vicenza da colecção de Fracanzio da Montalboddo¹³ onde estava reunido um significativo corpus de textos relativos às viagens de descoberta, produzidos por italianos e portugueses. De resto, Antonio Pigafetta partilhava, ainda em Vicenza, círculos literários importantes, privando com o filósofo humanista Pietro Pomponazzi (1462-1525) - professor de filosofia na Universidade de Pádua

⁸ FOA, Anna, *Francesco Chiericati*, Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 24, 1980. https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-chiericati_%28Dizionario-Biografico%29/

⁹ Remete-se para ALESSANDRINI, Nunziatella, *op. cit.*, p. 68

¹⁰ Cf. ALESSANDRINI, Nunziatella, *op. cit.*, p. 69.

¹¹ *Ibidem*

¹² *Relazione*, p. 53

¹³ MONTALBODDO, Fracanzio da - *Paesi novamente ritrovati et Novo Mundo da Alberico Vesputio florentino intitolato*, Vicenza, 1507.

e, a seguir, na de Bolonha - a quem Antonio Pigafetta irá escrever, depois do seu regresso. O próprio Pomponazzi refere, na aula de 18 de Março de 1523: “Dovete sapere che ho ricevuto una lettera a me diretta da un mio amico veneto che a accompagnato il nuncio papale presso il re di Spagna, e che, trovandosi colà, è andato in spedizione”.¹⁴

Foi assim, com esta bagagem de conhecimentos e de relações familiares que Antonio Pigafetta encontra-se em Barcelona nos primeiros meses de 1519, “dove allora resideva sua maestà”.¹⁵ Tendo tido notícia que se estava a preparar uma armada em Sevilha de cinco navios chefiada pelo capitão Fernão de Magalhães “gentiluomo portoghese, ed era commendatore di Santo Jacobo della Spada”,¹⁶ o vicentino decide iniciar caminho para Sevilha sem deixar de se prover de cartas de recomendação. De navio até Málaga e, a seguir, por terra até Sevilha onde chegou em Maio de 1519 para se apresentar à Casa de la Contratación. Três meses ficou Antonio Pigafetta em Sevilha, até à partida a 10 de Agosto de 1519 para a aventura que irá relatar na sua *Relazione*.

1.2. A *Relazione* da viagem ao redor do mundo: algumas notas

Seguir o percurso da obra de Antonio Pigafetta, significa entrelaçá-lo com o percurso biográfico do autor após o seu regresso no navio *Victoria*.

Começamos com as palavras do próprio Antonio Pigafetta que, ao concluir a sua *Relazione* refere, muito sumariamente, as etapas do seu caminho uma vez regressado a Sevilha: de Sevilha deslocou-se para Valladolid onde apresentou a Carlos V “non oro nè argento” mas “un libro, scritto de mia mano, de tutte le cose passate de giorno in giorno nel viaggio nostro”.¹⁷ De Valladolid passou para Portugal onde conversou com o rei D. João III sobre o que tinha vivenciado na longa viagem ao redor do mundo. A seguir, prosseguiu para França onde presenteou Maria Luísa de Sabóia “de alcune cose de l’altro emisfero”. Antes de Novembro de 1523, Antonio Pigafetta estava em Itália. Das lapidárias informações do autor da *Relazione* acerca do seu itinerário para a Europa antes do regresso a Itália, podemos retirar uma nota importante: o livro – não podemos conhecer o estado da redacção, se completo ou apenas notas – contendo as informações da viagem foi entregue apenas a Carlos V. Nem D. João III, nem Maria Luísa de Sabóia foram contemplados, atendendo às palavras do próprio Pigafetta, a receber este precioso presente.

O livro – ou os apontamentos – que chegou com os 18 sobreviventes no navio *Victoria* é mencionado pelo embaixador de Mântua em Espanha, Antonio Bagarotto, que, a 21 de Outubro 1522, escreve ao seu Senhor, o Marquês de Mântua, noticiando a existência de um

¹⁴ F. Borja AGUINAGALDE - ‘Habent sua fata libelli’. Elcano y la construcción del relato de la primera circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones, p.202

¹⁵ *Relazione*, p. 54

¹⁶ *Ibidem*

¹⁷ *Idem*, p. 176

livro muito bonito no qual, dia por dia, tinha sido anotada a viagem ao redor do mundo. O embaixador promete que, caso tivesse conseguido ter acesso ao livro, teria feito uma cópia e o teria enviado.¹⁸ A 12 de Novembro, o embaixador Bagarotto confirma ter tido acesso a um sumário do livro que tinham trazido os que tinham chegado das Índias.¹⁹ Tratar-se-ia da *Relazione* de Pigafetta ou dos apontamentos por ele redigidos? É muito provável que se tratasse de apontamentos anotados dia por dia: quer o embaixador Bagarotto, assim como Pigafetta, ao falarem do dito escrito utilizam a mesma narrativa: uma viagem contada “de giorno in giorno”, “de zorno in zorno”. É curioso salientar que o embaixador veneziano residente na altura na corte de Madrid, Gaspar Contarini ((1483-1542) , informa o senado de Veneza da chegada da *Victoria* com despacho de 24 de Setembro 1522, no qual não faz qualquer referência ao livro mas, sim, a uma carta que, porventura, nem estava escrita em italiano e que, por isso, foi preciso traduzir: “a dì 6 del instante giunse a Siuilla una della cinque nave (...) de ditta nave zonta ha avuto la maestà cesarea una lettera, della quale mando la copia a vostra serenità, et la traduzione in italiano dattame dal magnifico cancelliere.”²⁰ Tratar-se-ia, muito provavelmente, do escrito de Sebastián de Elcano.

A 7 de Novembro de 1523, Antonio Pigafetta, “uno vicentino nominato il Cavalier errante, ferier di Rhodi” estava perante o Senado veneziano a contar as vicissitudes da viagem ao redor do mundo, despertando largamente a curiosidade dos ouvintes.²¹

Como foi acima referido, as últimas notícias sobre Antonio Pigafetta remontam ao ano de 1525, sendo que, depois desta data, nada dele se sabe. Sabe-se, como acabámos de referir, que em 1523 já tinha sido nomeado Cavaleiro de Rodes mas não sabemos desde quando mantinha laços com a Ordem dos Cavaleiros de Rodes. É neste sentido que se inserem as hipóteses apresentadas pelas historiadora Dejanirah Couto²² das quais emerge um cenário que apresenta conjecturas para o percurso vivencial de Antonio Pigafetta após o desaparecimento de notícias depois de 1525. A historiadora sublinha a importância dos contactos que Pigafetta podia ter mantido com os companheiros gregos embarcados na armada chefiada por Magalhães. Recordamos que faziam parte da tripulação nove gregos, dos quais dois eram nativos de Náuplia, e seis rodiotas. Destes nove gregos, dois rodiotas, Miguel de Rodes, contramestre da *Victoria* e mestre a partir de 12 de Agosto de 1520, e Francisco Albo, piloto, integravam o pequeno grupo de dezoito sobreviventes que regressaram na *Victoria* a 6 de Setembro de 1522.

¹⁸ “Quelli che al presente sono vegnuti, che hano girato il mondo a tondo a tondo, hano portato un libro molto bello, che de zorno in zorno li è scritto el viago e paese che hanno ricerchato. s’el serà possibile haverlo, ne farò fare una copia e la manderò a vostra signoria illustrissima”. A carta encontra-se em Mantova no Archivio Gonzaga e foi transcrita por DA MOSTO, Andrea, p. 126, doc. II.

¹⁹ *Idem*, p. 126, doc. III

²⁰ Biblioteca Marciana di Venezia, **Manoscritti Italiani**, Classe VII, n. MIX (=7447), fls.265v.-266v. *Apud* F. Borja AGUINAGALDE, ‘Habent sua fata libelli’...cit., p.190.

²¹ “Vene in Collegio uno vicentino nominato il Cavalier errante, ferier di Rhodi, qual è stato tre anni in India per veder et riferire a bocha di quelle cosse, che tutto il Colegio stete con gran atenzion ad aldirlo”, SANUDO, Marin, XXX, col. 173.

²² COUTO, Dejanirah - “Em torno do globo: Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine 1825”, pp. 183-205.

Será que, como sugere Couto, Pigafetta possa ter mantido contactos com os seus companheiros de viagem e através deles ter tido acesso à assim chamada carta Hazine 1825 encontrada na biblioteca do palácio de Topkapi mas de clara produção ocidental? A carta, refere Couto, foi transferida “para o palácio em 1923, (...) num maço que continha duas cartas italianas, duas catalãs e as que tinham pertencido a Pîrî Reîs.”²³ Atribuída a Jorge ou Pedro Reinel, a carta devia fazer parte, sem qualquer dúvida, do conjunto de mapas que serviam como instrumento de bordo para a navegação. Não nos podemos debruçar agora sobre os pormenores técnicos do mapa, visto que o que nos interessa é seguir o provável caminho do mapa que, desenhado em Sevilha, chegou até Istambul. Este exercício implica, porém, uma história muito resumida da complicada “vivência” da carta Hazine 1825. Seguindo o raciocínio de Couto, a carta viajou a bordo da armada juntamente com outros mapas. Não fazia parte dos bens confiscados à *Trinidad* por Antonio de Brito em Ternate a 28 de Outubro de 1522 porque se assim fosse, teria ido com os portugueses para Portugal.

Partindo do pressuposto que a carta Hazine 1825 fazia parte dos instrumentos de bordo, podemos supor que se encontrava a bordo na viagem de regresso da *Victoria* e que alguém entre os dezoito sobreviventes ficou com ela. Entre eles, quem desembarcou com uma carta náutica na bagagem foi Miguel de Rodes.²⁴ A carta deve ter ficado com Miguel de Rodes apesar do decreto de Carlos V de 10 de Outubro de 1522 em que mandava que lhe fossem entregues “todas las relaciones y escripturas que vos entrego el capitán Juan Sebastian delcano capitan de la nao vitoria y los padrones y relaciones del viaje y descubrimiento que hizieron lo qual todo trayga Domingo de Ochandiano a quien yo envio por otra mi carta a mandar que venga a mi para cosas de mi seruiçios”.²⁵

Devemos lembrar que Miguel de Rodes foi, juntamente com Pigafetta, Elcano, Bustamante, Martín Mendez, recebido em Valladolid por Carlos V: terá sido esta a ocasião da entrega da carta náutica a Pigafetta? Outro pormenor que deve ser tido em conta tem a ver com as relações entre os tripulantes: sabe-se, como veremos mais adiante, que nem Miguel de Rodes, nem Francisco Albo, nem Pigafetta tinham sentimentos de particular afeição para com Juan Sebastián Elcano.

Supomos, assim, que Pigafetta tivesse recebido, nesta altura, a carta náutica do Miguel de Rodes: o que correlaciona este acontecimento com a presença da carta Hazine 1825 no palácio de Topkapi? Quem a trouxe até lá?

Dejanirah Couto, no seu extenso e exaustivo estudo, faz a ligação apresentando uma informação importante que diz respeito à declaração de Seydi ‘Ali Reîs (1498-1563), que desempenhava um cargo de relevo ao serviço da Porta otomana, sendo um importante chefe naval, piloto,

²³ Idem, p. 191-192. Sobre as vicissitudes e hipóteses acerca da carta Hazine 1825 irei seguir de perto o estudo citado de Dejanirah Couto.

²⁴ COUTO, Dejanirah, *op. cit.*, p. 204.

²⁵ AGI, *Contratación*, 5090, Libro 4, fl. 58r. *Apud* F. Borja AGUINAGALDE, ‘Habent sua fata libelli’...cit., p. 193.

navegador, “versado em geografia, matemática, astronomia e náutica”²⁶. Este, em 1554, escreve na obra *Bahr-I-Mohît*,²⁷ do qual existe a tradução portuguesa do trecho referente à viagem de Magalhães de autoria de Júlio Gonçalves editado pela Sociedade de Geografia em 1958.²⁸

Antes, no tempo em que o ditoso Ibrahim Pachá era ministro, veio um activo marinheiro português para Estambul, refugio 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 de novo para Portugal”.²⁹

Será este “português”, chegado a Istambul durante o mandado de Ibrahim Pasa (1523-1536), o nosso Antonio Pigafetta? Uma hipótese levantada por mais do que um historiador,³⁰ sendo que, recentemente, o historiador Rui Loureiro referiu, numa apresentação oral, que o Roteiro de Pîrî Reis de 1527 tem informações que só podiam ter sido divulgadas por Pigafetta ou por alguém que tivesse tido o mesmo grau de conhecimento dele. No entanto, carentes em fontes documentais fidedignas, podemos apenas conjecturar que o silêncio documental italiano sobre Pigafetta após 1525 é devido à sua ida para o império otomano.

2. A *Victoria* e a volta ao redor do mundo

A *Victoria* da realização duma empresa que mudou o conhecimento que se tinha até então do planeta azul foi alcançada pelo navio *Victoria*, nunca um nome foi tão acertado para recordar uma viagem do tamanho do Mundo.

Fazia parte, a *Victoria*, dos cinco navios que compunham a armada chefiada por Fernão de Magalhães que desceu o Guadalquivir, segunda feira, 10 de Agosto de 1519, para chegar ao porto de Sanlúcar de Barrameda “che è posto per entrare nel mare Oceano”³¹, Oceano no qual a armada entrou a 20 de Setembro de 1519.

²⁶ FONSECA, João Abel - “A Viagem de Magalhães no *BAHR-I-MOHÎT*, ou “Espelho dos Mares”, de Sidi-ali Ben Hussein- **Um roteiro do Mar das Índias**, 1554, p.82

²⁷ Algumas indicações sobre a obra, cf. idem, pp. 82 e seg.

²⁸ *Bahr-I-Mohît* ou “Espelho dos Mares” de Sidi-Ali ben Hussein. **Roteiro do Mar das Índias**, prefácio de Júlio Gonçalves, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa - 1958.

²⁹ FONSECA, João Abel da - p. 89

³⁰ Para além de Dejanirah Couto, referimos, entre outros, Camillo Manfroni, Georg Scurhammer, Armando Cortesão, Avelino Teixeira da Mota.

³¹ *Relatione*, p. 57

Com uma tripulação de 44 pessoas, a *Victoria*, assim como as naus do resto da armada, não tinha sido concebida para uma viagem de circumnavegação, sendo navios de pequeno porte e comércio. A nau *Victoria* tinha cerca de 85 tonéis e era a mais pequena a seguir à nau *Santiago*, media acerca de 25,9m. de comprimento, com uma quilha de 16m.³²

2.1 *Victoria*: de Sevilha até Tidore (20 de Setembro 1519 - 8 de Novembro 1521)

Durante os 2 anos de navegação (1519-1521) que antecederam a chegada a Tidore a 8 de Novembro de 1521, a *Victoria*, assim como os restantes 4 navios, sofreu reestruturações em termos de tripulação devidas aos vários acontecimentos que marcaram os longos meses no Mar Oceano. Não foi uma navegação tranquila, problemas de natureza diversa, não apenas ligados à técnica náutica mas sim também relacionados com as relações entre a tripulação, afectaram a viagem.

Podemos resumidamente referir que até à chegada no porto de S. Julião em final de Março de 1520, a armada mantinha a sua constituição de origem. Durante os cinco meses de permanência em S. Julião, os eventos precipitaram, o convívio entre a tripulação azedou, o medo e as dificuldades exasperaram os ânimos e a revolta contra Fernão de Magalhães, capitão da armada, mostrou quão dividida estava a tripulação. Antonio Pigafetta refere muito sinteticamente este acontecimento. Sabemos que o vicentino estava do lado do seu capitão e o facto de não se alongar muito sobre o sucedido faz supor que, muito provavelmente, queria contar pouco para não dizer demais. De resto, a diplomacia não era matéria desconhecida ao vicentino.

Foi nesta altura que se destaca a figura do sobresaliente basco Juan Sebastián Elcano que, mais tarde, enquanto capitão da *Victoria*, irá finalizar a viagem ao redor do mundo. Deve-se destacar que o nome de Elcano nunca mais será referido por Pigafetta, nem nomeado como capitão aquando do regresso na *Victoria*.

Em Maio de 1520, o naufrágio da nau *Santiago*, capitão João Serrão e uma tripulação de 37 homens, reduz a armada a 4 navios. Pigafetta não se alonga muito, apenas refere que “tutti gli uomini si salvarono per miracolo”.³³ Em Agosto de 1520, Magalhães teve que reestruturar a armada: os 4 navios que então compunham a armada, a *Trinidad*, *Concepción*, *San Antonio*, *Victoria*, estavam chefiados, respectivamente, por Fernão de Magalhães, João Serrão, Estêvão Gomes, Duarte Barbosa.

Outro navio teria deixado brevemente a armada: em Outubro de 1520, as naus *San Antonio* - cujo capitão Estêvão Gomes não estava propriamente do lado de Magalhães - e a *Concepción*, capitão João Serrão, foram enviadas para explorar a costa, para confirmar se havia passagem para o Pacífico. Todavia, refere Pigafetta, “La nave Santo Antonio non volle aspettare la Concezione, perché voleva fuggire per ritornare in Ispagna, come fece”.³⁴ A deserção da

³² CASTRO, Filipe Vieira de - “Os navios do tempo de Fernão de Magalhães”, pp. 242-243.

³³ *Relatione*, p. 71

³⁴ *Relatione*, p. 74

San Antonio, que voltou para trás e fugiu rumo a Sevilha onde chegou a 6 de Maio de 1521, deixou a armada com apenas 3 navios: *Trinidad* (Magalhães), *Victoria* (Duarte Barbosa), *Concepción* (João Serrão). E foram estes os navios da armada de Fernão de Magalhães que, a 28 de Novembro de 1520, quarta feira, entraram no Pacífico. Depois de meses de navegação e dificuldades, a terra foi avistada a 6 de Março de 1521 e a esperança de poder encontrar algum descanso e poder comer alimentos frescos e água, desvaneceu de repente, tendo sido assaltados e roubados (daqui o nome ilhas dos Ladrones, sendo a maior a actual Ilha de Guam no arquipélago das Mariannas meridional.): “Questa gente è povera, ma ingegnosa e molto ladra: per questa chiamassemo queste tre isole le isole de li ladroni”.³⁵

Os meses de Março e Abril de 1521 foram fulcrais na prossecução da navegação e na reestruturação da armada que sofreu profundas modificações: a 16 de Março de 1521 a armada encontrava-se no arquipélago das Filipinas, Magalhães decidiu aportar na ilha de Homonhon a 17 de Março, dia de S. Lázaro, nome com que ficou apelidado o arquipélago: “In questo loco sono molte isole; per il che lo chiamassemo l’arcipelago de San Lazzaro, descobrendolo nela sua Domenica”.³⁶

Deixada Homonhon, a 25 de Março, chegaram a Limsava e a 3 de Abril partiram para Cebu. Na noite entre 26 e 27 de Abril foram para Mactán e no sábado 27 de Abril 1521, a armada perdeu o seu capitão na batalha. As notas de Pigafetta sobre o capitão Magalhães dirigidas a Philippe de Villiers de l’Isle-Adam evidenciam a estima e o afecto do italiano para com o capitão português, pondo em relevo as suas virtudes humanas e os seus conhecimentos náuticos:

Spero in Vostra Signoria Illustrissima che la fama di uno sì generoso capitano non debba essere estinta ne li tempi nostri. Fra le altre virtù, che erano in lui, era lo più costante in una grandissima fortuna, che mai alcuno altro fosse al mondo: sopportava l’afame più che tutti gli altri, e più giustamente che uomo fosse al mondo carteava e navigava, e, se questo fu il vero, se vede apertamente, niuno altro avere avuto tanto ingegno nè ardire di saper dare una volta al mondo, come già quasi lui aveva dato”. (*Relatione*, p. 111)

A morte de Fernão de Magalhães apresentou o problema de mais uma reestruturação da armada e João Lopes de Carvalho assumiu o comando geral da armada e da *Trindade*.

A 2 de Maio de 1521, a *Concepción* foi queimada porque já não havia tripulação suficiente, sendo a tripulação reduzida apenas a 107 homens.

Os dois navios que ficaram, a *Trindade* (João Lopes de Carvalho) e a *Victoria* (Gonçalo Gomes de Espinosa) continuaram a navegação: chegam a Palawan e até a ilha do Bornéu e no Brunei onde se puderam abastecer com mantimentos.

A 15 de Agosto de 1521 aportam a Cimbombon, uma ilha entre a extremidade norte oriental do Bornéu e sud occidentale de Palawan. Aqui ficaram até 27 de Setembro de 1521.

³⁵ *Relatione*, p. 85

³⁶ *Relatione*, p. 87

Pigafetta não faz menção acerca do que aconteceu no verão de 1521, mas de outras fontes sabemos que João Lopes de Carvalho foi destituído do cargo de capitão geral e capitão da *Trindade* e substituído por Gonçalo Gomes de Espinosa, cujo cargo de capitão da *Victoria* foi tomado por Juan Sebastián Elcano. Foi nesse verão de 1521, portanto, que Juan Sebastián Elcano se torna capitão da *Victoria* que irá conduzir na viagem de regresso até Sevilha. Mais uma vez, o silêncio de Pigafetta sobre o acontecimento é revelador dos sentimentos do vicentino para com o capitão basco.

A 27 de Setembro de 1521 a *Trindade* e a *Victoria* partem rumo às Molucas, em Outubro chegaram a Jolo, entram nas águas indonésias e, nos primeiros dias de Novembro, chegam em vista da ilha Sulawesi aportando, no dia 8 de Novembro de 1521, na ilha de Tidore – a principal das ilhas Molucas que incluem Ternate, Motir, Makian e Batjan - onde foram bem acolhidos, no dia seguinte, por Al-Mansur que se declarou vassalo de Carlos V e que “accettava noi come suoi figlioli”.³⁷

A permanência de quase duas semanas em Tidore é relatada por Pigafetta com alguns detalhes até ao dia 18 de Dezembro quando repararam que a *Trindade* tinha um problema grave. Embarcava água “come un cannone”³⁸ e não se sabia de onde. A nada valeu a ajuda do rei que, na sexta feira de manhã, dia 20 de Dezembro, enviara três homens que ficaram uma hora debaixo da água para encontrar, sem qualquer sucesso, a fissura. A preocupação era grande, o próprio rei chorava “chi anderà mo’ in Spagna dal mio signore a darli nuova di me?”.³⁹

Foi então decidido que a *Victoria* teria partido e a *Trindade* teria ficado para ser reparada, sendo que o rei tinha prometido de os ajudar com os seus experientes calafates e que os que ficavam seriam tratados como seus filhos.

A pequena *Victoria* teve, contudo, que ser libertada de algum peso, e foi assim que, tirados sessenta quintais de cravo, preparava-se para enfrentar novamente o Mar Oceano.

2.2. *Victoria*: de Tidore até Sevilha (21 Dezembro 1521 - 6 Setembro 1522)

A 21 de Dezembro de 1521, sábado, dia de S. Tomás, o navio *Victoria*, chefiado por Juan Sebastian Elcano, com 60 pessoas a bordo, prepara-se para deixar Tidore e iniciar a viagem de regresso. No entanto, a partida sofreu algum atraso porque os que ficavam em Tidore queriam entregar cartas para as famílias. Entre eles, Giovan Bautista Ponzoroni de Sestri Levante, embarcado na *Trindade* com o cargo de mestre. A carta de Ponzoroni merece algum destaque: já publiquei a tradução em espanhol efectuada por José Toribio Medina⁴⁰ no estudo que redigi sobre a tripulação italiana da armada de Magalhães,⁴¹ não tendo tido a possibilidade, na altura,

³⁷ *Relatione*, p. 134

³⁸ *Relatione*, p. 150

³⁹ *Ibidem*

⁴⁰ MEDINA, José Toribio - *El descubrimiento del Oceano Pacífico: Hernando de Magallanes y sus companeros*, p. 93

⁴¹ ALESSANDRINI, Nunziatella - “A tripulação ‘Italiana’ da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)”, p. 299

de confirmar pormenores relativos à copia italiana. Por isso, pelos dados importantes que a carta contém, resolvi agora transcrevê-la em apêndice.⁴² Ponzoroni, ao contrário de Pigafetta que mantém o silêncio sobre o acontecimento, informa o nobre senhor anónimo a quem a carta está dirigida acerca da mudança no comando da armada que teve lugar no verão de 1521: a destituição de João Lopes de Carvalho do cargo de capitão da *Trindade* e da armada; o cargo de capitão da *Trindade* a Gonçalo Gomes de Espinosa e a Juan Sebastián Elcano o de capitão da *Victoria*, sendo que o próprio Ponzoroni se tornou “*governator dell’armata*”.

Ao meio dia de 21 de Dezembro, estava tudo pronto para a viagem de partida da *Victoria*. O destino das últimas duas naus da armada de Magalhães estava prestes a tomar rumos diferentes: a *Victoria* no mar e a *Trindade* em terra. E a tripulação: no mar “quarantasette e tredici indi”, e em terra, “Giovan Carvajo con cinquanta persone”.⁴³

A rota da navegação, rumo ao Índico, foi escolhida e imposta pelo capitão Elcano apesar de boa parte da tripulação estar em desacordo. O risco de serem interceptados pelos portugueses era grande e causava algum receio entre o pessoal a bordo. Pigafetta não opina sobre esta questão, não intervém com palavras a favor ou contra, limita-se a descrever o percurso, as ilhas encontradas, descrevendo com alguma precisão os hábitos das povoações das diferentes terras, a flora, a fauna. Os momentos de dissidência que ocorreram dentro da tripulação são conhecidos através de outras fontes que, como veremos, foram redigidas após tentativa por parte de dois tripulantes de abandonar a *Victoria*.

Seguindo Pigafetta, depois da partida de Tidore, a *Victoria* seguiu rumo ao Sul, uma passagem entre ilhas o mais possível longe de Maluco para não ser interceptados pelos portugueses, até chegarem a Sulach (Socla). Refere Pigafetta que a dita ilha não estava governada por qualquer rei e que os habitantes comiam carne humana. Todos, homens e mulheres, andavam nus, cobrindo apenas as partes íntimas. A viagem prossegue e Pigafetta nomeia as ilhas que iam encontrando até as ilhas de Zolot, Nocemamor e Galian (Solor e Nobokamor, entre Flores e Timor), continuando a navegar no meio das ilhas até chegaram a ilha de Malua.

Daqui partiram a 25 de Janeiro de 1522 e no dia seguinte chegaram a uma grande ilha, Timor: “la Dominica, a ventisei, arrivassemo a una grande isola (...) io solo andai in terra a parlare al maggiore d’una villa, detta Amaban, acciò ne desse vittuaglie: me rispose darebbe bufali, porci e capre”.⁴⁴ O senhor da villa chamada Amaban com quem Pigafetta contacta para procurar vitualhas, estava rodeado de mulheres que o serviam: andavam nuas com anéis pequenos de ouro com fitas de seda nas orelhas e nos braços muitas pulseiras de ouro e latão. Da mesma maneira, os homens vão nus com “certe cose di oro” ao pescoço.

⁴² Eugen GELCICH achou, em finais do século XIX, nos arquivos de Ragusa, hoje Dubrovnik, as cópias de duas cartas que se referem à viagem de Magalhães. O autor não soube encontrar uma motivação plausível em como os escritos pudessem ter ido lá parar: K[aiserlich]-K[önigliche] Bezirkshauptmannschaft zu Ragusa, Fasc. Nr. 27 ex 1500-99 I a 1521. Agradeço ao colega Professor Jurgen Pohle a ajuda na leitura do artigo em alemão de Eugen GELCICH.

⁴³ *Relatione*, p. 151

⁴⁴ *Relatione*, p. 165.

Pigafetta relata uma curiosidade: na ilha, “e non altrove”, encontra-se o sândalo branco que, porém, devia ser cortado durante uma determinada fase lunar e as mercadorias com as quais podia ser trocado eram pano vermelho, ferro, parafusos, machados. Para além do sândalo branco, havia gengibre, búfalos, porcos, cabras, galinhas, arroz, figos, canas doces, laranjas, limões, cera, amêndoas, feijões e outras coisas, entre as quais papagaios de diversas cores.

Segue uma descrição da ilha que se apresenta muito comprida e pouco larga, habitada na sua totalidade.

Deixado Timor a 11 de Fevereiro de 1522, o Mar Oceano os esperava na sua imensidade com um percurso que tentava evitar as posses lusitanas “per paura del re de Portogallo”.⁴⁵ Entretanto,



durante a permanência em Timor, um evento tinha abalado os homens da tripulação, a deserção de um grumete, Martim de Ayamonte, e de um soldado, Bartolomé de Saldanha que não estavam de acordo com a rota imposta pelo capitão Elcano.⁴⁶ O silêncio de Pigafetta sobre este importante evento evidencia, mais uma vez, a vontade de não se intrometer em disputas ocorridas no seio da tripulação e do seu capitão e não tomar partido em questões que iam para além da sua intenção de deixar uma obra cuja redacção pudesse “partorirme qualche nome appresso la posterità”.⁴⁷ Estando em Timor, focaliza-se, por exemplo, na descri-

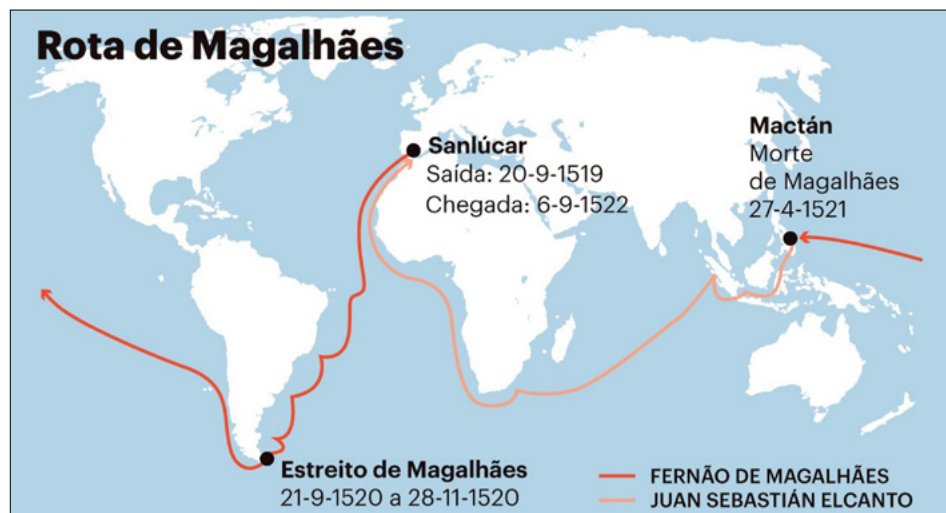
ção de Giava que se encontrava a um dia de navegação, descrevendo os hábitos dos moradores, entre estes, cerimónias funerárias e modalidades de namoro entre os jovens que resultavam algo curiosos para os ocidentais.

A navegação continua mantendo-se longe dos sítios onde a presença portuguesa era mais forte, navegando o mais possível para Sul, sendo que o vento não propício os deixou parados nove semanas em proximidade do Cabo de Boa Esperança sem possibilidade de o

⁴⁵ *Relatione*, p. 173

⁴⁶ Os dois fugiram de Timor a 5 de Fevereiro de 1522 e foram encontrados por um navio português que os levou à fortaleza de Malaca onde foram interrogados a 1 de Junho de 1522. Não cabe agora debruçarmos sobre o teor do interrogatório, apenas sublinhar que é testemunho importante pelas declarações concedidas que acrescentam dados não mencionados em outras fontes. https://www.rutaelcano.com/files/ugd/9a00c3_7a2f3072785a4510881dc0f746672476.pdf

⁴⁷ *Relatione*, p. 53



superar. Foram momentos de desespero, o frio, a fome e os problemas do navio estavam a tornar pesada a situação de tal maneira que uma parte da tripulação queria ir a Moçambique bem sabendo o risco que corriam por causa dos portugueses.

Outra parte da tripulação, porém, “piú desiderosi del suo onore” decidiram que, vivos ou mortos, queriam regressar a Espanha.⁴⁸ Detecta-se, mais uma vez, algum contraste entre a equipa da *Victoria* e verifica-se, como sempre, a imparcialidade de Pigafetta.

A 6 de Maio de 1522 conseguiram superar o Cabo de Boa Esperança, mas a difícil navegação causou a morte de 21 pessoas e mais teriam morrido de fome se não fosse tomada a decisão de se dirigir para Cabo Verde, apesar de serem terras de portugueses. A 9 de Julho chegaram a ilha de Santiago e enviaram um barco a terra com uma história verosímil que justificasse a presença da *Victoria* em Santiago: optaram por dizer que tinham sido surpreendidos por uma tempestade que tinha partido a árvore do navio e que precisavam de ajuda. No entanto, os 13 homens que foram a terra foram retidos: Pigafetta refere, muito sucintamente, que a mentira foi descoberta porque um dos homens contou a morte do Magalhães. Com receio de serem também retidos, resolveram fugir e partir rapidamente. Aqui interrompe-se a história contada por Pigafetta com a notícia da chegada da *Victoria* na baía de Sanlúcar de Barrameda no Sábado de 6 de Setembro de 1522 com dezoito homens a bordo, a maior parte deles doentes e com uma história fantástica para contar.

⁴⁸ *Relatione*, p. 174

Bibliografia

AGUINAGALDE, F. Borja, ‘Habent sua fata libelli’. Elcano y la construcción del relato de la primera circunnavegación, una historia apasionante de errores e imprecisiones, in: **Anais de História de Além-Mar XX**, Lisboa, CHAM, 2019, pp. 173-214.

ALESSANDRINI, Nunziatella, “Antonio Pigafetta, cavaleiro do Mar Oceano: uma reconstrução biográfica”, in: **Anais de História de Além-Mar XX**, Lisboa, CHAM, 2019, pp. 61-80.

ALESSANDRINI, Nunziatella, “A tripulação Italiana da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)”, in AVELAR, Ana Paula e RODRIGUES, Vítor (Coord.), Fernão de Magalhães e AVELAR, Ana Paula; RODRIGUES, Vítor (Coord.) - “A tripulação ‘Italiana’ da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)”. **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 283-299.

AVONTO, Luigi - **I compagni italiani di Magellano con un’appendice sul roteiro di un pilota genovese**, Montevideo, Roma, Ediciones El Galeón, 1992.

CANOVA, Andrea - **Relazione del primo viaggio attorno al mondo**, Padova, Antenore, 1999.

COUTO, Dejanirah - “Em torno do globo:Magalhães, Pigafetta e a carta Hazine 1825”, in LOUREIRO, Rui Manuel, (ed.), **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães**, Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, 2019, pp. 183-205.

DA MOSTO, Andrea, **Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo colle regole sull’arte del navigare**, Roma, Forzani &C. Tipografi del Senato, 1894.

FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio e FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe, **La primera vuelta al mundo-La nao Victoria**, Muñoz Moya Editores.

FOA, Anna, *Francesco Chiericati*, Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 24, 1980. https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-chiericati_%28Dizionario-Biografico%29/

FONSECA, João Abel da - “A Viagem de Magalhães no *BAHR-I-MOHÎT*, ou “Espelho dos Mares”, de Sidi-ali Ben Hussein- Um roteiro do Mar das Índias, 1554, in Vítor Gaspar RODRIGUES e Ana Paula AVELAR (Coord.), **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 81-92.

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

GELCICH, Eugen, “Zwei Briefe uber di Maghellanische Weltumsegung”, in: **Sitzungsberichte der Philosophisch-Historischen Klasse der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften**, Wien, 1889, IV Abhandlung, pp. 7-8. <https://archive.org/details/sitzungsbericht341klasgoog/page/n215/mode/2up>

LOUREIRO, Rui Manuel, (ed.) - **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 d’un pilota genovese**, Verona: Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno, 1983.

MEDINA, José Toribio - **El descubrimiento del Oceano Pacífico: Hernando de Magallanes y sus companeros**, Santiago del Chile: Imprenta Universitaria, 1920.

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

PETRIZZELLI, Michela e MORELLO, Albino - **Il n'est rose sans espine. Studi sulla nobile famiglia Pigafetta**, Vicenza: Biblioteca Civica Bertoliana, 2006.

PINE, Martin L. - **Pietro Pomponazzi. Radical philosopher of the Renaissance**, Padova: Antenore, 1986.

SANUDO, Marin - **I Diarii di Marino Sanuto, 1496-1533**. FULIN, Rinaldo [et al], Venezia, F. Visentini, 1879 -1902.

VIEIRA DE CASTRO, Filipe - “Os navios do tempo de Fernão de Magalhães”, in AVELAR, Ana Paula; RODRIGUES, Vítor Gaspar - **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**, Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 239-255.

APÊNDICE

Carta de Giovan Bautista Ponzoroni

Tidore, 21 de Dezembro de 1521

Noble senor.

Di poi di baciarmi la mano sto al servitio della vostra gratia, et sappi come il capitan general fu morto in la battaglia di un luogo che si domanda marta. Et di poi che moritte facemmo capitano il piloto Giovan Lopes Carabalo portoghese, et vedendo che non faceva cosa che fosse in servitio del re deliberammo io et Johann Sebastiano e tutta la gente di levarlo di Capitano et facemmo Capitano Alonso Gomes de spinosa della nave capitana, et Giovanni Sebastiano della nave Victoria, et me feciero governorator dell'armata. Et viniendo a malucco noi ritrovammo in gran fatica et surgimmo in una isola che si domanda tindore, che è una delle cinque isole che tiene uno re che è più da bene et virtuoso e più leal di tutti e pare che abbi in nel cuore il re di Castillia, perché dicendoli cosa alcuna che achadi in servitio del re lo fa anna persona. In tutte le isole di malucco ne pare che stiano tutti al servitio del re nostro Signore, et l'abbiamo dato lettere affinché nessuno portoghese li facci male. Et così loro ne anno dato lettere per il re nostro signor, le quali isole sono molto ricchissime di garofani, che ciascuno anno coglieno, tenendo cattiva annata dieci milia centi di garofani. Et v'è un'altra isola qui presso che la domandano bandam dove ciascuno anno ricoglieno mille cinquecento quintali di nocie moscate et cinquecento di macis.

Signore, tutto che domandammo di gratia a nostro Signore n'ha discoperto. Abbiamo da contar molte isole che anno molto trigo e questo è senza numero. Et trovammo altra isola dove a molto oro et molta cannella, et per uno peso di ferro ne danno venti libre di cannella o d'oro. Noi altri eravamo carichi di garofani per partirne e così come noi volemmo partir, se ne discoperse una aqua che era di 4 palmi d'omo e non potevamo tornar di drento ne di fuori, e chosi bisogna restare. Et deliberammo di mandare la nave Victoria davanti perche non perdesse lo tempo et portasse la nuova al re mio signor, et noi restiamo qui donde spero in dio drento de cinquanta giorni aver apparecchiato la nave et venire per lo dahu dove andrea riuso fa le nave et di quindi in per terra ferma per dar le nuove al re mio Signor. Non vi scrivo altra cosa per il presente; pregovi che abbiate per raccomandato il mio figlio che è in questa nave. Jo vi mando uno pappagallo e se non vive io ve ne porto un'altro. Altra cosa non si dice a vostra Signoria, et nostro Signor vi guardi.

De Malucco della isola di Tandore a XXI di Dicembre 1521

*Capitan de pons
Maestro et governorator
Della nave capitana*

NA ESTEIRA DE MAGALHÃES.

CONTRIBUTOS CULTURAIS E CIENTÍFICOS DA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DO CRUZADOR *S. GABRIEL* (1909-1911)

José Manuel Maia¹

Resumo

A viagem de circum-navegação do cruzador *S. Gabriel* (1909-1911), sob o comando do Capitão-de-fragata António Aloísio Pinto Basto, realizou-se na sequência da decisão do Ministro da Marinha, que determinou que os cruzadores recém-adquiridos, fizessem viagens circulatorias e visitassem as colónias do Império Português, escalando portos nunca visitados pelos navios da Armada. Deste modo, seriam não só reforçados os contactos do país com as colónias, como também seria destacada a imagem e o pioneirismo da Marinha na utilização da TSF, uma das mais modernas tecnologias da época. Assim, o cruzador *S. Gabriel* largou de Lisboa a 11 de dezembro de 1909 rumo ao Atlântico Sul e regressou a Lisboa em 20 de abril de 1911, após 16 meses e 9 dias de viagem, percorrendo 41.981 milhas numa viagem de circum-navegação e tendo visitado todas as comunidades portuguesas.

Palavras-chave: Circum-navegação; Cruzador *S. Gabriel*; Marinha Portuguesa; TSF; António Pinto Basto.

Abstract

The circumnavigation voyage of the cruiser *S. Gabriel* (1909-1911), under the command of Commander António Aloísio Pinto Basto followed the decision of the Minister of the Navy, who determined that the newly acquired cruisers should make circulatory voyages visiting the Portuguese Empire's colonies, visiting ports that had never been explored by the Portuguese Navy. This would not only strengthen the country's contact with the colonies, but also promote the Navy's image and pioneering spirit in the use of TSF, one of the most modern technologies of the time. Thus, on 11 December 1909, the cruiser *S. Gabriel* left Lisbon for the South Atlantic where it returned on 20 April 1911, after a voyage of 16 months and 9 days, covering 41,981 nautical miles and visiting all the Portuguese communities.

Keywords: Circum-navigation; Cruiser *S. Gabriel*; Portuguese Navy; TSF; António Pinto Basto.

¹ Mestre em História Marítima. Assessor de edição da Academia de Marinha, docente da UPM-IUM e Membro Correspondente da Classe de História Marítima da Academia de Marinha. santos.maia@marinha.pt

Introdução

Quatro séculos depois da viagem de Magalhães-Elcano, o cruzador *S. Gabriel* tornou-se o primeiro navio de guerra português a circum-navegar o globo, tendo largado de Lisboa a 11 de dezembro de 1909 rumo ao Atlântico Sul e regressado a Lisboa em 20 de abril de 1911. Em 16 meses e 9 dias percorreu 41.981 milhas e escalou 72 portos, tendo visitado todas as comunidades portuguesas. Foi também o primeiro navio português a ser equipado com um aparelho de TSE.

O relato pormenorizado deste memorável feito náutico encontra-se descrito no livro *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circum-navegação*, da autoria do Capitão-de-fragata António Aloísio Jervis de Atouguia Ferreira Pinto Basto², seu comandante nessa viagem, que foi publicado em 1912 em Lisboa pela Livraria Ferreira e, em 2ª edição, pela Academia de Marinha em 2018.

A narrativa da navegação em mares tempestuosos ou em águas restritas sem cartas atualizadas, a apreciação das terras visitadas e das suas populações, bem como o modo como o navio foi acolhido, especialmente pelas comunidades portuguesas espalhadas pelo Mundo, são temas de leitura cativante, complementada com desenhos alusivos da autoria do próprio comandante.

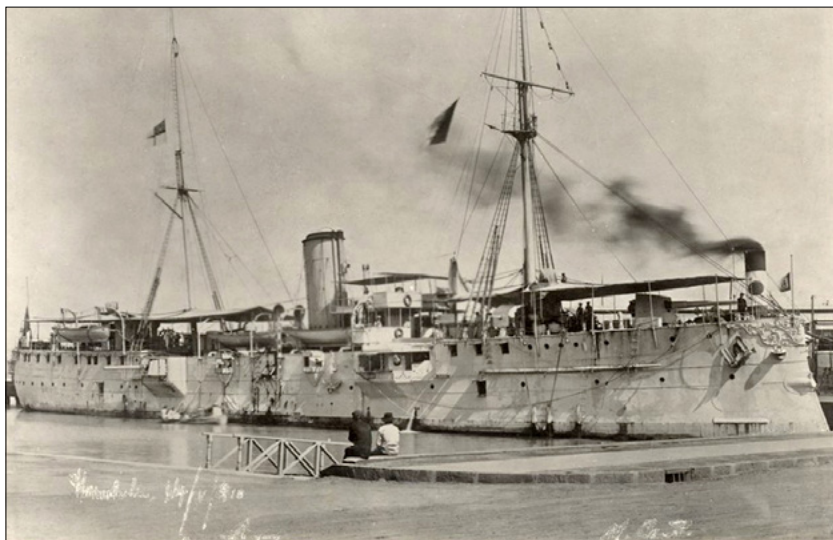


Fig. 1 – Cruzador *S. Gabriel* (Museu de Marinha)

² António Aloísio Jervis de Atouguia Ferreira Pinto Basto (1862- 1946), oficial da Armada, amigo de infância do rei D. Carlos I (aprendendo a pintar com o mesmo mestre, o pintor aquarelista espanhol Enrique Casanova), foi depois ajudante de campo deste rei e do seu sucessor, D. Manuel II. Era o terceiro visconde de Atouguia e era um Monárquico que “apanhou” a República em outubro de 1910, enquanto navegava no cruzador *S. Gabriel*.

Como “bom” militar arvorou a bandeira republicana no seu navio, mas ao chegar a Portugal pediu a demissão da Marinha. Foi depois nomeado para integrar a Empresa Nacional da Navegação até à reforma.

1. Enquadramento histórico

Na sequência dos inventos e das experiências do físico italiano Guglielmo Marconi,³ em março de 1901 realizaram-se, por iniciativa do Exército, os primeiros ensaios de telegrafia sem fios em Portugal, entre o forte da Raposeira na Trafaria e o Regimento de Engenharia no forte do Alto do Duque. Deste ensaio saiu o equipamento a ser testado no cruzador *D. Carlos* em manobras navais.⁴

No dia 5 de fevereiro de 1909, a Armada constituiu uma comissão para proceder à compra de equipamentos TSF de 1,5 KW com instalação em terra e nos cruzadores *S. Gabriel*, *D. Carlos*, *S. Rafael*, *Adamastor* e *Vasco da Gama*. Os aparelhos foram adquiridos à Marconi, e em 11 de dezembro deu-se o início das comunicações radionavais portuguesas a bordo do cruzador *S. Gabriel*⁵, que partia para uma viagem de circum-navegação. No dia 16 de fevereiro de 1910, também entrou ao serviço o posto radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, na Casa da Balança, equipado pela Marconi. Foi a primeira estação radiotelegráfica que existiu em Portugal e o embrião da rede radiotelegráfica do Ministério da Marinha.

A estação referida tomou a designação de Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha, com o indicativo de chamada ALFA MIKE, tendo como primeiro diretor o 1º Tenente Ladislau Parreira, que haveria de apoiar o seu camarada Comissário Naval Machado dos Santos, no comando das operações militares do 5 de outubro de 1910, através de comunicações navais dirigidas de bordo do cruzador *S. Rafael*. Esta competência técnica ficou a dever-se, em boa medida, à inovadora criação, em 1902, da Escola Prática de Torpedos e Eletricidade, em Vale de Zebro, verdadeiro berço dos técnicos e operadores da TSF em Portugal.

2. A viagem

A viagem de circum-navegação do cruzador *S. Gabriel* foi um acontecimento notável na história da Marinha Portuguesa e, pelo facto do seu relato ter sido publicado em livro, permitiu que ficasse devidamente registada e fosse publicitada. Esse relato da viagem contém a descrição da navegação efetuada e das entradas de portos, mas é também uma obra literária que descreve os países ou portos visitados, bem como as culturas e as populações locais, pelo que a sua leitura é muito interessante. São 48 capítulos de textos de muito agradável leitura que se distribuem por 445 páginas e que são ilustrados por cerca de 160 desenhos da autoria

³ Guglielmo Marconi (1874-1937) foi um físico italiano que inventou o primeiro sistema prático de telegrafia sem fios e que o utilizou com sucesso em 1899 na primeira transmissão feita entre as margens do canal da Mancha.

⁴ TELO, António José - «As novas técnicas da Armada», *História da Marinha Portuguesa – Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974*, p. 247.

⁵ Construído em França, em Le Havre, pelos estaleiros da firma Forges et Chantiers, foi lançado ao mar em 1900. Antes da partida para a viagem retirou-se-lhe o mastro da mezena para se instalar o telégrafo sem fios.

do próprio comandante do navio. Para uma melhor análise da viagem do navio, o seu relato foi dividido em seis percursos, conforme assinalado no quadro seguinte:

Percurso	PARTIDA		CHEGADA		Distância aprox. (em milhas)
	Local	Data	Local	Data	
1º Percurso	Lisboa	11-12-1909	Buenos Aires	05-02-1910	5.606
2º Percurso	Buenos Aires	15-02-1910	S. Francisco	21-04-1910	8.779
3º Percurso	S. Francisco	01-05-1910	Yokohama (Japão)	16-07-1910	6.730
4º Percurso	Yokohama (Japão)	19-07-1910	Dilly (Timor)	14-10-1910	4.796
5º Percurso	Dilly (Timor)	29-10-1910	Lourenço Marques	12-01-1911	8.258
6º Percurso	Lourenço Marques	21-01-1911	Lisboa	19-04-1911	7.642

O 1º percurso: de Lisboa a Buenos Aires

O primeiro percurso decorreu desde Lisboa até Buenos Aires, teve escalas nos portos de Porto Santo, Funchal, Praia (S. Thiago), Bahia, Rio de Janeiro, Santos e Montevideu, correspondendo à travessia do oceano Atlântico e à passagem do Hemisfério Norte para o Hemisfério Sul. A viagem decorreu num “espaço marítimo” bem conhecido da navegação portuguesa e um dos seus aspetos mais curiosos foi a passagem do Equador que, na Marinha Portuguesa, tem rituais e tradições muito antigas. Um elemento da guarnição do navio assume então a figura do Neptuno ou do “Rei dos Mares” para presidir ao “julgamento” e à condenação certa daqueles que, pela primeira vez, cruzam a *linha*, sem olhar aos postos dos “réus”.

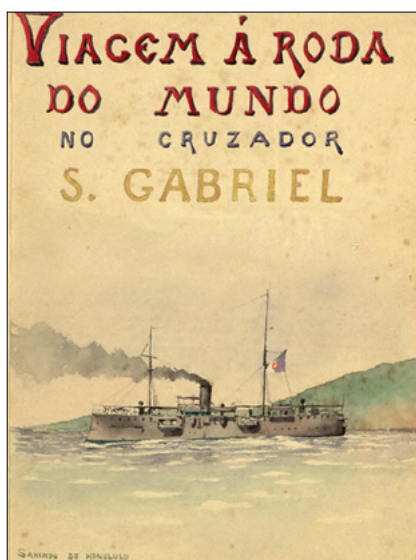


Fig. 2 – Rosto do *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)



Fig. 3 – A passagem do Equador - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

“Às 10^h 30^m da manhã do dia 1 de Janeiro de 1910 cortámos o Equador. Celebrou-se a bordo a tradicional festa da passagem da linha, aparecendo o Neptuno com uma luzida côrte e não faltando o julgamento e banho forçado dos gabirus. Foi um divertido passatempo para a guarnição durante esta pouco interessante travessia”.⁶

O navio visitou os portos brasileiros da Bahia, Rio de Janeiro e Santos e, segunda relata o livro do Comandante Pinto Basto, em todos eles o navio e a sua guarnição receberam grandes manifestações de apreço por parte da comunidade portuguesa e da sociedade brasileira. As atividades sociais e culturais nos portos foram sempre intensas e as referências a almoços e jantares de homenagem, passeios e excursões, bailes e récitas são constantes.

“A colonia portuguesa ofereceu-nos no dia 19 uma linda excursão e almoço no notável monte Corcovado, do alto do qual se disfructa um panorama surpreendente. Ao almoço estavam 160 pessoas, e como de costume trocaram-se muito affectuosos brindes. Presidiu o ministro de Portugal, tendo-me á sua direita. Á noite houve recita em nossa honra no teatro Apollo e um bonito baile em casa do Conde Fernando Mendes d’Almeida, onde tivemos ocasião de conhecer muitas senhoras elegantes da sociedade brasileira.”⁷



Fig. 4 – Chegada a Buenos Aires - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

Depois do Brasil o cruzador *S. Gabriel* visitou Montevideu e Buenos Aires, onde também foi alvo de grandes homenagens por parte das autoridades uruguaias e argentinas. No caso da Argentina, que então era considerado um país muito rico e o “celeiro do mundo”, o

⁶ BASTO António Pinto - *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação*, p. 32.

⁷ *Ibidem*, p. 42.

comandante Pinto Basto descreve a impressão que lhe causou o novo-riquismo da sociedade argentina naquela época.

“Nos teatros, onde vão representar os melhores actores do mundo, nos passeios onde se encontram ricas equipagens e magníficos automóveis, e nas jóias e toilettes das senhoras que se vestem de Paris, em tudo se compreende que em Buenos Aires só há gente rica e que homens e mulheres estão aqui acostumados a dispor de grandes fortunas que, pela maneira por que são gastas, se vê terem dado pouco trabalho a adquirir.”⁸

Com a visita a Buenos Aires terminava um conjunto de visitas a portos conhecidos e sobre os quais existia muita informação náutica, quer de cartas hidrográficas, quer de roteiros, para além de neles existirem numerosas e prósperas comunidades portuguesas que muito apoiaram o navio durante o tempo em que permaneceu nesses portos.

“Com esta festa terminou a série de diversões, que foram muitas, com que o Governo Argentino e a colonia portuguesa de Buenos Aires entenderam dever obsequiar o cruzador. Para fazer uma ideia do numero de festas que nos offereceram, bastará dizer que nas primeiras tres noites fomos a quatro bailes, e que no ultimo dia fui convidado para tres jantares.”⁹

O 2º percurso: de Buenos Aires a S. Francisco

O segundo percurso da viagem do cruzador *S. Gabriel* decorreu desde Buenos Aires até ao porto de S. Francisco, na costa ocidental dos Estados Unidos e incluiu escalas nos portos de Punta Arenas e Valparaíso (Chile), Callao (Peru), Panamá, Salina Cruz e Acapulco (México). Tratou-se de costear o continente sul-americano e, sobretudo, de navegar do oceano Atlântico para o oceano Pacífico através do estreito que Fernão de Magalhães reconheceu pela primeira vez em 1520.

A partir de Buenos Aires o navio teve pela frente uma das fases mais complexas da viagem, com várias etapas com distâncias superiores a mil milhas, com menos portos de recurso para eventuais emergências e, sobretudo, com a difícil passagem do Atlântico para o Pacífico pelo Estreito de Magalhães. Este canal, que tem cerca de 600 quilómetros de extensão, situa-se na latitude média de 52 graus Sul e constituiu o ponto mais meridional de toda a viagem, tendo condições hidrográficas muito complexas.

Um outro aspeto curioso é a constatação de, nesta altura da viagem, já terem desertado 14 elementos da guarnição nos portos do Brasil, no Uruguai e na Argentina, provavelmente por não terem resistido aos convites dos membros da comunidade portuguesa.

⁸ *Ibidem*, p. 57.

⁹ *Ibidem*, p. 66.

“Apesar de termos deixado 2 homens doentes no Brazil, e terem desertado 14 nas tres repúblicas que visitáramos, ainda íamos a bordo 239 pessoas, ou seja, mais duas do que o numero d’aquellas que em 1519 saíram com Fernão de Magalhães, em cinco navios, de S. Lucar de Barrameda.

Esta primeira parte do Estreito apenas requer cuidado na navegação, devido às correntes que nos sítios apertados atingem em syzígias 8 milhas por hora, e á grande amplitude de maré que chega a passar de 14 metros. Pode-se fundear com muita água e na baixamar ficar em secco.”¹⁰

As dificuldades da navegação no Estreito de Magalhães tinham provocado inúmeros naufrágios ao longo dos anos, pelo que em alternativa havia muitos navios que preferiam utilizar a passagem do cabo Horn para passar de um para o outro oceano.

“Lá estava, pouco alem 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 occasionar, a boia que assignala a pedra onde se perdeu o Cotopaxi da Companhia do Pacifico, baixo existente a meio canal e não indicado nas cartas, que fez afundar em poucos minutos aquelle paquete, cujos passageiros e tripulantes soffreram grandes privações, alimentando-se durante semanas de hervas e cebo, e não tendo sido trucidados pelos indigenas, devido ao seu grande numero.”¹¹



Fig. 5 – Saída do Estreito de Magalhães - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

O cruzador *S. Gabriel* navegou depois ao longo das costas chilenas, peruanas, equatorianas e colombianas em direção ao Panamá e, segundo escreveu o seu comandante, com “o mar sempre plano; nunca chove; quasi não há vento; de modo que é certamente este o mais mais

¹⁰ *Ibidem*, p. 70.

¹¹ *Ibidem*, p. 87.



Fig. 6 – Chegada a S. Francisco - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

Pacífico que tenho visto”, pois “nem o *mar das patas*, na costa de Angola, lhe chega”. Estava em construção o canal do Panamá e o comandante Pinto Basto, que visitou as grandiosas obras em curso, relatou o que viu no seu livro.

“Panamá começou a tornar-se importante depois do começo das obras do Canal e da construção do caminho de ferro através do isthmo, o qual tem uns 75 kilometros de extensão. Construído por uma companhia americana Panama Rail Road, em 1857, custou oito mil contos.

O canal do Panamá é a maior obra de engenharia do mundo. Nada do que até hoje se tem feito, desde as Pyramides do Egypto e o Colosso de Rhodes até á torre Eiffel ou a Forth Bridge, se pode comparar com esta grandiosa obra.”¹²

Depois de ter visitado as obras em curso do canal do Panamá, o navio visitou os portos mexicanos de Salina Cruz e Acapulco, após o que navegou para o porto americano de S. Francisco. Dois dias antes da chegada, o cruzador *S. Gabriel* fez uso do seu equipamento de TSF e a eficácia da sua comunicação surpreendeu muito positivamente o comandante Pinto Basto.

“Das 3 ás 8 horas do dia 18 tivemos nevoeiro. Na manhã de 19 começámos a estar em comunicação com a estação rádio-telegraphica de S. Diego. Enviámos um telegrama ao cônsul em S. Francisco, confirmando a nossa provável chegada ás 2^h da tarde do dia 21 e recebemos logo em seguida um telegramma d’um fornecedor oferecendo para ter á borda á nossa chegada aquillo que desejássemos. Via-se bem que tínhamos chegado ás costas dos Estados Unidos.”¹³

¹² *Ibidem*, p. 114.

¹³ *Ibidem*, p. 141.



Fig. 7 – No Havai - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

O 3º percurso: de S. Francisco a Yokohama

O terceiro percurso da viagem do cruzador *S. Gabriel* teve como principal desafio a travessia do oceano Pacífico, com duas das mais longas tiradas, uma entre S. Francisco e Honolulu (2.100 milhas) e a outra entre Honolulu e Yokohama (3.400 milhas).

Um dos mais curiosos acontecimentos da visita a S. Francisco e à comunidade portuguesa da Califórnia foi a deserção de 17 praças do navio que, provavelmente assediados por alguns compatriotas e entusiasmados pela prosperidade que tinham observado na Califórnia, optaram por ficar nos Estados Unidos.

“Navegando a sair do porto, fomos até Golden Gate, isto é, durante mais de uma hora, acompanhados por seis vapores cheios de portugueses, com os quaes se trocaram entusiasticas despedidas.

Faltaram à saída 17 praças, o que me não admirou, pois a California é, segundo ali se diz, o paiz “where the poorest live in abundance”. Em S. Francisco mettemos 180 toneladas de carvão “Comox” da British Columbia, com o qual não ficamos entusiasmados. Fôra de Golden Gate soltámos o rumo para Honolulu, navegando pelo circulo máximo”.¹⁴

Entre os portos de S. Francisco e Honolulu não foram registadas quaisquer ocorrências de interesse náutico. O navio chegou a Honolulu no dia 11 de maio e permaneceu no arquipélago do Havai até ao dia 3 de junho, tendo visitado outras ilhas do arquipélago e estabelecido contacto com a comunidade portuguesa que representava cerca de 13% da população e que, segundo salientou o comandante Pinto Basto, “gosa de justa fama de honrada,

¹⁴ *Ibidem*, p. 155.

trabalhadora e sóbria, e a ella se deve em parte a prosperidade d'estas ilhas". Nestas ilhas, tal como acontecera em várias das outras escalas, os programas sociais foram intensos.

"De tarde fomos a uma bonita festa oferecida por M.^{tes} Focke na sua residência na praia de Waikiki. Começou pelo sport favorito surf riding. Senhoras americanas elegantemente vestidas com fatos de banho, e homens, vão em barcos indígenas correr sobre a rebentação das ondas nos baixos de coral. Fóra da rebentação, segue-se para o largo remando com pagaias e á volta sobre a rebentação, onde a velocidade é grande, cada embarcação é dirigida por um ou dois indígenas que vão á popa. É um sport emocionante e divertido".¹⁵

Ao longo da viagem o navio teve muitos contactos com oficiais da Marinha Portuguesa, mas um dos mais interessantes terá acontecido no porto japonês de Kobe, onde o cônsul de Portugal era o Comandante Wenceslau de Moraes, que tinha escolhido o Japão como "a sua segunda pátria" e que se tornou um apreciado escritor das relações culturais entre Portugal e o Japão.

"Apenas no dia 5 de julho amarrámos á boia em Kobe, vieram a bordo, o consul de Portugal, capitão de fragata Wenceslau de Moraes, e um oficial da canhoneira alemã Iltis. No dia 6, acompanhado do consul, visitei o governador de Hiogo-Ken, J. Hattori, e o capitão do porto, capitão de mar e guerra J. Fuji, a quem agradei a boia que me offerecera, e que me mostrou o plano das obras em execução no porto".¹⁶

O 4º percurso: de Yokohama a Dilly

Este percurso da viagem feito no oceano Pacífico, entre Yokohama e a baía de Dilly, na ilha de Timor. O cruzador *S. Gabriel* escalou os portos chineses de Shanghae e Fuchau, o território português de Macau, a colónia inglesa de Hong Kong, os portos filipinos de Manila e Zamboanga e o porto australiano de Port Darwin. Uma das ocorrências que afetou o navio depois de deixar Macau e Hong Kong foi o aparecimento de um *tufão*, um fenómeno meteorológico que então foi designado pela interessante classificação de *tempestade rotatória*.

"Apenas saímos do porto [de Hong Kong], mandámos envergar o panno latino, para aguentar o navio no balanço provavel, e reforçar as peias da artilharia, embarcações, etc. O vento NNE começou a refrescar, e o barometro que durante dias se mantivera alto, a descer. Estas indicações faziam já suppôr que entravamos na area d'uma tempestade rotatoria. Para seguir as regras estabelecidas deveriamos pôr de capa e observar as mudanças de direcção do vento e o baixar do barómetro".¹⁷

¹⁵ *Ibidem*, p. 185.

¹⁶ *Ibidem*, p. 204.

¹⁷ *Ibidem*, p. 286.



Fig. 8 – No meio de um tufão - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

O navio seguiu depois para as Filipinas onde iria ser surpreendido pela notícia da implantação da República em Portugal, quando no dia 5 de outubro de 1910 se encontrava fundeado na baía de Manila.

“Largámos de Manila às 6h da manhã do dia 5 de outubro e pouco depois fundeávamos em Cavite perto da esquadra americana, onde mettemos carvão. Durante a faina de carvão, veio a bordo o ajudante do general, encarregado de me comunicar graves notícias recebidas de Portugal com respeito à revolução. Disse-me que, no caso de ter receio de qualquer sublevação da guarnição, poderia ficar no meio dos navios da esquadra americana. Respondi-lhe que tinha a maior confiança nos meus officiaes e marinagem. Mandeí immediatamente um telegramma pedindo notícias, ao qual não recebi resposta”.¹⁸

Depois das Filipinas e sem ter informações detalhadas sobre os acontecimentos que estavam a acontecer em Lisboa, o cruzador *S. Gabriel* navegou para a ilha de Timor, que então era uma colónia portuguesa. Era um longo percurso de 1650 milhas a percorrer até à baía de Dili, em cuja orla se situava uma pequena cidade com poucas infraestruturas e poucos habitantes.

“Dilly presta-se a vir a ser uma bonita cidade. Tem ruas largas e bem alinhadas, boa água canalizada da montanha, que os navios facilmente recebem por uma mangueira; e logo que se aterrem os pantanos e se aperfeiçoem os esgotos, as condições hygienicas devem melhorar muito. A residencia do governador em Lahane, na encosta, e o hospital um pouco mais acima, estão muito bem situados”.¹⁹

¹⁸ *Ibidem*, p. 294.

¹⁹ *Ibidem*, p. 297.

Apesar de todas as limitações e do enorme isolamento da administração portuguesa em Timor, havia então três oficiais de Marinha presentes no território que, naturalmente, tiveram um momento de grande satisfação com a presença do cruzador *S. Gabriel*, que visitavam com frequência, até porque também não tinham informações sobre o fim da monarquia em Portugal.

“Offereci no dia 28 um jantar ao Governador, ao commandante do vapor Dilly e ao capitão do porto, os tres officiaes de marinha que estavam em Timor”.²⁰

O 5º percurso: de Dilly a Lourenço Marques

O quinto percurso da viagem do cruzador *S. Gabriel* correspondeu à travessia do oceano Índico desde a baía de Díli até ao porto de Lourenço Marques, na costa oriental de África. Nessa travessia o navio escalou Surabaya, Singapura, Colombo, Goa, Bombaim, Zanzibar e os portos moçambicanos da Ilha de Moçambique, Quelimane, Beira, Inhambane e Lourenço Marques, todos eles situados em territórios coloniais holandeses, ingleses ou portugueses.

No dia 29 de outubro, cerca de 24 dias depois da revolução que ocorrera em Lisboa, estando o navio fundeado em Díli, o comandante mandou içar a nova bandeira nacional republicana verde e rubra em substituição da bandeira azul e branca, um acto que foi saudado com uma salva de 21 tiros.

O ponto mais simbólico desta tirada foi a visita a Goa e à cidade de Pangim, a capital do Estado da Índia, onde uma parte da guarnição teve a oportunidade de visitar a Goa Velha durante as festas de S. Francisco Xavier, que é o santo padroeiro de Goa.



Fig. 9 – Com a bandeira da República Portuguesa - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

²⁰ *Ibidem*, p. 305.

“Chegáramos a Goa por ocasião das festas de S. Francisco Xavier, em Goa Velha, às quaes concorrem milhares de indígenas de todas as seitas, pois todos têm uma grande devoção pelo Apostolo das Indias.”²¹

A presença do navio em Goa foi assinalada com vários eventos sociais, destacando-se uma festa no Clube Vasco da Gama, uma associação que ainda existe. O comandante Pinto Basto, que já estivera em Goa, referiu-se com pesar ao escasso progresso que observou.

“No club Vasco da Gama foi offerecido um baile aos officiaes do cruzador, assistindo as principaes familias residentes em Pangim. Encontrámos algumas novas estradas e avenidas, mas com pezar dizemos que Goa pouco ou nada progrediu durante os 24 annos que d’ella estivemos ausentes”.²²

Seguiu-se uma escala em Bombaim, a capital económica da Índia Inglesa, que então atraía a emigração goesa de que resultava uma numerosa e dinâmica comunidade goesa, que também dedicou muita atenção ao S. Gabriel.

“Fomos cumprimentados pela colonia portugueza que na séde da Associação Goana nos offereceu uma recepção. A nossa colónia, que como se disse se compõe de uns 35.000 individuos, remette geralmente para a nossa India o que pode economisar dos seus magros salarios. É, pois, Bombaim para a nossa India, o mesmo que o Brazil é para Portugal”.²³

Numa viagem tão longa acontecem algumas avarias mecânicas para as quais aparentemente não há soluções officinais a bordo. No dia 15 de dezembro de 1910, depois do navio ter largado de Bombaim, aconteceu uma dessas avarias que só foi possível ultrapassar com muito trabalho e muita imaginação, como é tradição da Marinha.

“Na manhã do dia 15 deu-se uma avaria na machina de bombordo: partiu-se o carro do excentrico do divisor do cylindro de alta pressão. Havia um carro de sobresalente, mas a paragem repentina da machina, que ia a toda a força, fez torcer o collar e o tirante. Não havendo a bordo forja sufficientemente grande para endireitar taes peças, fez-se uma grande fogueira no convez avante, onde este é protegido por uma chapa de ferro; collocaram-se grelhas, resto do mastareu partido, carvão, e assim com muito trabalho e boa vontade se conseguiu remediar a avaria, endireitando as peças torcidas”.²⁴

²¹ *Ibidem*, p. 326.

²² *Ibidem*, p. 327.

²³ *Ibidem*, p. 334.

²⁴ *Ibidem*, p. 340.

No dia 12 de janeiro de 1911, depois de ter visitado vários portos da costa moçambicana, o cruzador *S. Gabriel* chegou a Lourenço Marques que o comandante Pinto Basto considerava a mais importante cidade colonial portuguesa.

“Cumprimentei o governador, capitão-tenente José de Freitas Ribeiro, com o qual visitei a cidade, nova estação do caminho de ferro, empreza de panificação a vapor, edificio dos correios, instituto de entomologia, observatório, etc. Tive ocasião de notar os grandes progressos que esta cidade tem feito, hoje sem duvida a nossa mais importante cidade colonial”.²⁵

O 6º percurso: de Lourenço Marques a Lisboa

No último percurso da sua viagem o *S. Gabriel* cruzou a linha do Equador pela 6ª vez. Fez escala nos portos sul-africanos de Durban e Capetown, em Walfish Bay no Sudoeste Africano, nos portos angolanos de Mossamedes, Lobito e Luanda, nos portos guineenses de Bissau e Bolama e nas ilhas atlânticas de S. Tomé, Santiago, S. Vicente e Madeira.

Nas aproximações ao cabo da Boa Esperança e ao porto de Capetown, o navio utilizou uma vez mais a TSE.

“Durante a noite falamos pelo telegrapho com o cruzador inglez Hermes em Simons Bay, ás 6^h da manhã do dia 2 contornámos o Cabo da Boa Esperança, seguindo ao longo da costa a demandar a bahia da Meza, onde ás 11^h salvámos á terra e entrámos no porto artificial, ficando amarrados ao molhe de leste”.²⁶



Fig. 10 – Em Bissau - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

²⁵ *Ibidem*, p. 355.

²⁶ *Ibidem*, p. 366.

Depois de Capetown, o S. Gabriel navegou ao longo da costa ocidental africana, tendo visitado vários portos, incluindo Luanda, a capital de Angola, onde o comandante Pinto Basto viu muito poucos sinais de progresso.

“Loanda pouco progrediu durante os ultimos vinte annos; encontrei algumas novas era a gaz, voltou a ser a petroleo, as ruas estavam mal cuidadas e muitas casas tinham aspecto de ruinas [...] em terra foi-nos offerecido um jantar na ilha de Loanda; a esta sympathica festa, que muito nos penhorou, concorreram 28 officiaes de marinha”.²⁷

A viagem prosseguiu para norte, ao longo da costa ocidental africana, tendo navio visitado vários portos. Na escala na ilha de Bolama, na então Guiné Portuguesa, aconteceu um episódio insólito e curioso.

“Não tendo informações precisas sobre o fundeadouro de Bolama, largámos o ferro proximo da canhoneira Lurio, e logo observámos que o navio estava abandonado. Vieram a bordo os primeiros tenentes Botelho de Sousa, capitão dos portos, e Freitas da Silva, commandante da canhoneira Lurio, que me informou terem-se dado a bordo d’aquelle navio treze casos de febre amarella dos quaes cinco fataes; em vista do que resolvi afastar-me da canhoneira antes da noite, para evitar que as luzes attrahissem os mosquitos”.²⁸



Fig. 11 – Em S. Thiago - *Diário das viagens do Comandante António Pinto Basto: 1879-1946* (Biblioteca Nacional de Portugal)

²⁷ *Ibidem*, p. 395.

²⁸ *Ibidem*, p. 412.

Depois da visita à Guiné, aproximava-se o fim da longa viagem de circum-navegação do cruzador *S. Gabriel*. e o navio navegava por áreas marítimas com rumo ao porto de Lisboa.

“Às 7^h da tarde do dia 19 de abril de 1911 começamos a estar em comunicação telegraphica com Lisboa. Na manhã seguinte avistou-se a Serra de Cintra, demandámos a barra, entrámos no Tejo e às 2^h da tarde amarravamos á boia em frente do Arsenal. Estava assim concluída, com a maior felicidade, a viagem do *S. Gabriel* á volta do mundo”.²⁹

3. As repercussões da viagem na imprensa portuguesa da época

No início do século XX, quando as telecomunicações e o transporte aéreo ainda não estavam vulgarizados, os transportes e as atividades marítimas tinham uma enorme importância nas sociedades industriais, mas com o desenvolvimento da aviação comercial e da televisão que se verificaram depois da 2^a Guerra Mundial, o interesse público pelas atividades marítimas diminuiu significativamente. A viagem do *S. Gabriel* foi objeto de notícia nos jornais portugueses, destacando-se as diversas reportagens publicadas pela revista semanal *Ilustração Portuguesa* (IP).

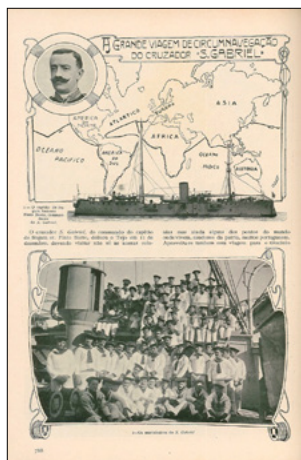


Fig. 12 – IP nº 200, 20-12-1909
A partida de Lisboa



Fig. 13 – IP nº 211, 7-3-1910
O *S. Gabriel* no porto de Santos



Fig. 14 – IP nº 215, 4-4-1910
O *S. Gabriel* em Buenos Aires

Ao longo da viagem do cruzador *S. Gabriel*, a *Ilustração Portuguesa* dedicou-lhe reportagens em seis edições e dedicou-lhe 13 páginas, sempre ilustradas com expressivas fotografias.

²⁹ *Ibidem*, p. 420.



Fig. 15 - IP nº 223, 30-5-1910
O S. Gabriel em Honolulu



Fig. 16 - IP nº 271, 1-5-1911
O regresso a Lisboa



Fig. 17 - IP nº 271, 1-5-1911
O regresso a Lisboa

No dia da chegada do cruzador a Lisboa, o diário da noite *A Capital* deu uma alargada notícia de primeira página intitulada “O cruzador S. Gabriel entrou hoje no Tejo”, na qual inclui um relato de alguns episódios interessantes da viagem. Nessa extensa reportagem destacam-se os seguintes passos:

“Durante a subida do rio até ao fundeadouro, o S. Gabriel veio com a bandeira retribuindo os sinais de boas vindas feitos dos demais navios de guerra e marinha mercante. Logo que fundeou, a bandeira nacional, de seda, adquirida por nove libras em Bombaim, e que tremulava no penol da carangueija, passou para o mastro da ré.

Em seguida, o S. Gabriel foi rodeado de pequenos barcos e dos vapores Operário, Trafaria, Capitania e um escalor do cruzador Candido Reis, conduzindo famílias de officiaes e praças.

[...]

À hora a que entrámos no navio ia a bordo uma balburdia indescritível. Os marinheiros, no porão, tomados d’uma alegria enternecedora, abraçavam freneticamente pessoas de família e amigos, que se atropelavam pelas íngremes escadas da tolda, n’uma pressa enorme de chegar cedo”.³⁰

Também a descrição da viagem de circum-navegação do cruzador S. Gabriel, da autoria do Comandante Pinto Basto, foi publicada em cerca de 30 episódios durante um ano, tendo sido iniciada na edição de 30 de abril de 1911 e finalizada em 20 de abril de 1912, pela revista *OCCIDENTE - Revista ilustrada de Portugal e do estrangeiro*.

³⁰ *A Capital*, edição Nº 286 de 20 de Abril de 1911.

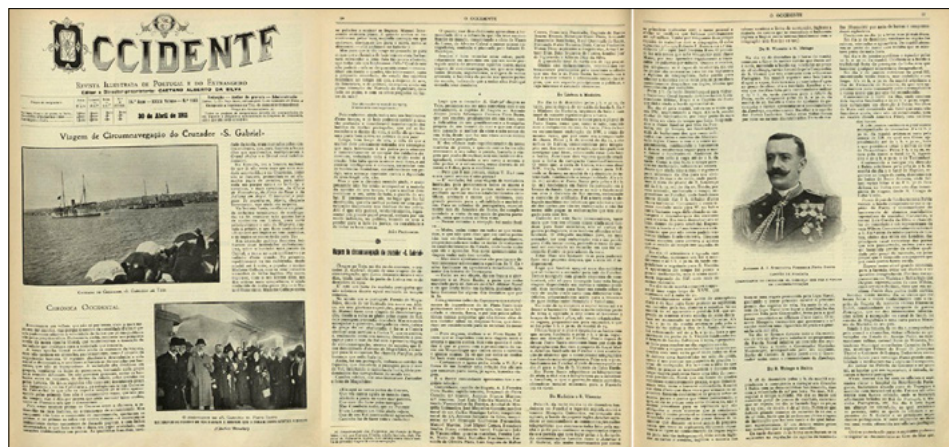


Fig. 18 – Revista *OCCIDENTE* - Edição Nº 1164 de 30 de abril de 1911

Este conjunto de textos deu origem à publicação, pela Livraria Ferreira, do livro *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação*, da autoria do Comandante António Pinto Basto, em 1912.

Conclusão

A viagem do cruzador *S. Gabriel* foi um acontecimento relevante no historial da Marinha Portuguesa e cumpriu os seus objetivos essenciais, designadamente a missão de presença junto das comunidades portuguesas, contribuindo para a divulgação e prestígio de Portugal no estrangeiro e para o estreitamento das relações com as comunidades portuguesas espalhadas pelos cinco continentes.

Ao longo da viagem que demorou 16 meses e 9 dias, o navio percorreu 41.981 milhas e visitou 72 portos e decorreu com bastante normalidade.

“Apesar de ter havido por vezes mau tempo e ter passado a 40 milhas do centro dum tufão no mar da China, nunca sofreu avaria importante, quer no casco quer nas máquinas, e algumas pequenas avarias foram reparadas a bordo. Não se deu óbito algum a bordo, não houve doença alguma doença grave ou contagiosa, não houve qualquer desastre pessoal. Em todas as Colónias Portuguezas, desde Macau e Timor até Cabo Verde, prestou-se serviços sempre de acordo com os respectivos governadores.”³¹

Porém, é verdadeiramente surpreendente, a quantidade de festas, receções, bailes, passeios, almoços, jantares e outros eventos sociais que foram proporcionados ao comandante,

³¹ BASTO, António Pinto - *Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação*, p. 421.

aos oficiais e à guarnição do cruzador *S. Gabriel*, que demonstram a forma acolhedora como as autoridades e as comunidades portuguesas trataram a visita do navio.

Um outro aspeto curioso desta viagem foi o grande número de oficiais da Marinha Portuguesa com que o navio se encontrou durante a viagem, sobretudo nas colónias portuguesas, onde exerciam funções de governadores (Timor e Moçambique), ou capitães de portos, ou pertenciam às guarnições dos navios “em Estação”.

Nesta viagem, o cruzador *S. Gabriel* tornou-se o primeiro navio da Marinha Portuguesa a utilizar a nova tecnologia da telegrafia sem fios (TSF), que foi bastante utilizada e com bons resultados.

“No dia 11 de Dezembro de 1909, no seu primeiro dia de viagem, as mensagens que o “S. Gabriel” trocou com Vale de Zebro podem ser consideradas como as primeiras mensagens de serviço que, na Armada, quiçá em Portugal, utilizaram a vida radiotelegráfica”.³²

Note-se que o navio partiu de Portugal quando por cá ainda reinava D. Manuel II e que regressou à base já depois de instaurada a República. A viagem decorreu sem incidentes, já que, durante esse longo périplo, não ocorreram a bordo nem mortes, nem feridos, nem sequer houve doenças graves de membros da guarnição.

Finalmente, esta viagem proporcionou aos aspirantes embarcados no cruzador um intenso treino de mar, o contacto com a vida a bordo e um conhecimento dos e o contacto com diferentes povos e culturas, em especial com as comunidades de portugueses radicados nos mais longínquos lugares do mundo, bem como conhecer o legado dos nossos antepassados navegadores em terras do Oriente.

³² FONSECA, José Moura da - *Viagens e Histórias da Marinha. No mar, em terra e no Ultramar*, p. 136.

Bibliografia

A CAPITAL, nº 286, 1911.

BRASIL-PORTUGAL, nº 295, 1911.

BASTO, António Pinto - **Cruzador S. Gabriel. Viagem de Circumnavegação**, Lisboa, 2ª Edição fac-similada da edição de 1912, Lisboa: Academia de Marinha, 2018.

BRAGANÇA, Nuno de Noronha - **Revista da Armada**, nº 440, 2010.

COSTA, Adelino Rodrigues da - **Revista da Armada**, nº 256, 1993.

COSTA, Adelino Rodrigues da - **História da Marinha Portuguesa - Viagens e operações navais, 1824-1974**, Lisboa: Academia de Marinha, 2020. ISBN: 978-972-781-157-1.

DUARTE, António Rebelo - **Revista da Armada**, nº 441, 2010.

FONSECA, José da Cruz Moura da - **Anais do Clube Militar Naval**, Número Especial, Lisboa: Clube Militar Naval, 1966.

FONSECA, José da Cruz Moura da - **Viagens e Histórias da Marinha – No mar, em terra e no Ultramar**, Lisboa: edição do autor dactilografada, 1994.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 200, 1909.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 211, 1910.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 215, 1910.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 223, 1910.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 232, 1910.

ILLUSTRAÇÃO PORTUGUEZA, nº 271, 1911.

OCCIDENTE, nº 1164, 1911.

ROLLO, Maria Fernanda e QUEIROZ, Maria Inês - **Marconi em Lisboa: Portugal na rede mundial de TSF**, Lisboa: Fundação Portugal Telecom, 2007.

TELO, António José - **História da Marinha Portuguesa - Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974**, Lisboa: Academia de Marinha, 1999. ISBN: 972-781-007-1.

A ARMADA DO ESTREITO DE MAGALHÃES (1581-1584): MONOPÓLIO IBÉRICO E PROTEÇÃO ÀS COSTAS DA AMÉRICA PORTUGUESA

Sylvia Brandão Ramalho de Brito¹

Resumo

Ao longo do século XVI, ataques e incursões corsárias a embarcações e instalações espanholas levaram o monarca Felipe II de Espanha a reforçar a segurança dos seus impérios americanos, aprimorando suas defesas na região. A rota marítima, que ligava os oceanos Atlântico e Pacífico, havia sido explorada pela primeira vez, em 1520, pelo português Fernão de Magalhães. Devido a ameaça do corsário inglês Francis Drake na região, no último quartel do século XVI, atormentando os portos chilenos e peruanos, o monarca espanhol decidiu elaborar uma expedição de combate que desestimulasse a repetição da empreitada inglesa. Este artigo pretende refletir sobre o papel da Armada do Estreito de Magalhães e sua atuação no continente americano utilizando a documentação clássica e também fontes que ainda não haviam sido exploradas.

Palavras-chave: Atlântico; Monarquia Hispânica; Estreito de Magalhães.

Abstract

Throughout the 16th century, Corsarian attacks and raids on Spanish ships and facilities prompted the monarch Philip II of Spain to increase the security of his American empires by improving his defences in the region. The sea route linking the Atlantic and Pacific Oceans was first explored in 1520 by the Portuguese Fernão de Magalhães. The threat posed by the English corsair Francis Drake in the region during the last quarter of the sixteenth century, who had raided the Chilean and Peruvian ports, prompted the Spanish monarch to prepare a naval expedition designed to prevent any repetition of the English venture. The aim of this article is to reflect on the role of the Armada del Estrecho de Magallanes and its actions in the Americas, on the basis of classical documents and unexplored sources.

Keywords: Atlantic; Hispanic Monarchy; Strait of Magellan.

¹ Doutora em História da América pela Universidade de Salamanca. É pesquisadora-associada do Museu Marítimo do Extremo Oriental das Américas (EXEA). Acumula experiência na área de licenciatura em história, docência e no campo patrimonial e arquivístico. Endereço de correio electrónico: sylviabrito@usal.es

Em 1520, o português Fernão de Magalhães², no comando de uma pequena frota³ espanhola, utilizara, pela primeira vez, uma rota marítima no extremo sul do continente americano que ligava os oceanos Atlântico e Pacífico. A comprovação da existência desta passagem interoceânica demonstrou que a Terra era redonda e que todos os continentes estariam conectados pelo mar. As condições climáticas adversas da região austral e os mares tormentosos, além da alongada distância da Espanha, desencorajavam as viagens para as colônias espanholas no Pacífico através dessa passagem que ficou conhecida pelo nome de Estreito de Magalhães, continuando a navegação a ser feita pelo Caribe e Istmo do Panamá. Até os dias de hoje, o «*estrecho de la muerte*», como denominou o poeta espanhol Lope de Vega, é uma região de navegação extremamente difícil.

O século XVI foi um período turbulento para o mundo ocidental. Os acontecimentos, naquela época, eram entendidos a partir de uma perspectiva providencialista, havia uma condensação do espiritual com o político. Como explica José Antonio Maravall, existia «*una acción de Dios sobre los hombres y sobre las sociedades a la que el cristiano llama divina Providencia*»⁴. É impossível compreender a sociedade do Antigo Regime sem levar em consideração a projeção religiosa desse «homem barroco», como denominou Villari (1995). As monarquias seriam parte instrumental dessa governação divina do ocidente. Quando da união dinástica, os reinos de Portugal e Castela se alinharam, compartilhando o mesmo fervor contrarreformista⁵. A Monarquia Hispânica considerava-se, pois, mais do que legitimada para exercer o monopólio comercial e político do continente americano.

Foi a partir dessa convergência de circunstâncias que o nexos relativamente amistoso entre a Espanha e a Inglaterra, costurado por vínculos matrimoniais que foram constituídos entre as duas monarquias, começou a esgarçar na segunda metade do século XVI. De acordo com Fernando Bouza, as relações entre as duas partes ficaram comprometidas porque tanto Felipe II quanto Isabel I levavam a cabo políticas de confessionalização, em que ambos se apresentavam como os verdadeiros defensores da cristandade⁶. Apesar da relevante presença da questão religiosa na motivação dos antagonismos surgidos entre o messianismo espanhol e o anglicanismo inglês, preconizados pelo providencialismo, os fatores políticos e econômicos se sobressaíram. Era crescente o descontentamento dos europeus do norte com relação ao monopólio ibérico na América. Ao passo que foi estabelecido um trajeto regular

² Baseado em sua experiência náutica e militar na chamada carreira da Índia, Fernão de Magalhães estava empenhado em encontrar uma passagem nas Américas que levasse ao oriente. Desprestigiado pelo monarca português que recusou o patrocínio da expedição, Magalhães ofertou seu projeto náutico para a Monarquia Hispânica que aceitou a proposta de encontrar um caminho para a chamada Ilha das Especiarias. Para maiores informações, ver: GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses**.

³ "Frota" é diferente de "armada", no entanto, no século XVI e XVII se utilizava os dois termos indiscriminadamente como sinônimos. Ver: COVARRUBIAS OROZCO, Sebastian - **Tesoro de la lengua Castellana o Española** (1611).

⁴ MARAVALL, José Antonio - **Teoría del estado en España en el siglo XVII**, p. 363.

⁵ VALLADARES, Rafael - **Por toda la tierra. España y Portugal. Globalización y Ruptura (1580-1700)**, p. 90.

⁶ BOUZA ÁLVAREZ, Fernando - **D. Felipe I**. Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, p. 368-369.

de navegação transatlântica, passaram a ser registradas ocorrências de aventureiros, piratas e corsários de origens diversas em busca de resgates e saques de bens e produtos, situação que foi aumentando progressivamente, acompanhando a expansão do comércio das Índias – aliás, foi a própria confluência de novas rotas mercantis e a insustentabilidade do monopólio dos ibéricos que consolidaram a prática do corso, a pirataria dos mares. Para combater a doutrina exclusivista do *mare clausum*, monarquias não-ibéricas contratavam os serviços de corsários em diversas ocasiões.

O Estreito de Magalhães, relativamente esquecido por várias décadas, voltou a ser uma questão importante devido à passagem, pela região, do corsário Francis Drake⁷, ou *el Draque*, como diziam os espanhóis. Por essa época, um grupo de investidores ingleses organizou, de forma sigilosa, uma pequena armada de cinco navios que teria como destino o sul do continente americano. Os barcos foram liderados por Drake e deixaram a Inglaterra em dezembro de 1577⁸. Essa mesma rota marítima havia sido explorada pela primeira vez por Magalhães, no início do século XVI. O corsário inglês, em 1579, alcançou o oceano Pacífico atravessando, no sentido leste-oeste, o Estreito de Magalhães. Ao encontrar desguarnecidas as costas das possessões castelhanas na região, Drake investiu contra portos no Chile e no Peru e, navegando mais para o norte, atacou o navio *Nuestra Señora de la Concepción* que transportava valiosíssima carga (somente de prata levava cerca de 26 toneladas) em uma das maiores pilhagens realizadas por corsários e piratas naqueles tempos. Drake, que tinha por objetivo combater o monopólio do comércio marítimo espanhol, liderava uma verdadeira frota mercenária e seus ataques aterrorizaram as colônias espanholas e tornaram-se motivo de grande preocupação para o reino de Castela com relação à segurança da região.

O Vice-Rei do Peru, Francisco de Toledo, enviou sugestão ao monarca espanhol Felipe II para que fossem construídos galeões para fazer o patrulhamento da região do Estreito. Como providência imediata, provisionou uma pequena expedição para perseguir o corsário inglês, na presunção de que ele, após as suas sortidas no litoral do Pacífico, retornaria para a Inglaterra através do Estreito. Toledo orientou que fossem averiguadas as particularidades do local, solicitando ainda a medição de todas as entradas que o Estreito possuísse «*mediéndolas así por lo ancho como por lo fondo, y mirando en qual dellas hay mayores comodidades para fortalecerlas*»⁹. No entanto, o encontro não ocorreu. Drake resolveu cruzar o Pacífico para alcançar as Molucas¹⁰, e, utilizando o caminho português para as Índias, contornar o Cabo da Boa Esperança, retornou para a Inglaterra. A frota de perseguição ao corsário inglês, composta de

⁷ Francis Drake foi um famoso navegador e explorador inglês que abriu o oceano Pacífico aos navios ingleses e ajudou a derrotar a Invencível Armada, a esquadra enviada pela Espanha para conquistar a Inglaterra, em 1586. Drake foi um dos homens mais célebres da marinha inglesa e recebeu de Elizabeth I o título de Sir, na volta de sua expedição de circum-navegação.

⁸ PARRY, John H - *Drake and the World Encompassed in Sir Francis Drake and the Famous Voyage, 1577-1580*. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth, edited by Norman J. W. Thrower, p. 4.

⁹ Archivo General de Indias, AGI, Patronato 33, N. 2, R. 6, f. 3.

¹⁰ Vinham precisamente do arquipélago indonésio Molucas as especiarias mais procuradas durante a modernidade (que já abasteciam há muito o mundo árabe).

duas embarcações, foi comandada por Pedro Sarmiento de Gamboa que, há vários anos, se encontrava residindo no Peru.

Pedro Sarmiento de Gamboa foi um cosmógrafo e navegador espanhol que, em 1580, foi nomeado por Felipe II «governador das terras do Estreito de Magalhães», cargo que viria a ocupar quando ocorresse a povoação do território. Sarmiento seria responsável pelos colonos que se fixariam na região e pela construção de fortes na entrada atlântica do Estreito. Em uma de suas obras mais famosas, publicada sob o título «*Viage [sic] al Estrecho de Magallanes en los años de 1579-1580 y noticia de la expedicion que despues hizo para poblarle*¹¹», o cronista descreveu sua jornada partindo do Peru para combater o corsário inglês Francis Drake e, depois, relatou a travessia que fez do Estreito de Magalhães. O cosmógrafo após explorar os canais do Estreito, navegou rumo à Espanha para apresentar ao rei Felipe II a sua proposta de edificação de dois fortes na entrada do Estreito, que teriam a finalidade de dificultar a passagem de corsários das costas do Atlântico para o Pacífico¹².

Quando Sarmiento de Gamboa chegou à Espanha, em agosto de 1580, levando o relatório das suas investigações sobre a região do Estreito de Magalhães, a situação conflituosa da Europa e a sucessão no reino de Portugal concentravam maiores atenções do monarca castelhano. Dois anos antes, o trágico desaparecimento do rei português D. Sebastião, em uma batalha contra os mouros no norte da África, havia ocasionado uma conturbada crise política em Portugal, já que o soberano não possuía descendentes diretos. Com a vacância do trono português, o monarca espanhol Felipe II, alegando seus direitos sucessórios, utilizando-se de meios diplomáticos e recorrendo ao seu poderio militar, conseguiu assumir a Coroa lusitana, configurando a junção das duas monarquias peninsulares¹³. A incorporação de Portugal representava a ampliação da estratégia voltada para o Atlântico e a incorporação de novos súditos espalhados pela Europa, África, Índias Orientais e América, nos territórios que estariam sob o domínio da Coroa dos Habsburgo.

O corsário Francis Drake foi um grande personagem das eras filipina e isabelina e representava uma latente ameaça para o domínio dos Habsburgo em finais do século XVI. Desde que as notícias dos ataques chegaram à Espanha, começaram a ser estudadas pela Monarquia medidas para evitar a navegação de embarcações corsárias através do Estreito de Magalhães. A nova situação advinda com a união das duas Coroas ibéricas acrescentou novas preocupações ao rei Felipe II com relação ao Atlântico. Por conta da união monárquica, a defesa da região exigia, também, que fosse incluída a proteção às costas da América portuguesa, que estavam sendo objeto de constantes investidas de contrabandistas franceses, como era o caso das terras no entorno do rio Paraíba, no nordeste brasileiro.

Embora a construção de galeões para o patrulhamento da entrada atlântica do Estreito de Magalhães (como sugerira o Vice-Rei do Peru) já tivesse a autorização real, com a chegada

¹¹ Optamos por atualizar a grafia nas citações documentais, excetuando-se títulos de obras.

¹² AGI, Real Cédula, Indiferente, 582, L. 1, f. 31v-32v.

¹³ KAMEN, Henry - **Felipe da Espanha**, p. 257.

de Sarmiento de Gamboa à Espanha uma nova alternativa foi por ele apresentada ao monarca: a construção de duas fortificações em cada lado do acesso ao Estreito pelo Atlântico e o estabelecimento de uma povoação na área. Sarmiento de Gamboa deslocou-se para Badajoz para apresentar ao rei o relato da sua viagem e expor as suas considerações sobre a defesa do Estreito. Conforme Cesáreo Fernandez Duro:

Dieron mucho que pensar al rey D. Felipe los informes que de palabra y por escrito le hizo en Badajoz Sarmiento sosteniendo, en resumen, la posibilidad de asegurar el dominio del Estrecho de Magallanes construyendo en la parte más angosta dos fuertes en opuestas orillas, y fundando en la inmediación dos poblaciones que podrían muy bien sustentarse por sí solas [...] ¹⁴.

Felipe II submeteu a proposta de Sarmiento de Gamboa ao *Consejo de Indias*, e pediu a avaliação de conhecedores da matéria, como o cosmógrafo Juan Bautista Gesio¹⁵. Apesar de a solução ter sido contestada por alguns conselheiros reais, considerando-se os elevados custos da empreitada com relação à construção de embarcações, o monarca decidiu aprovar o plano de Pedro Sarmiento para o Estreito. Como se veria, posteriormente, as agressivas condições do local nunca permitiram uma navegação regular da Espanha para o Pacífico através do Estreito de Magalhães. As informações incorretas (com extensões subdimensionadas) sobre a área, fornecidas por Sarmiento de Gamboa, provavelmente influenciaram a decisão real de construção dos dois fortes no Estreito, que serviriam como defesas que desestimulassem a repetição, por outros corsários, da empreitada de Drake, fortalecendo a segurança das possessões castelhanas do Chile e Peru.

Durante o século XVI, em virtude da carência de engenheiros militares na Espanha, foi grande a presença de italianos no serviço da monarquia dos Habsburgo. Alguns engenheiros que então serviam à dinastia analisaram os detalhes construtivos do projeto dos fortes. Sob a liderança de Juan Bautista Antonelli e do seu irmão homônimo mais moço, conhecido como Bautista Antonelli, também participavam com críticas e sugestões os engenheiros Tiburcio Spannocchi e Giacomo Palearo, el Fratín. Nessas discussões, Sarmiento de Gamboa se fazia presente com os dados e informações que coletara sobre a região na sua viagem ao Estreito¹⁶.

Mas, não era a proteção da passagem interoceânica a única preocupação da Monarquia, naquele momento, no Atlântico. Além da construção das fortificações nas duas margens na abertura atlântica do Estreito de Magalhães e o estabelecimento de um núcleo de colonização no local, o combate a incursões corsárias no litoral do Brasil criando uma espécie de rede de proteção para a rota das embarcações que navegavam para o Rio da Prata e Peru, mereciam atenções

¹⁴ FERNANDEZ DURO, Cesareo - *Historia de la Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, p. 357.

¹⁵ AGI, Patronato, 33, N. 2, R. 7.

¹⁶ ZULETA CARRANDI, Joaquín - *La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía*, p. 159.

da administração espanhola. Era, também, premente a confirmação da adesão do Brasil ao rei Felipe II, que assumira o trono português que, naquele momento, também era reivindicado por D. Antônio, Prior do Crato¹⁷, que defendia os seus direitos dinásticos à Coroa lusitana.

A preparação da Armada do Estreito

Foram essas inquietações que levaram o rei Felipe II a determinar a organização de uma grande expedição com destino ao Atlântico que, embora tenha ficado para a história com o nome de Armada do Estreito, passou grande parte do seu tempo no Brasil¹⁸. A expedição ao Estreito foi um dos maiores empreendimentos militares organizados pela Espanha durante o século XVI. No mês de setembro do ano de 1581 a expedição deixou o porto de Sanlúcar de Barrameda com 23 embarcações e cerca de 3.500 componentes. A empresa do Estreito de Magalhães, desde o seu início, sofreu vários percalços. A escassez de recursos por que passava a Coroa espanhola e a dificuldade no recrutamento dos componentes da armada foram grandes problemas para a organização da expedição. No entanto, Pierre Chaunu atesta que o insuficiente número de embarcações das frotas espanholas do Atlântico para o atendimento das demandas da empresa teria causado maiores empecilhos na montagem da expedição do que as dificuldades financeiras por que passava o reino na época¹⁹.

A baixa remuneração do trabalho e a previsão de uma perigosa jornada desestimulavam ainda mais o recrutamento. Havia também a determinação expressa do rei de que o verdadeiro objetivo da jornada deveria ser mantido em sigilo. Documentos da época demonstram que boa parte da «gente de guerra» teve que ser transferida, à força, das naus em que se encontrava para as embarcações da armada²⁰. Essa medida seria necessária para que a empresa não chegasse ao conhecimento de outras nações europeias que tencionavam participar do vantajoso comércio da região.

O comando da expedição foi entregue ao capitão-general Diego Flores de Valdés, um dos mais destacados e experientes navegadores da armada da Espanha, com mais de trinta anos de serviços prestados à Coroa castelhana. Asturiano, de origem nobre, Valdés iniciara sua carreira muito jovem, em navios da armada real que cruzavam o canal da Mancha com destino às províncias de Flandres. Depois de navegar, durante anos, como capitão de naus, pelas Antilhas, Valdés participou, como almirante, da expedição que expulsou os franceses

¹⁷ D. Antônio, Prior do Crato, reivindicava seu direito à Coroa de Portugal. Derrotado ainda em 1580, D. Antônio fugiu de Portugal, inicialmente para a Inglaterra, e depois para a França, de onde se articulava, para conquistar o trono português. SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640*, p. 15

¹⁸ Sobre a permanência da Armada do Estreito no Brasil, ver: BRITO, Sylvia Brandão Ramalho de. "Um estreito entre o Atlântico e o Pacífico: o caso da Paraíba e a política estratégica da Monarquia Hispânica para a América portuguesa". In: SANTOS PÉREZ, José Manuel (Ed.), MEGIANI, Ana Paula (Ed.), RUIZ-PEINADO, José Luis (Ed.) - *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*.

¹⁹ CHAUNU, Pierre. CHAUNU, Huguette Chaunu - *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*, p. 295-296.

²⁰ PHILLIPS, Carla Rahn - *The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584*, p. 26.

que ocupavam a Flórida. Conforme relato do episódio, «*Flórez Valdés desembarcó el primero en La Florida con setenta arcabuceros el día de San Agustín de 1565, al quinto de haber descubierto tierra y a pesar de la oposición que encontró en los indios*»²¹. Por sua participação na Flórida, Felipe II concedeu a Valdés a mercê de *caballero* da Ordem de Santiago, a mais importante das ordens militares da Espanha, estabelecida desde as lutas de reconquista do território espanhol aos mulçumanos. Promovido a general, Valdés comandou, posteriormente, as frota da *Tierra Firme* e, por duas vezes, a *Armada de la Guardia*, uma esquadra de escolta aos comboios da Carrera de Índias²².

Na mesma época, Juan Baptista de Trassis, embaixador na França, informava à Coroa espanhola sobre a organização de uma grande expedição com destino a América portuguesa²³. Esse contexto político-militar demonstrava a necessidade de procurar apressar a saída da armada. A decisão de escolher Diego Flores de Valdés como capitão-general da esquadra do Estreito desagradou a Pedro Sarmiento de Gamboa que imaginava que, por ter aconselhado Felipe II à adoção do seu plano de construção de fortes e colonização da área do Estreito, deveria caber a ele o comando da empresa. Possivelmente, por conta desse imbróglia político, o monarca decide designar Sarmiento de Gamboa como governador das terras a serem ocupadas e colonizadas no Estreito. Apesar disso, Sarmiento colocou-se, desde os passos iniciais da preparação da esquadra, em frontal antagonismo ao comando de Valdés, registrando sua insatisfação em cartas e em narrativas que foram escritas sobre a jornada, que tiveram afamadas e sucessivas edições e que acabaram por formar a visão histórica que prevaleceu sobre os acontecimentos da expedição. Don Cristóbal de Eraso, um outro opositor do general asturiano, a quem Flores de Valdés sucedeu como capitão-general da *Armada de la Guardia*, e que cobiçava o comando da empresa, manifestou diretamente ao rei o seu inconformismo com a escolha, afirmando, sobre Flores de Valdés que «*se creía obligado á informar que carecia de la experiencia necesaria em semejante jornada*»²⁴.

Mas as críticas mais ferrenhas partiam mesmo de Sarmiento de Gamboa. O historiador espanhol, Cesáreo Fernández Duro, seguindo essa linha, chegou ao ponto de escrever, trezentos anos após os acontecimentos, que Valdés «*pasaba por hombre soberbio, discolo y envidioso*»²⁵. Esse entendimento quase generalizado sobre a jornada do Estreito, baseado nas narrativas de Sarmiento de Gamboa, acabou levando a distorções sobre importantes episódios da expedição. Houve uma

²¹ VIGIL, Ciriaco Miguel - *Noticias biográficas genealógicas de Pedro Menéndez de Avilés, primer adelantado y conquistador de la Florida, continuadas con las de otros asturianos que figuraron en el descubrimiento y colonización de las Américas*, p. 67.

²² BRITO, Sylvia Brandão Ramalho de. "Um estreito entre o Atlântico e o Pacífico: o caso da Paraíba e a política estratégica da Monarquia Hispânica para a América portuguesa". In: SANTOS PÉREZ, José Manuel (Ed.), MEGIANI, Ana Paula (Ed.), RUIZ-PEINADO, José Luis (Ed.). *Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)*, p. 122.

²³ Archivo General de Simancas, AGS, Secretaría de Estado, K1559, Doc 6.

²⁴ FERNANDEZ DURO, Cesareo - *Historia de la Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, p. 359.

²⁵ Idem, p. 358.

propensão de praticamente toda a historiografia que se reporta à expedição em aceitar, convalidar e reproduzir a cronística de Gamboa sobre a empresa do Estreito. Isso até o surgimento da *Relación de Pedro de Rada, escribano mayor* da Real Armada, um volumoso expediente de quase 200 fólios. Ao que parece, a *Relación* não foi encaminhada para os arquivos institucionais, ficou esquecida durante séculos, transitando em posse de particulares²⁶. Este é o manuscrito mais importante para o entendimento do que foi a jornada, visto que cobriu todos os fatos da esquadra do Estreito e apensou valiosíssimos documentos para o conhecimento dos fatos ocorridos durante a expedição.

Rumo ao Estreito de Magalhães

A Armada do Estreito deixou o porto de Sanlúcar de Barrameda no dia 25 de setembro de 1581, seguindo determinação régia, mas foram várias as etapas desse longo périplo. Sarmiento de Gamboa escreveu que ele e Flores de Valdés haviam se manifestado em contrário àquela data de partida devido às condições climáticas da região naquela época²⁷. Após seis dias de navegação, a esquadra encontrou uma forte tempestade que trouxe desastrosas consequências: perderam-se provisões, armamentos e morreram aproximadamente 800 pessoas na tragédia. Depois de enfrentar novas inclemências meteorológicas, a armada finalmente deixa a Baía de Cádiz no dia 9 de dezembro resumida, agora, a dezesseis embarcações com 2.408 pessoas a bordo²⁸.

É patente, mesmo antes de chegar ao Brasil, a preocupação de Valdés com o estado da costa brasileira, alvo de constantes investidas de franceses em resgates da chamada madeira de tinta. Do mesmo modo que os ingleses, os franceses não reconheciam a exclusividade ibérica e consideravam-se livres para comerciar em regiões que não tivessem sido efetivamente ocupadas, o que, para o caso do Brasil, do século XVI, era praticamente toda a costa²⁹. As incursões de contrabandistas franceses às costas brasileiras iniciaram quase ao mesmo tempo da chegada dos primeiros portugueses ao Brasil. E apesar dos protestos lusitanos, os gauleses continuaram indiferentemente a frequentar o Brasil, incentivados, muitas vezes, por seus próprios soberanos.

Após parar em Cabo Verde por alguns dias, o general espanhol aproveitou para informar-se através de missivas sobre a situação da defesa da região e da traficância francesa no litoral brasileiro. A esquadra finalmente seguiu viagem e aportou, em situação calamitosa, no Rio de Janeiro, 53 dias após ter partido da ilha de Santiago. No início de novembro de 1582,

²⁶ No ano de 1999, a Henry E. Huntington Library de San Marino, Estados Unidos, adquiriu o manuscrito quinhentista de um bibliófilo inglês, passando o precioso e raro códice à esfera pública, chegando, então ao conhecimento da historiadora Carla Rahn Phillips, especialista em estudos navais, que o transcreveu para a língua inglesa, acrescentando ao relatório e seus apêndices um alentado estudo introdutório. PHILLIPS, Carla Rahn - **The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584**.

²⁷ SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro - **Narratives of Voyages to the Straits of Magellan, translated and edited with notes and an introduction by Clemens R. Markham**, p. 233.

²⁸ PHILLIPS, Carla Rahn - **The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584**, p. 37.

²⁹ JOHNSON, Harold. "A colonização portuguesa no Brasil". In: BETHEL, Leslie (org.), **História da América Latina: A América Latina Colonial**, p. 252.

a expedição deixou o Rio de Janeiro com destino ao Estreito de Magalhães. À medida que se aproximava do sul do Atlântico a esquadra se deparava com condições de ventos cada vez mais adversas. Uma grande tempestade levou à perda de uma nau com 220 homens, algumas mulheres a bordo e grande parte do suprimento destinado ao assentamento da povoação no Estreito³⁰, o que fez com que a frota tomasse o rumo da ilha de Santa Catarina para que as embarcações pudessem ser reparadas. A primeira tentativa de chegar ao Estreito havia fracassado.

Próximo ao Rio da Prata, a armada se deparou com uma pequena embarcação, com religiosos e outros viajantes, que tinha saído do Rio de Janeiro, no mesmo dia da expedição, com destino ao Rio da Prata. O pequeno barco havia sido aprisionado por duas naus inglesas que se encontravam no porto de Don Rodrigo (Baía de Garopaba, no litoral catarinense) sob o comando do navegador britânico Edward Fenton, e pretendiam navegar para o sul. O general Valdés, então, decidiu conduzir a frota para fazer a restauração das naus e proceder a uma realocação das embarcações da armada³¹. Três naus que precisavam de maiores reparos ficariam sob o comando do contador e vedor da armada, Andrés de Eguino, e depois navegariam para os portos de São Vicente e do Rio de Janeiro, perseguindo e dando combate a naus corsárias naquelas águas. Outras três embarcações viajavam com a esquadra até o Rio da Prata, onde desembarcariam o governador do Chile e seus homens, que fariam o restante do percurso para o Chile por terra. O restante da esquadra navegaria com destino ao Estreito. A armada, então, com apenas cinco navios, rumou novamente, para o extremo sul do Atlântico, lá chegando em 17 de fevereiro de 1583. Apesar do verão, as condições climáticas impediram a entrada das embarcações na boca do Estreito. Restou assim, mais uma vez, frustrada a segunda tentativa de desembarque de Pedro Sarmiento e seus colonos no Estreito de Magalhães. Valdés determinou o retorno dos navios em direção ao norte.

Após os dois insucessos em aportar no Estreito, Valdés resolveu voltar para o Rio de Janeiro com as embarcações remanescentes da armada. No Rio de Janeiro já se encontrava a frota de provisões e suprimentos prometida pelo rei, comandada pelo capitão general Diego de Alcega. Em uma reunião entre os principais comandantes da expedição, com a presença de Alcega, foi decidido que seria feita uma nova tentativa de levar Pedro Sarmiento e 140 colonos para se estabelecerem no Estreito, levados em cinco naus da armada com 500 homens sob o comando do almirante Diego de la Rivera.

O tempo demonstrou que a empresa de fortificação e colonização da entrada atlântica do Estreito de Magalhães havia sido mal idealizada por Pedro Sarmiento de Gamboa, transformando-se o empreendimento em um grande fracasso. As fortificações foram projetadas com base em dados incorretos: a largura da entrada da passagem estava equivocada, deste modo, os fortes não chegaram a ser construídos, pela sua ineficácia do ponto de vista da defesa da área. Após três tentativas fracassadas, em fevereiro de 1584, Sarmiento ocupa o território. A colonização,

³⁰ Huntington Library, HL. Relación de Pedro de Rada. MS HM 59416, f. 13v.

³¹ HL. Relación de Pedro de Rada. MS HM 59416, f. 14v.

assentada em uma das regiões mais inóspitas do mundo, não conseguiu se firmar. Quase todos os colonos morreram em um pequeno espaço de tempo. Em 1587, os dois únicos sobreviventes foram resgatados por uma expedição inglesa³².

Amargo retorno?

A armada, inicialmente composta por 23 navios com 3.500 pessoas a bordo, somente retornaria para a Espanha, três anos depois, em dois grupos (um em julho e o outro em setembro de 1584) e resumida a um total de oito navios e 600 homens. Inicialmente, chegou à Espanha o grupo sob o comando de Diego Flores de Valdés. Pouco tempo depois, a Coroa solicitou a Pedro de Rada, o *escribano-mayor* da expedição, os documentos referentes à viagem, que foram entregues em sua totalidade, como afirmara o escrivão. No entanto, na documentação entregue para ser depositada nos arquivos nunca foi localizada especificamente a *Relación*. Hipoteticamente, pode-se considerar que a *Relación* e seus anexos não tenham sido entregues por Rada ou que alguém estivesse interessado no seu ocultamento no intuito de enaltecer os feitos de Sarmiento de Gamboa, grande beneficiário, conforme se pode conjecturar a partir da popularidade de sua narrativa cronística.

Praticamente todas as narrativas históricas que se referiam à armada do Estreito tinham por base, e foram influenciadas, pelos escritos de Pedro Sarmiento de Gamboa, que são explicitamente críticos com relação ao comando de Diego Flores de Valdés, responsabilizando o general asturiano por todos os desastres e insucessos da expedição. Através da análise dos relatos dos episódios da empresa do Estreito, feitos pelo escrivão-mor da armada, apresentados de uma forma neutralmente burocrática e sem destacar as animosidades que existiam entre Sarmiento de Gamboa e Valdés, toma-se conhecimento das dificuldades passadas pela armada na sua navegação pelos mares e ventos bravios do sul do Atlântico.

Outra importante fonte contemporânea, apesar de pouco conhecida, é a «*Relación cierta y verdadera que trata de la victoria y toma de la Parayva, que el ilustre señor Diego Flores de Valdés, tomó con la Armada de su Majestad Real [...]*». A crônica, um opúsculo em versos sobre a conquista da região da Paraíba, foi publicada em Sevilha, em 1584, por Juan Peraza, soldado da frota de Valdés. Peraza disserta sobre a jornada ao Estreito:

tan larga y tan trabajosa [...] tan perdida y destrozada [...] y cuando los capitanes venían ya bien cansados, de infortunios fatigados, de vuelta de Magallanes, quiso en señor general, Diego Flores de Valdés [...] quitar aqueste mal desterrando este francés [del Brasil]³³.

³² PHILLIPS, Carla Rahn - *The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584*, p. 188.

³³ PERAZA, Juan. "Relacion cierta y verdadera que trata de la victoria y toma de la Parayva, que el ilustre señor Diego Flores de Valdés tomó con la armada de su Majestad Real, de que iba por Capitan general en la jornada de Magallanes y guarda de las Indias..." - In FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - *Arca de Noé*.

A estratégia colonial adotada pela Monarquia Hispânica, ao longo dos séculos XVI e XVII, foi a conservação e expansão do conjunto de seus territórios ultramarinos. E essa ação se dava por meio de iniciativas pontuais, relacionadas às circunstâncias que os momentos exigiam. Foi assim com a Armada do Estreito. A armada formou parte do conjunto teatral bélico de Felipe II para as Américas, nas difíceis últimas décadas do século XVI. A famosa batalha de Lepanto³⁴, em 1571, foi a maior conquista militar durante o reinado de Felipe II. Por sua vez, o fracasso em conquistar e povoar a região do Estreito foi o início de uma conjuntura de perdas territoriais que se agravou com a morte de Felipe II, em 1598.

Considerações finais

A Armada do Estreito, comandada por Diego Flores de Valdés, partiu em setembro de 1581 com o objetivo de combater o corsário Francis Drake no Atlântico e defender as suas colônias americanas, como a América portuguesa que agora fazia parte dos seus domínios. A expedição militar fez parte do simbolismo da propaganda política filipina, uma das bases de apoio estratégico para a dinastia dos Habsburgo em diversos contextos e situações. A expedição militar atuou como testemunha da Monarquia Hispânica, percorrendo lugares onde não chegava a presença régia³⁵. Felipe II foi o monarca europeu que mais empenho colocou em justificar e respaldar os seus feitos ao longo do século XVI.

A expedição militar ao «duro estrecho de la muerte», pelo menos para o Brasil, teve saldo positivo: reforçou as defesas da América portuguesa com a construção de fortificações, assegurou a lealdade dos colonos ao monarca espanhol, deu combate ao corsário inglês Edward Fenton e expulsou os contrabandistas franceses da região da Paraíba, passo importante de modo a permitir o avanço da colonização das terras setentrionais da América portuguesa.

Foi durante esse período que o Brasil deixou de ser uma parte meramente acessória no ambiente geopolítico da época para integrar-se, efetivamente, ao complexo atlântico dos Habsburgo. A existência de um projeto para a integração da região ao espectro de poder castelhano pode ser deduzida a partir da análise da documentação oficial disponível. A região, de «marca portuguesa e regional», passou a ser um Brasil «de concepção hispânica e atlântica», como resumiu Joaquim Veríssimo Serrão³⁶.

A incorporação de Portugal ao domínio dos Habsburgo suscitou uma ampliação das circulações em termos globais. A Armada do Estreito de Magalhães foi organizada neste novo cenário, com preceitos já alinhados à lógica da monarquia filipina. A expedição, comandada pelo general Diego Flores de Valdés, obteve um desenlace importante. A exceção de fortalecer

³⁴ A vitória naval em Lepanto foi um marco na história bélica do ocidente e foi largamente retratada em iconografias da época. Do ponto de vista político, a batalha marcou a consolidação do projeto espanhol de «*hacerse con la Monarquía universal*». PARKER, Geoffrey - *La gran estrategia de Felipe II*.

³⁵ BOUZA ÁLVAREZ, Fernando - *Portugal no Tempo dos Felipes: política, cultura, representações (1580-1668)*, p. 67.

³⁶ SERRÃO, Joaquim Veríssimo - *O Tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668)*, p. 14.

e estabelecer uma colonização no Estreito, todas as demais ações tiveram êxito. Daí a importância de se construir uma nova narrativa sobre o papel da Monarquia Hispânica na América portuguesa no século XVI, reconhecendo nos pontos constituintes desta história uma realidade multifacetada e interligada através de uma escala global.

Finalmente, a Armada do Estreito de Magalhães desempenhou um papel importante nas últimas décadas do século XVI. Aquele foi um momento crucial na política global de Felipe II da Espanha, quando Francis Drake desafiava o domínio ibérico nas Américas. A Armada tinha entre seus objetivos garantir a lealdade da América portuguesa, defender o território americano contra os piratas ingleses e franceses, e colonizar o Estreito de Magalhães, evitando novas incursões no Pacífico. A versão consolidada e predominante dessa história atestava o fracasso da Armada e culpava Diego Flores de Valdés por todos os infortúnios da empresa, mas o que se depreende da análise dos registros documentais do período esquecidos nas vastas águas do Atlântico Sul nos contam uma outra história.

Fontes

COVARRUBIAS OROZCO, Sebastian. **Tesoro de la lengua Castellana, o Española**. Compuesto por el licenciado Don Sebastian de Cobarruias Orozco, capellan de su Magestad. En Madrid, por Luis Sanchez, impressor del Rey NS., 1611.

PERAZA, Juan. “Relacion cierta y verdadera que trata de la victoria y toma de la Parayva, que el ilustre señor Diego Flores de Valdés tomó con la armada de su Majestad Real, de que iba por Capitan general en la jornada de Magallanes y guarda de las Indias. Cuenta como corriendo la costa del Brasil halló un puerto que los franceses tenian tomado y allí estaban hechos fuertes, y de cómo se lo ganó y quemó las naos y casas que tenian, como lo cuenta la obra más largo.” [1.^a ed.] Sevilla: Fernando Maldonado, 1584. In FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. **Arca de Noé**: Libro Sexto de las Disquisiciones Náuticas. Madrid: Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.^a, 1881.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. **Narratives of Voyages to the Straits of Magellan, translated and edited with notes and an introduction by Clemens R. Markham**. C.B., F.R.S. London: Hakluyt Society, 1895.

SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro. **Relación y derrotero del viaje y descubrimiento del estrecho de la Madre de Dios, antes llamado Magallanes**. Madrid: Instituto Histórico de Marina, 1944.

Referências bibliográficas

BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. **D. Felipe I**. Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa. Lisboa: Temas e Debates, 2008.

BOUZA ÁLVAREZ, Fernando. **Portugal no Tempo dos Felipes**: política, cultura, representações (1580-1668). Lisboa: Edições Cosmos, 2000.

BRITO, Sylvia Brandão Ramalho de. **A conquista do rio ruim. A Paraíba na Monarquia Hispânica (1570-1630)**. Tese de Doutorado, Universidade de Salamanca, Salamanca, 2020a.

BRITO, Sylvia Brandão Ramalho de. “Um estreito entre o Atlântico e o Pacífico: o caso da Paraíba e a política estratégica da Monarquia Hispânica para a América portuguesa”. In: SANTOS PÉREZ, José Manuel (Ed.), MEGIANI, Ana Paula (Ed.), RUIZ-PEINADO, José Luis (Ed.). **Redes y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica (1580-1640)**. Madrid: Sílex Ediciones, 2020b.

CHAUNU, Pierre. CHAUNU, Huguette Chaunu. **Seville et l’Atlantique, 1504-1650**. Vol 3. Paris: Armand Colin, 1955.

ELLIOTT, John. “A Espanha e a América nos séculos XVI e XVII”. In: BETHEL, Leslie (org.), **História da América Latina: A América Latina Colonial**, Vol.I. São Paulo: EDUSP, 2012.

FERNANDEZ DURO, Cesáreo. **Historia de la Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón** (1894-1903, en nueve volúmenes). Tomo II. Madrid: Establecimiento tipográfico Suc. Rivadeneyra, 1897.

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

JOHNSON, Harold. “A colonização portuguesa no Brasil”. In: BETHEL, Leslie (org.), **História da América Latina: A América Latina Colonial**. Vol. I. São Paulo: EDUSP, 2012.

KAMEN, Henry. **Felipe da Espanha**. Tradução de Vera Mello Joscelyne. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.

MARAVALL, José Antonio. **Teoría del estado en España en el siglo XVII**. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1997.

PARKER, Geoffrey. **La gran estratégia de Felipe II**. Madrid: Alianza Editorial, 1999.

PARRY, John H. **Drake and the World Encompassed in Sir Francis Drake and the Famous Voyage, 1577-1580**. Essays commemorating the quadricentennial of Drake's circumnavigation of the Earth, edited by Norman J. W. Thrower. California: University of California Press, 1984.

PHILLIPS, Carla Rahn. "Empire as framework for research". In ANTUNES, Catia e FATAH-BLACK, Karwan (Org). **Explorations in History and Globalization**. Milton Park, Abingdon: Oxon Routledge, 2016.

PHILLIPS, Carla Rahn (Ed.). **The struggle for the South Atlantic: the Armada of the Strait, 1581-1584**. London: The Hakluyt Society, 2016.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **Do Brasil Filipino ao Brasil de 1640**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **O Tempo dos Filipes em Portugal e no Brasil (1580-1668)**. Lisboa: Ed. Colibri, 1994.

VALLADARES, Rafael. **Por toda la tierra. España y Portugal. Globalización y Ruptura (1580-1700)**. Lisboa: CHAM, 2017.

VEGA CARPIO, Lope de. **La Dragontea**. Texto del poema según la edición de Pedro Patricio Mev, Valencia, 1598. Madrid: Imprenta Aldecoa, 1935.

VIGIL, Ciriaco Miguel. **Noticias biográficas genealógicas de Pedro Menéndez de Avilés, primer adelantado y conquistador de la Florida, continuadas con las de otros asturianos que figuraron en el descubrimiento y colonización de las Américas**. Madrid: Imprenta La Unión, 1892.

VILLARI, Rosario (Dir.). **O Homem Barroco**. Tradução de Maria Jorge Vilar de Figueiredo. Lisboa: Editorial Presença, 1995.

ZULETA CARRANDI, Joaquín. **La fortificación del estrecho de Magallanes: un proyecto al servicio de la imagen de la monarquía**. Revista Complutense de Historia de América, vol. 39, 2013.

OS ARTIFÍCIOS DE FOGO NA GUERRA MARÍTIMA DO SÉCULO XVI

Fernando Gomes Pedrosa¹

Resumo

Artifícios de fogo era a designação genérica de todos os projéteis explosivos ou incendiários. O mais famoso foi o fogo grego, mas houve vários fogos gregos. O primeiro, atribuído a Alexandre Magno, séc. I a.C., rei da Macedónia, era uma mistura incendiária como tantas outras e dizia-se grego por ser originário da zona da atual Grécia. Outro, usado pelos Bizantinos desde o séc. VIII até ao séc. XIII, era líquido, lançado de sifões ou tubos, com grande estrondo e muito fumo, e só poderia ser apagado com areia, vinagre ou urina, porque a água lhe daria mais ímpeto e força. A sua composição química é ainda desconhecida, mas o ingrediente principal era óleo de petróleo (crude) ou outro produto semelhante. Alguns autores acham que o segredo se perdeu durante a quarta cruzada em 1204, mas outros têm opinião diferente, porque sempre houve projéteis incendiários com óleo de petróleo, e também sempre houve fogos alegadamente inextinguíveis e que ardem debaixo de água. Outros artifícios de fogo tiveram nomes vários, como granada, bomba, bomba de fogo, panela de fogo, panela de pólvora, romã, brulote, faxina, coxim de fogo, gancho, martilho, coco, repolho, camisa ou cortina incendiária e barril incendiário.

Palavras-chave: Fogo grego, explosivo, incendiário, granada, bomba.

Abstract

Fireworks was the generic designation for all explosive or incendiary projectiles. The most famous was Greek fire, but there have been several types Greek fires. The first, attributed to Alexander the Great, century I BC, king of Macedonia, was an incendiary mixture like so many others called Greek because it originated from the area of present-day Greece. Another, used by the Byzantines since the century VIII to the century. XIII, it was liquid, released from siphons or tubes, with a great bang and a lot of smoke, and could only be extinguished with sand, vinegar or urine, since water would increase its impetus and strength. Its chemical composition is still unknown, but the main ingredient was petroleum oil (crude oil) or a similar

¹ Membro da Academia de Marinha. fernandogomespedrosa@gmail.com

product. Some authors believe that the secret was lost during the fourth crusade in 1204; however, others have a different opinion, because there have always been incendiary projectiles with petroleum oil and there have always been fires that are allegedly inextinguishable burning under water. Other fireworks had different names, such as grenade, bomb, firebomb, fire pan, gunpowder pan, pomegranate, firecracker, faxina, fire cushion, hook, hammer, coconut, cabbage, incendiary shirt or curtain and incendiary barrel

Keywords: Greek fire, explosive, incendiary, grenade, bomb.

Anda em giros no ar a roda ardente,
 Estoura o pó sulfúreo escondido;
 A grita se alevanta ao céu, da gente;
 O mar se via em fogos acendido.
 (Camões, *Os Lusíadas*, Canto II, est. 91).

1. Introdução

Num navio quase tudo era combustível, a madeira do casco, dos mastros e das vergas, e o pano das velas. Por isso, desde a Antiguidade, o fogo era o meio mais expedito de os destruir, com setas de fogo, lanças de fogo e outros projéteis incendiários. No séc. IV ou V, Vegécio menciona nas batalhas navais setas e lanças a arder, revestidas por enxofre, resina, betume e estopas e ensopadas com um óleo a que chamam de “incendiário”.²

Gomes Eanes de Zurara³ relata deste modo um combate travado em 1462 entre uma caravela portuguesa e uma galé provençal: «(...) e a primeira salva que a galé deu aa caravella lançou-lhe dentro seis aredomas cheias de fogo que alevantavão chama tão alta como altura de hum homem (...) e desí começaram as armas de voar de huma parte à outra, e o fogo das bombardas e canhões, que quasi nunca erão apagados, tantos e tão grandes erão (...) segundo depois dixerão alguns pastores [que estavam em terra] nom parecia senom que contra toda natureza ardiam as agoas (...)». Neste relato as «aredomas cheias de fogo» são painéis de fogo; as armas que voavam de uma parte a outras serão setas ou dardos de fogo.

As setas dispararam-se normalmente com arcos ou bestas, mas também podem ser com armas de fogo. O Manuscrito de Walter de Milemete, de 1326, mostra uma arma de fogo a disparar um dardo ou seta. Uma obra francesa de 1561 explica como se fazem os «traictz à feu», isto é, os dardos, flechas ou setas de fogo.⁴ Os Ingleses, na segunda metade do séc. XVI, usavam mosquetes para disparar setas de fogo, colocando um tampão entre a carga de pólvora e a seta. Um inventário de 1589 indica 570 dúzias de «tampions for muskett arrows» e 281 «sheaves of musquet arrow». «Sheaves» são feixes, molhos. Cada um era normalmente de 24 setas.⁵

Os navios usavam proteções de couro. No cerco de Faro em 1250 estavam «emcoirados», diz Cristóvão Rodrigues Acenheiro.⁶ Também um édito aragonês de 1354 determina que as naus «hayan de estar encoradas».⁷ Em 1420 uma galé catalã tinha «25 cueros de mantelete,

² MONTEIRO, João Gouveia; BRAGA, José Eduardo - *Vegécio. Compêndio da arte militar*, pp. 351-354.

³ Crónica do Conde D. Duarte de Meneses, in *Coleção de livros inéditos de história portuguesa (...)*, tomo III, cap. 119, p. 287.

⁴ *Livre de canonnerie et artifice de feu, contenant le devoir et charge d'un maistre canonnier (...)* Nouvellement recueilly des auteurs tant italiens que françois qui ont parlé de la guerre (...), Paris, 1561, fl. 24 v.

⁵ WALTON, Steven Ashton - *The art of gunnery in Renaissance England*, pp. 150-151.

⁶ Crónicas dos senhores reis de Portugal, in *Coleção de Inéditos de História Portuguesa*, p. 83.

⁷ ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de - *La arquitectura naval española (en madera) (...)*, p. 52.

de largo cada uno 16 palmos y 6 de ancho».⁸ Fernando Oliveira⁹ indica a mesma prática na segunda metade do séc. XVI: os navios grandes armam em cima do convés uma grade, sobre a qual «lançam uma rede de cordas, para poder andar a gente por cima e desocupar o convés para o serviço do navio. Também é boa esta grade ou rede para os navios de guerra, nos quais serve de cobrir a gente que serve e peleja. E alguns em lugar de cordas lançam sobre esta grade couros de vaca crus, para que não pegue neles o fogo dos inimigos, se o lançarem (...)». Em 1524 uma galeota que estava em Ormuz recebeu do feitor um toldo de couro e «azeite de coco para o toldo»;¹⁰ no mesmo ano e também em Ormuz uma fusta recebeu um toldo de «couro curtido».¹¹

2. O «fuego de alquitrán»

As Partidas do rei Afonso o Sábio, redigidas à volta de 1272, mencionam o «fuego de alquitrán para quemar los navios».¹² No exército castelhano em Aljubarrota, 1385, ia um especialista em «echar fuego de alquitrán y fazer otras artes».¹³ Em 1408 o rei de Castela mandou comprar estanho, cobre, ferro, madeira, etc., para um fundidor Alemão chamado Jácome, de Frankfurt, fazer em Sevilha 2 bombardas e 12 truenos. O fundidor fez estas peças de artilharia, que eram de bronze, porque o bronze é uma liga de estanho e cobre, e fez também «fuego griego de alquitrán».¹⁴ Bartolomeo Crescentio, em 1607, descreve uma «pala» de fogo artificial que arde debaixo de água, «ò composte della materia che causa il fuoco inestinguibile, greco, ò di Alissandro chiamato». Este Alissandro é Alexandre Magno, séc. I a.C., rei da Macedónia, na zona da atual Grécia, e o fogo é inextinguível, grego. Diz-se grego porque foi usado antigamente por Alexandre Magno.¹⁵ Temos aqui o fogo grego, mas houve outros fogos gregos, muito diferentes, que veremos adiante. Este primeiro é uma mistura incendiária, como tantas outras, cuja composição foi mudando ao longo dos tempos.

Luis Collado,¹⁶ em 1592, diz que o alquitrán de Espanha é pez líquido, diferente do pez grego ou colofónia, que também é retirado do pinheiro, e indica várias fórmulas para fogos artificiais, entre as quais a do fogo grego usado por Alexandre Magno. Para Diego Ufano,¹⁷ o alquitrán de Espanha é um material de pez líquido ou breu que para fogos inextinguíveis

⁸ ARÁNTGUI Y SANZ, José - *Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV*, p. 175.

⁹ *O livro da Fábrica das Naus*, p. 115.

¹⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, 2ª parte, maço 121, docs. 30 e 68.

¹¹ *Corpo Cronológico*, 2ª parte, maço 119, doc. 140.

¹² *Las siete Partidas del Rey Don Alfonso el Sábio*, cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia, tomo II, Madrid, 1807, Partida II, título XXIV, lei IX.

¹³ LÓPEZ MARTÍN, Francisco Javier - “La evolución de la artillería entre los siglos XIV y XVI (...)”, p. 607.

¹⁴ ASUNCIÓN VILAPLANA, María - “Un ajuste de cuentas del alcahalero mayor de Sevilla Pedro Ortiz (1420)”, pp. 424, 429, 491.

¹⁵ *Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano* (...), 1607, pp. 497, 508.

¹⁶ *Plática manual de artillería* (...), 1592, fls. 82-82 v.

¹⁷ *Tratado de la artillería y uso della* (...) 1613, en casa de Van Momarte, p. 366.

é a melhor coisa que há; a este betume e material chamam alguns artífices pez grega e outros pez de Espanha, e por outro nome se diz colofónia. Opinião semelhante tem Júlio Cesar Firrufino:¹⁸ pez grega é uma goma que sai do pinheiro pondo-se a derreter numa caldeira; o alquitran é um composto de pez líquida e breu, «esta llaman pez griega, otros de España, ò colofónia»; se se misturar com cânfora e revolver num almofariz com azeite de almendras, fica um licor muito bom para fogos artificiais.

Quase todos os autores de textos sobre artilharia dos séculos XVI, XVII e XVIII apresentam várias fórmulas de fogos inextinguíveis e que ardem debaixo de água, por exemplo Diego Ufano.¹⁹

José Fernandes Pinto Alpoim,²⁰ em 1748, descreve os fogos artificiais do seu tempo, compostos de vários óleos, resinas e outros «simples de natureza inflamáveis, ordenados em tal proporção que se inflamam com facilidade», e indica 49 produtos diferentes neles utilizados. Já no séc. XIX, António Lopes da Costa Almeida²¹ define assim as faxinas alcatroadas incendiárias: são feitas de caniços, urzes, etc.; da sua composição faz parte pez negro, pez branco, pez resina, resina colofónia, terebentina, tártaro, etc. Em resumo, como diz Alonzo de Zepeda y Adrada,²² «o alquitran de Espanha é uma matéria de que se fala muitas vezes sob diversos nomes; é como breu líquido (...) e lhe chamam pez grega, pez de Espanha e colofónia».

3. O fogo grego

Além do fogo que se dizia grego porque foi usado antigamente por Alexandre Magno, houve outros fogos gregos. Fogo grego foi o nome dado pelos Bizantinos a vários produtos incendiários e continuou, em fontes Latinas e Árabes, a designar quase todos os combustíveis.²³ O mais famoso era chamado «naft», baseado em óleo de petróleo (crude oil), ou outro produto semelhante ao petróleo, cuja fórmula, segundo a tradição, foi transmitida aos Bizantinos por um engenheiro Sírio chamado Callinikus. Os Bizantinos chamavam-lhe fogo líquido ou fogo marinho e usaram-no pela primeira vez quando os Árabes atacaram Constantinopla em 671-678. O fogo era líquido, lançado de sifões ou tubos, queimava tudo, até a superfície da água, com enorme estrondo e muito fumo,²⁴ e só poderia ser apagado com areia, vinagre ou urina, porque a água não o apagava, antes lhe daria mais ímpeto e força.²⁵

¹⁸ *Platica manual y breve compendio de artilleria* (...), 1626, fls. 167 v-168.

¹⁹ *op. cit.*, p. 379.

²⁰ *Exame de bombeiros* (...), 1748, pp. 307 e ss, 320.

²¹ *Compendio theorico-pratico de Artilharia Naval* (...), 1829, p. 192

²² *Epitome de la fortificación moderna* (...), 1669, p. 352.

²³ PRYOR, John H.; JEFFREYS, Elizabeth M. - *The age of the dromon* (...), p. 607.

²⁴ HALL, Bert S. - Introdução a PARTINGTON, James Riddick - *A history of greek fire and gunpowder*, 2ª ed., p. XXI; HALDON, John - Greek fire revisited. Current and recent research, in *Byzantine Style. Religion and Civilization: In honour of Sir Steven Runciman*, edited by Elizabeth Jeffeys, p. 290.

²⁵ REINAUD, Joseph Toussaint; FAVÉ, Ildefonse - *Histoire de l'artillerie*, 1ª partie, 1845, p. 102.



Fogo grego (Wikipedia)

A possibilidade de o fogo grego ser usado no mar, desta maneira, tem sido contestada por vários autores. Com o vento que sempre se faz sentir no mar, as labaredas mais facilmente causariam danos no próprio navio do que no adversário. O segredo do fogo grego passou dos Bizantinos para os Árabes. A primeira referência a «harrâqas» (embarcações) Árabes com fogo grego é de 835.²⁶ E na mesma época aparecem as menções a marinheiros especializados no lançamento de fogo grego; eram chamados «naffatun».²⁷ A composição química do fogo grego tem gerado muita especulação. Um autor muçulmano descreve a composição de um fogo baseado em nafta, que era inextinguível e podia flutuar sobre a água. Dela fazem parte pez, enxofre mineral, enxofre amarelo, resina e sândalo.²⁸ Na opinião de Francisco Vidal Castro²⁹ o termo naft foi usado inicialmente no mundo árabe-islâmico para designar o fogo grego, mescla incendiária que se lançava nas batalhas medievais, composta por enxofre, pez, cal viva e resina de cipreste. Depois, no séc. XIII, quando se introduziu o uso de salitre, o termo naft passou a designar a pólvora.

Havia várias naftas ou óleos de petróleo e fogos especiais destinados a afastar os navios contrários. Em 1511, na Índia, indo Afonso de Albuquerque a caminho de Malaca, abordou com a sua nau um juncos de 700 tonéis, mas os mouros lançaram fogo ao juncos, obrigando-o a desferrar para a nau não arder; «os mouros, tanto que o viram afastado, a grão pressa começaram a apagar o fogo, que ardia num certo óleo de terra, de que em Pedir há grande

²⁶ HOCKER, Frederick M. - Late Roman, Byzantine and Islamic Galleys and Fleets, in **The age of the galley, Mediterranean oared vessels since pre-classical times**, ed. Robert Gardiner and John S. Morrison, 1995, p. 99.

²⁷ PICARD, Christophe - *L'Océan Atlantique musulman* (...), p. 334.

²⁸ PRYOR, John H. - *op. cit.*, p. 610.

²⁹ Máquinas de assédio, pólvora y cañones en al-Andalus nazari (...), **eHumanista/IVITRA** 18, 2020. p. 56. Sobre o mesmo assunto, SOTO CHICA, José - La invención del fuego griego (...), in **Guerra y tecnología. Interacción desde la antigüedad al presente** (...), ed. Maria Gajate Bajo, Laura González Piote, Madrid, Fundación Ramón Areces, 2018, pp.113 e ss.

quantidade, em uma fonte que mana, ao qual óleo os mouros chamam nafta».³⁰ Referindo-se ao mesmo episódio, acrescenta Damião de Góis³¹ que o fogo era «de azeite mineral, que faz mui grande labareda e não queima quase nada»; utilizam-no nestas ocasiões para obrigar o navio atacante a afastar-se e depois apagam facilmente o fogo. Em 1629, em Malaca, os Achéns, das suas tranqueiras em terra, lançavam flechas, outras invenções de armas ofensivas e «um certo azeite que, lançando-lhe água, ardia mais».³² Esta é uma clara referência ao fogo grego (nafta) que só poderia ser apagado com areia, vinagre ou urina, porque a água não o apagava, antes lhe daria mais ímpeto e força. Em 1521, Battista Della Valle descreve vários pelouros de fogo artificial, um dos quais arde debaixo de água e só pode ser apagado lançando-lhe em cima uma grande quantidade de lama.³³

Alguns autores acham que o segredo do fogo grego se perdeu durante a quarta cruzada, em 1204,³⁴ mas outros têm opinião diferente porque sempre houve projéteis alegadamente de fogo grego, alguns com óleo de petróleo. O alemão Conrad Kyeser, no **Bellifortis** (1405), indica receitas para o fogo grego e outros mecanismos incendiários.³⁵ Uma obra francesa de 1561 indica várias composições de fogo grego que incluem óleo de petróleo.³⁶ Muito mais tarde, em 1748, José Fernandes Pinto Alpoim³⁷ regista o emprego de nafta e óleo de petróleo nos fogos artificiais. Nafta é um betume que arde sobre a água e ainda debaixo dela. Óleo de petróleo é um licor inflamável, de diversas cores, como branco, vermelho, amarelo, porém o mais usual é o negro. Um dicionário português de 1716 identifica a nafta com o alcatrão: «Alcatrão: Naphtha». «O fogo de Alcatrão, e betume na água não se apaga».³⁸

Em obras portuguesas recentes, já do séc. XXI, o fogo grego é por vezes designado fogo greguês, erro de tradução do francês «feu grégeois». Em francês, a palavra «grégeois» significa «grego». Roberto Valturio (Robertus Valturius), escrevendo em latim no final do séc. XV, chama-lhe «ignem graecum» (fogo grego) e diz que é muito eficaz contra navios.³⁹ André de la Vigne, no seu **Vergier d'honneur** (1495), descreve o armamento dos franceses que foram

³⁰ BARROS, João de - **Da Ásia**, Década segunda, parte segunda, ed. Livraria Sam Carlos, Lisboa, 1973. pp. 33-34.

³¹ **Crónica do Sereníssimo Senhor Rei D. Manuel**, terceira parte, 1749, p. 298.

³² Vitórias do governador da Índia Nuno Álvares Botelho pelo padre Manuel Xavier da Companhia de Jesus, in **Nuno Álvares Botelho, Capitão geral das armadas de alto bordo e governador da Índia**, p. 152.

³³ VALLE, Battista Della - **Tratado de Milicia**, Biblioteca Nacional de Lisboa (doravante BNL), Reservados cod. 2107; microfilme F 575. É tradução portuguesa dos 3 primeiros livros do original em italiano: **Vallo: libro continente appartenentie ad capitani; retinere et fortificare una città con bastioni, con nuovi artificii de foco** (...), Veneza, 1521, fls. 9-11.

³⁴ HALL, Bert S. - *op. cit.*, p. XXI

³⁵ GARCIA FITZ, Francisco - Tecnologia, literatura técnica y diseño de máquinas de guerra durante la Baja Edad Media Occidental, in **Tecnología medieval en el Mediterráneo Occidental**, p. 828.

³⁶ **Livre de canonnerie et artifice de feu, contenant le devoir et charge d'un maistre canonnier** (...), 1561, fls. 54 v., 55 v.

³⁷ **Exame de bombeiros** (...), pp. 331-332.

³⁸ FRANCO, António - **Indiculus Universal** (...), 1716. p. 28.

³⁹ REINAUD, Joseph Toussaint; FAVÉ, Ildefonse - *op. cit.*, p. 224; VALTURIUS, Robertus - **Les douze livres (...) touchant la discipline militaire** (...), 1555, Livre XI, fl. 187.

para a Itália em 1494, incluindo «lances gregoysses», isto é, lanças de fogo grego.⁴⁰ Um documento francês de 1582, ao indicar o armamento de um navio de 500 tonéis, inclui «potz a feu gregeois», isto é, panelas de fogo grego.⁴¹

4. As penelas de pólvora

As panelas de fogo, incendiárias, já se usavam na Antiguidade. As panelas de pólvora, explosivas, só a partir do séc. XIV, com o aparecimento da pólvora. A mais antiga receita conhecida para as panelas de pólvora é de 1521, em Battista Della Valle,⁴² Em Espanha dava-se-lhes o nome de ollas ou alcancias, em Portugal panelas ou alcancias. Diego Ufano⁴³ diz que as ollas devem ser de barro, de 3 ou 4 asas, e são maiores do que as alcancias. Todos os autores apresentam receitas, algumas da sua autoria. Marcos Cerveira de Aguiar⁴⁴ à volta de 1640, considera que, para queimar gente durante a abordagem, são boas as alcancias «de pólvora fina solta com enxofre mal moído e algumas estopas de linho galego bem molhadas em aguardente com um pouco de pez mal pisado».

As panelas de pólvora e as panelas de fogo já se usavam em Portugal no séc. XV e na primeira metade do XVI faziam parte do armamento individual, no mar ou em terra. Em 1524, no Índico, cada um levou 3 a 4 «panelas de pólvora em baldes de couro, atados na cinta».⁴⁵ No segundo cerco de Diu (1546), «panelas de enxofre a arder», «panelas e outros vasos cheios de alcatrão e enxofre», «bilhas de enxofre e outros produtos incendiários».⁴⁶ Na defesa de Chaul, em 1570, «depois que as panelas de pólvora se acabaram de gastar, não ficou pote, panela ou púcaro, nem algum outro modo de vasilha que não enchessem dela para lhes lançarem».⁴⁷ Estas panelas lançavam estilhaços de barro, pouco danosos, mas podiam levar também pedaços de pedras ou ferros para causarem maiores danos. Em 1527, o capitão-mor da Índia, Lopo Vaz de Sampaio, mandou fazer muitas «panelas de abrolhos» e «panelas cheias de espingardões de dados de ferro».⁴⁸ Os Chineses, diz um autor Espanhol em 1575, usam muito no mar bombas de fogo, de pólvora com abrolhos de ferro. «La artillería que tienen, a lo menos la que nosotros vimos, toda es ruin piezas pequeñas y de hierro (...) Usan mucho de bombas de fuego de pólvora en especial en los navios y meten dentro muchos abrojos de

⁴⁰ JAL, Auguste - *Archéologie navale*, vol. 2, 1840, pp. 547-548.

⁴¹ D'ARFEVILLE, Nicolay - *Extraict des observations de Nicolay d'Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires (...)*, 1582, p. 29.

⁴² PAUCOT, Hugues - Les «artifices de feu», e- Phaistos. *Revue d'histoire des techniques*, IX-1, 2021, nº 28.

⁴³ *op. cit.*, p. 374.

⁴⁴ *Aduertências de naueguantes* (...), BNL reservados, cod. 13390, fl 109 v.

⁴⁵ ANDRADA, Francisco de - *Crónica de D. João III*, p. 248

⁴⁶ TEIVE, Diogo de - *Relação das proezas levadas a efeito pelos portugueses na Índia, junto de Diu, no ano da nossa salvação de 1546*, pp. 55, 57, 80.

⁴⁷ PEREIRA, António Pinto - *História da Índia no tempo em que governou o Viso-Rei Dom Luís de Ataíde*, p. 440.

⁴⁸ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X, p. 661.

hierro para que juntamente con el fuego hincha toda la cubierta del navio de abrojos para que nadie pueda andar por ella y también flechas ardiendo para abrasar las velas con ellas».⁴⁹

Uma variedade de panela de pólvora ou de fogo é a italiana «pignate» ou «pignattelle» de fogo artificial. Marino Sanuto regista o ataque de navios turcos, em 1497, a uma galé de peregrinos, com tiros de bombarda «et rochete, et pignate de fuogo».⁵⁰ Battista Della Valle⁵¹ em 1521 e Eugenio Gentilini da Este⁵² em 1592 usam o vocábulo «pignattelle», que corresponde à «piña» espanhola.⁵³ Em 1587, o inventário de uma galeaza de Nápoles inclui 200 piñatas de fogo artificial.⁵⁴ Alonzo de Zepeda y Adrada, em 1669, escreve «peña» e faz a distinção entre a Peña de fogo, a Peña de enxofre e a Peña de salitre.⁵⁵

Fernando Oliveira⁵⁶ menciona «bombas de fogo, romãs e outros artificios de fogo». Uma carta de quitação a Álvaro de Cadaval, de tudo o que recebeu em Arzila desde 1508 até 1510, inclui 33 «romãs de fogo».⁵⁷ D. João de Menezes, numa carta de 1513, diz que não tem salitre nem enxofre, «que sam cousas mui neçesareas pera çerquados pera fazer rromas e lamças e setas de foguo que duram mais tempo em arder».⁵⁸ Lazaro de La Isla⁵⁹ ensina a fazer uma romã «que possa arder na água». Leva 3 partes de salitre, 1 parte e meia de enxofre, meia parte de resina, meia de sal amoníaco, meia de sal comum, meia de «capatrosa» (?), meia de cânfora, uma quarta parte de «olio pretolin, que é o mesmo que verniz de espadeiros», 1 onça de serradura de pinho e 1 onça e meia de «vidro a meio moer». Mistura-se tudo isto, junta-se outro tanto de pólvora, e embrulha-se com panos de canhamação, de modo a ficar uma bola, que leva também óleo de linhaça e alcatrão. «Esta romã não se pode apagar, a não ser que se lhe lance outro fogo mais forte, que a acabe de consumir». O médico Amato Lusitano, numa obra publicada em 1553, descreve as propriedades curativas da romã (fruta) e diz que romã corresponde a granada, em latim, espanhol, italiano e francês.⁶⁰ Romã é, portanto, uma granada. Na opinião de Humberto Leitão e J. Vicente Lopes⁶¹ romã é um projétil esférico, oco, cheio de metralha misturada com pólvora que leva um rastilho para ir rebentar entre os inimigos.

⁴⁹ RADA, Martín de – “Relación verdadera de las cosas del Reyno de Taibin, por otro nombre china (...) año de 1575, hecha por el mesmo”, fl. 23 v., in **La China en España**, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, <http://www.upf.edu/Asia>.

⁵⁰ **I Diarii di Marino Sanuto**, tomo I, p. 729.

⁵¹ *op. cit.*, fl. 9.

⁵² **Instruccion de Bombardieri** (...), Francesco de Franceschi, 1592, p. 64.

⁵³ GARCIA DE PALACIO, Diego - **Instrucción náutica para navegar**, 1587, fl. 118.

⁵⁴ CALVAR GROSS, Jorge *et al.* - **La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra** (...), vol. 3, tomo I, p. 304.

⁵⁵ **Epitome de la fortificación moderna** (...), pp. 350-353.

⁵⁶ **A Arte da Guerra do Mar**, p. 42

⁵⁷ FREIRE, Anselmo Braamcamp (dir.) - **Arquivo Histórico Português**, vol. I, p. 207.

⁵⁸ BAIÃO, António - **Documentos do Corpo Cronológico relativos a Marrocos (1488 a 1514)**, p. 63.

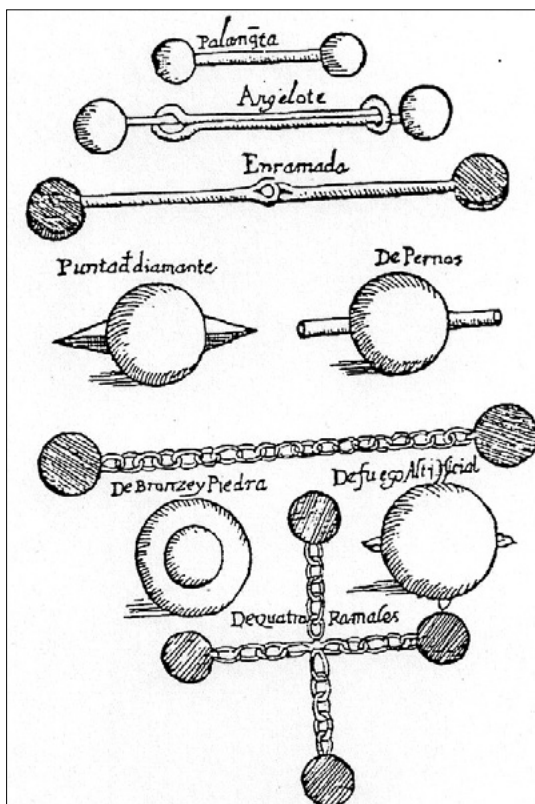
⁵⁹ **Breve tratado da arte da artilharia, e geometria, & artificios de fogo** (...), 1676; 1ª edição. **Breve tratado del arte de artillería, geometria y artificios de fuego** (...), 1595, p. 84.

⁶⁰ OLIVEIRA, Emília Rocha de – “Amato Lusitano, Garcia Lopes e as propriedades da romã”, pp. 109 e 113.

⁶¹ **Dicionário da linguagem de Marinha antiga e atual**, p. 356.

5. As balas especiais

Para as velas e as enxárcias dispararam-se projéteis que levam na ponta um arpéu ou gancho para ficarem lá presos a arder; os árabes tinham uns, chamados escorpiões.⁶² Para o mesmo efeito Alonso de Chaves,⁶³ em data que estará situada entre 1520 e 1538, menciona granadas de madeira ocas que se enchem com «fogo artificial», chamadas escorpiões e «alacranes» (lacraus). As granadas de madeira têm um arpéu na dianteira e plumas na retaguarda, e lançam-se com as mechas acesas para queimar as velas. Na opinião de Francisco Javier López Martín⁶⁴ os alacranes indicados por Alonso de Chaves. são ganchos retorcidos. Um autor afirma que na batalha de Ravena (1512) os Espanhóis usaram uns «fuegos azufrosos encerrados en unos tubos de madera de tres piés y cubiertos de barro cocido», que lançavam ao inimigo, «y no se podían apagar ni apartar de donde se hubiesen pegado».⁶⁵ Estes «fuegos azufrosos» são granadas de madeira incendiárias. Um documento de 1578 refere o roubo de artilharia feito no galeão *San Pedro*, da Armada de la Guarda de la Carrera de Índias, incluindo 24 «bonbas de palo para fuego artificial».⁶⁶ A outra bala de fogo artificial os Espanhóis davam o nome de «bala de navajas», que era oca e se enchia com materiais incendiários.⁶⁷ É descrita no tratado de artilharia do capitão Gaspar González de San Millan, que será de meados do séc. XVI.⁶⁸



⁶² BRAVETTA, Ettore - *L'Artiglieria e le sue meraviglie* (...), p. 34.

⁶³ *Quatrí partito en cosmografía practica y por otro nombre Espejo de Navegantes*, transcrição, estudo e notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta e Pilar Hernández, Instituto de Historia y Cultura Naval, p. 227.

⁶⁴ El artillado de las naves: el diseño de las piezas, su ubicación en los barcos y los centros de producción durante los siglos XVI y XVII, *Antropología. Boletín oficial del Instituto Nacional de Antropología y Historia*, p. 77.

⁶⁵ *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo XXV, 1854, p. 194.

⁶⁶ AGI, Patronato, 269, N. 1, R. 18, fl. 5 v.

⁶⁷ PAJUELO MORENO, Vicente - *El día de todos los santos. Naufragio y rescate en la Carrera de Indias, 1605: orígenes, organización y desarrollo de la Armada de la Guarda*, p. 306.

⁶⁸ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - *Arca de Noé, Libro Sexto de las Disquisiciones Náuticas*, p. 491.

Júlio Cesar Firrufino chama-lhe «bala de navajas» em 1626⁶⁹ e «bala de fuego artificial» em 1642⁷⁰. Nesta última obra mostra, de cima para baixo, palanqueta, argelote, enramada, com dois ramos, ponta de diamante, de pernos, encadeada, de bronze e pedra, de fogo artificial, de quatro ramais.

Todas estas balas destinam-se a destroçar o aparelho dos navios (mastros, vergas e velas). As mais documentadas em Portugal são: as encadeadas, de cobre ou de ferro, as enramadas e as palanquetas, a que António Bocarro⁷¹ chama «de duas cabeças». Marcos Cerveira de Aguiar⁷² dá o nome de balas quarteadas às de 4 ramais. Documentos de finais do séc. XVI indicam os preços de cada bala em reais: de ferro coado (100), de pedra (15), de falcão chumbados (30), de berço (20), de «cobre de cadeias» (700), de «cadeias de ferro» (320).⁷³ Na relação da artilharia apreendida pelos Espanhóis na Ilha Terceira, em 1583, constam muitas balas enramadas, umas de ferro e outras de chumbo, e uma arca cheia de «ramos de ferro para fazer balas enramadas». ⁷⁴ Em 1676, o *Breve compendio do que pertence à obrigação de hum capitão de mar, & guerra*⁷⁵ propõe que um navio de guerra leve palanquetas, angelotes, balas enramadas, balas de cadeia, balas de quatro ramais, balas de pernos, balas de ponta, de diamante e algumas balas de fogos artificiais. Mais tarde, em 1744, José Fernandes Pinto Alpoim⁷⁶ diz que a bala de pernos é para fogos artificiais, o que está errado, porque é uma bala atravessada por um perno.

6. A bomba de fogo

A expressão «bomba de fogo» é uma designação genérica que abrange as panelas de pólvora e de fogo e outros projéteis semelhantes, muito documentada em navios de guerra, de comércio e até de pesca. Em Vigo, 31.3.1559, lavrou-se uma escritura para a nau *San Nicolao* ir pescar bacalhau à Terra Nova; levava 10 «bombas de fuego». ⁷⁷ Em 1568, uma quitação a Marcos Dias, almoxarife da armaria de Lisboa, inclui 710 bombas de fogo. ⁷⁸ Uma relação do armamento que receberam em 1575 os galeões *San Pedro*, *Santiago* e *San Tadeo*,

⁶⁹ *Platica manual y breve compendio de artilleria*, 1626, fl. 58.

⁷⁰ *El perfecto artillero: theorica y practica*, 1642, fl. 72.

⁷¹ *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, p. 47.

⁷² *Aduertências de Nauegantes*, fls 16v-17.

⁷³ *Memorial de várias cousas importantes*, BNL, Reservados, cód. 637, fl. 40; *Livro náutico, ou meio pratico de construção de navios e galés antigas*, BNL, Reservados, cód. 2257, fls. 46 v, 47, 50, 73.

⁷⁴ Documentos relativos à conquista da Ilha Terceira pelo Marquês de Santa Cruz, *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. 3, pp. 128 e ss.

⁷⁵ BNL, cod 12977, fl. 8 v.

⁷⁶ *Exame de artilheiros* (...), 1744, p. 142.

⁷⁷ MÉNARD, Caroline - *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*, pp. 421-422.

⁷⁸ VITERBO, Sousa – “A armaria em Portugal (...)”, Tomo XI, parte II, p. 27.

da armada de la guarda de Indias, inclui: no galeão *San Pedro*, 99 «bombas de fuego» e 227 «alcancias de fuego»; no galeão *Santiago*, 50 «bombas de fuego» e 130 «alcancias artificiales de fuego»; no galeão *San Tadeo*, 50 «bombas de fuego», 150 «alcancias de fuego» e 45 «granadas artificiales».⁷⁹ Nesta relação, de 1575, as alcancias são painéis, as bombas serão mais potentes do que as alcancias, e não se entende o que sejam as «granadas artificiales». Segundo Cesáreo Fernández Duro⁸⁰ em 1588 a Armada Invencível levou os seguintes fogos artificiais: 2 mil bombas (4 reais cada), 6 mil alcancias de barro (1 real cada), 6 mil abrolhos para as alcancias (1 real cada) e 2 mil dardos (500 maravedis cada).

7. A granada de bronze ou ferro

Outra granada, muito diferente, é a de bronze ou de ferro, oca, para se encher com uma mistura explosiva ou incendiária e lançar à mão ou pela artilharia, que está documentada na segunda metade do séc. XV. Roberto Valturio, na sua *De Re Militari* (1472), descreve uma granada destas, com dois hemisférios, que são reunidos por elos soldados.⁸¹ Uma relação do segundo cerco de Rodes, em 1485, por Frei Jacques Bastard de Bourbon, testemunha ocular, que foi publicada em Paris, em 1527, afirma que os Turcos dispararam «boullets de cuivre pleins d'artifice de feu»,⁸² isto é, granadas de cobre (bronze) cheias de uma mistura explosiva ou incendiária. Os Ingleses, na segunda metade do séc. XVI, disparavam com bestas balas de bronze ocas com fogo artificial. Um inventário de 1592 indica balas de bronze ocas com fogo artificial, «for crosbowes als[o] Engynes», em 24 barris de 90 cada. Crosbowes são bestas. Em março de 1590 ou 1591 os navios *Revenge* e *Garlande* receberam, cada um, 60 balas de bronze com fogo artificial e 4 bestas «for fireworks».⁸³

É por vezes difícil fazer a distinção entre a granada e a bomba, porque estas palavras aplicam-se a projéteis muito diferentes e a terminologia não é rigorosa. Mais tarde, já no séc. XVIII, José Alpoim⁸⁴ fará uma distinção nítida entre a bomba, a granada disparada por armas pirobalísticas (a que chama granada real) e a granada de mão: a bomba tem de diâmetro 8 polegadas ou mais, a granada real 6 ou menos, a granada de mão 3.

Qualquer projétil explosivo leva acesa a mecha, corda ou morrão, calculada de modo a provocar a ignição da pólvora no momento em que chega ao alvo. Se for lançado antes do tempo, pode rebentar na mão do atirador. Se chegar ao navio adversário ainda com a corda a arder, pode ser reenviado para o nosso, espetando-o «com uma espécie de forquilha de ferro,

⁷⁹ AGI, Patronato, 269, N. 1, R. 10. fls. 1., 1 v., 5 e ss., 9 e ss.

⁸⁰ *La Armada Invencible*, tomo I, p. 305.

⁸¹ SCHMIDT, Rudolf - *Le développement des armes à feu et autres engins de guerre depuis l'invention de la poudre* (...), p. 29 e no fim do livro, Planche XII, fig. 2, b.

⁸² VERTOT, Abbé de - *The history of the knights of Malta*, vol. I, «Proofs», p. 122.

⁸³ WALTON, Steven Ashton - *op. cit.*, p. 230.

⁸⁴ *Exame de bombeiros*, pp.122-123.

com dois dentes».⁸⁵ «Quem lançar fogo com a mão deve ser pessoa muito animosa, para o não largar antes que tome fogo a massa de dentro, que se assim não for, poderá o inimigo tomá-lo e o tornará a lançar, e os danos que havíamos de lhe fazer, faz ele a nós».⁸⁶ Luís Collado⁸⁷ ensina a fazer uma «bala armada» ou granada, que, rebentando no meio de muita gente, lance muitas balas de chumbo e dados de ferro. É de barro, estanho, latão, bronze ou outro material semelhante e pode ser atirada à mão ou pela artilharia. Um ardil consistia em empregar aquilo a que Diego Ufano⁸⁸ chama «bomba falsa». Não explode quando chega ao alvo, e os inimigos se aproximam para a atirar fora, mas é nesse momento que é acionada a granada que tem dentro, a qual leva um estopim (rastilho) que o fogo demora mais tempo a percorrer. Battista Della Valle⁸⁹ ensina a fazer um morrão que acione a carga ao fim de certo tempo: o morrão e a carga vão num canudo de cana, com «certos buracos pequenos por onde respire o morrão, que se não afogue dentro com o fumo». Para o mesmo efeito Luís Collado⁹⁰ indica um mecanismo de relógio que foi inventado na Alemanha. Mais tarde, em 1607, Bartolomeo Crescentio⁹¹ refere-se ao modo de abrasar uma armada com «pala» de fogo artificial levada por nadadores. Deve pôr-se no costado do navio inimigo 3 a 4 palmos debaixo de água. A pala vai num canudo, com morrão de comprimento suficiente para que o nadador lhe possa dar fogo antes de mergulhar, depois mergulhe, coloque a pala no costado, e tenha ainda tempo para regressar ao seu navio. Outro ardil usado pelos Turcos nas batalhas navais, diz Luís Collado,⁹² consiste em lançar à mão para o convés do navio adversário uns saquitos cheios de pólvora sem lhes atarem a boca; como nos navios, enquanto se combate, «se hallan mill cabos encendidos de cuerda caydos por el suelo», a pólvora assim derramada provoca deflagrações. Frei Manuel dos Santos descreve o cerco de Mazagão em 1562, baseando-se num relato feito por um participante, que encontrou no mosteiro de Alcobaça. Os mouros atiravam alcancias e foles cheios de pólvora, todos crivados com buracos e muitos acesos para que tomassem fogo. «Neste combate se queimaram também muitos dos nossos com pólvora que os mouros deitavam em furrões furados, (,,,) e com seus morrões acesos; e tinham tal ardil, que tomavam a pólvora aos punhados, e assim solta a arremessavam (...) para que em caindo qualquer lume de morrões ou de outra coisa, se atearse o fogo».⁹³

⁸⁵ COLLADO, Luís - *op. cit.*, fl. 83.

⁸⁶ *Aduertências de naueguantes*, fls. 17, 110.

⁸⁷ *op. cit.*, fl. 85.

⁸⁸ *op. cit.*, p. 374.

⁸⁹ *op. cit.*, fl. 11.

⁹⁰ *op. cit.*, fl. 83 v.

⁹¹ *Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano* (...), p. 497

⁹² *op. cit.*, fl. 111.

⁹³ SANTOS, Frei Manuel dos - *História Sebástica* (...), 1735, pp. 73, 78.

8. Os foguetes de guerra

Na terminologia portuguesa, «bomba de fogo» e «lança de fogo» designam também os foguetes de guerra. Atribui-se aos Chineses a primazia no emprego de foguetes de guerra, no que foram acompanhados pelos Indianos, Coreanos e outros asiáticos. Em 1232, Chineses terão lançado foguetes de bambu, com setas de fogo, para repelir os invasores Mongóis,⁹⁴ e a inovação difundiu-se rapidamente, ainda no séc. XIII, para a Ásia, Países Árabes e Europa.

Foram usados contra os Portugueses na Índia e por estes também adotados desde a primeira metade do séc. XVI. Durante o segundo cerco de Diu, em 1546, feito pelo sultão de Guzarate, diz Vasco da Cunha numa carta que de Chaul enviou a D. João de Castro: levo um condestável que esteve em Diu no cerco passado, «homem de gentil engenho e prático nestes negócios, e que se atreve a fazer artifícios para não estarmos tanto em braços com os inimigos»; levo «uma soma de bombas de fogo de cana e muitos bambus para as lá fazer, e aqui deixo ao feitor por lembrança que faça uma soma delas de ferro, que (...) diz este homem, serem muito necessárias por serem muito espantosas aos inimigos».⁹⁵ Estas bombas de fogo são foguetes, uns de bambu e outros de ferro. Em 1548, escreve Tristão de Paiva numa carta para D. João de Castro: o rei de Bisnaga «está prestes com a artilharia encarretada e muitas carretas de bombas de fogo».⁹⁶ O reino de Bisnaga, nos antigos relatos portugueses, era o império hindu de Vijayanagara. Estas carretas de bombas de fogo devem ser carros de duas rodas semelhantes aos do *Hwacha* coreano. Cada carreta dispara 100 foguetes ou mais, quase em simultâneo, e pode ser recarregada várias vezes. Significa isto que o rei de Bisnaga, com «muitas carretas de bombas de fogo», se preparava para disparar centenas de foguetes. António Bocarro é o cronista que melhor descreve este projétil. Em 1614, durante o cerco que o sultão de Ahmadnagar fez a Baçaim, lutava-se de parte a parte com espingardas e bombas de fogo, «de que os decanis [dos sultanatos do Decão] usam muito, que são uns foguetes de ferro que vêm com tanta força, que dando numa palmeira a passam de parte a parte».⁹⁷ Os Chineses usavam foguetes e outros artifícios de fogo. Em meados do séc. XVI, para a armada corsária onde estava Fernão Mendes Pinto,⁹⁸ «muitos artifícios de fogo que os chins nos inventaram com cobiça do muito que para isso se lhes dava». Também os Turcos na mesma época: o rei de Achém atacou o rei de Aaru com «invenções e artifícios de guerra que um Turco engenheiro inventara».

Os foguetes de guerra tiveram sempre uma grande limitação: a pontaria deficiente. Se o objetivo era iluminar, transmitir sinais ou incendiar um terreno de grandes dimensões, poderia ser atingido sem grandes dificuldades. Muito mais difícil era acertar num alvo. Para

⁹⁴ ROGERS, Lucy - *It's only rocket science: an introduction in plain English*, p. 19.

⁹⁵ BAIÃO, António - *História quinhentista do segundo cerco de Diu* (...), p. 200.

⁹⁶ SANCEAU, Elaine; LALANDE, Maria de Lourdes - *Coleção de São Lourenço*, vol. III, p. 435.

⁹⁷ BOCARRO, António - *Década 13 da História da Índia*, parte I, p. 229.

⁹⁸ PINTO, Fernão Mendes - *Peregrinação*, pp. 84, 196.

atenuar o erro de dispersão disparavam-se muitos em ataques maciços. A bibliografia especializada considera que, na Europa Ocidental, os foguetes de guerra caíram em desuso a partir de finais do séc. XV, com o desenvolvimento das peças de artilharia, e só reemergiram em finais do séc. XVIII. De um modo geral apenas são mencionados para incendiar, iluminar, transmitir sinais, cerimonial marítimo (salvas) e festas (fogos de artifício).

Uma ordem de 1275 do rei da Sicília especifica que as galés devem ir armadas com «roccette ad ignem proiciendum XXV», isto é, com 25 roquetes (foguetes) para lançar fogo.⁹⁹ O foguete incendiário está também documentado em 1379; era ligado a uma haste levando à frente uma seta ou ponta de ferro e atrás plumas para o orientarem. Em documentos franceses do séc. XV, «fusées à bouter feu grégois» (foguetes com fogo grego), ou «fusées sur fleches et viretons à tirer feu».¹⁰⁰ O tratado **Instruction de toutes manières de guerroyer tant par terre que par mer (...) par messire Philippes, duc de Cleves, comte de la Marche et seigneur de Ravestain**, impresso pela primeira vez em Paris, 1558, parece que foi redigido entre 1502 e 1516.¹⁰¹ Uma nau de guerra deve levar «grenades, & d'autres pierres de feu, de fuzées [foguetes], & lances à feu». Além de outra artilharia com balas de ferro, leve entre as duas cobertas, a cada bordo, 4 canhões de bronze ou de ferro que disparem fogo ou pedras. Se quiser abordar outro navio, a abordagem seja feita a favor do vento, para poder lançar com mais segurança os projéteis de fogo.¹⁰² Estas granadas são projéteis incendiários ou explosivos lançados com a mão. «Pierres de feu» são também projéteis que se fazem com uma pedra, envolvendo-a em camadas sucessivas de pano e mistura incendiária. Os foguetes, indicados entre as granadas e as lanças de fogo, serão incendiários. O fogo disparado pelos canhões poderão ser dardos, flechas ou setas de fogo, ou balas de bronze ou ferro carregadas com uma mistura explosiva ou incendiária.

Os Ingleses foram atacados com foguetes na Índia, nos finais do séc. XVIII, e, impressionados, trouxeram alguns para Londres, iniciando experiências que conduziram ao famoso foguete de Congreve.

9. As armas lançadoras de chamas

Na terminologia portuguesa, «bomba de fogo» e «lança de fogo» designam também as armas lançadoras de chamas. Um foguete, ao ser disparado, lança a chama para a retaguarda; um lançador de chamas lança-as para a frente. O lançador de chamas será também de origem chinesa e passou depois para os Árabes e os Gregos. Pode ser uma simples lança ou um tubo

⁹⁹ PRYOR, John H. - *op. cit.*, p. 614.

¹⁰⁰ BONAPARTE, Napoléon-Louis ; FAVÉ, Ildefonse - *Études sur le passé et l'avenir de l'artillerie*, tome III, pp. 102, pp. 136-137.

¹⁰¹ CONTAMINE, Philippe - « L'Art de la guerre selon Philippe de Clèves (1456-1528): innovation ou tradition ? », pp. 363-369.

¹⁰² **Instruction de toutes manières de guerroyer tant par terre que par mer (...)**, pp. 126, 128, 138.

(cano) que tem num dos extremos uma mistura explosiva e incendiária. Quando se dá fogo à mistura, esta provoca um jato de chamas com um «barulho de trovão». A mistura pode ter ainda pequenos projéteis que serão disparados juntamente com as chamas.

Em 1319, um navio genovês foi equipado com um «artificium longum et ingens ad instar tubae in quo ignis magna quantitas et frequenter accendibilis ferebatur».¹⁰³ A estes tubos os Italianos e os Espanhóis davam o nome de «trombas» ou «trompas» de fogo. Um documento italiano de 1449 indica a ordem dada a um «Gualterio Teutonico», Alemão, para fazer «certis ferris artificiosis per eum factis in modum rochetarum, proiciendis super nauigijs inimicorum comburendis (...), et pro eius mercede afinandi certam quantitatem pulueris dicti comunis pro serbatanis (...)». Considera Angelo Angelucci ¹⁰⁴ que estes «ferris artificiosis (...) in modum rochetarum» não eram propriamente «rocchette» (roquetes, foguetes), mas sim trombas de fogo para incendiar os navios adversários. O bombardeiro Alemão faria também «pulueris dicti comunis pro serbatanis», isto é, pólvora, dita comum, para cerbatanas, que eram peças de artilharia também usadas em Portugal no séc. XV. Numa carraca genovesa, em 1493, virotões de fogo («veretones pro foco») e trombas de fogo («trombas pro foco»); noutra, em 1495, 10 «trombe ab igne», 2 dardos «ab igni», 3 virotões «ab igni».¹⁰⁵ A galé espanhola que em 1529 transportou o imperador Carlos V à Itália levava 19 trompas de fogo, 724 painéis de barro para frascos, 7 quintais, 4 arrobas e 10 libras de enxofre, 15 libras de pez grega e 12 libras de óleo de linhaça.¹⁰⁶ Alonso de Chaves descreve-as assim numa obra publicada talvez entre 1520 e 1538:¹⁰⁷ são canhões de bronze ou de madeira com o comprimento de uma vara, que se amarram a piques ou hastes muito compridas e se enchem com «alquitrán», pólvora e cânfora, a que depois se lança fogo. Eugenio Gentilini da Este.¹⁰⁸ em 1592, também descreve as trombas de fogo que usam nas naves e nas galés, isto é, nas batalhas navais, e no assalto aos muros de fortalezas ou cidades.

Vannoccio Biringuccio¹⁰⁹ descreve as trompas de fogo e as línguas de fogo («lingue di fuocho»), mais pequenas. As trompas são de metal ou madeira e metem-se na ponta dum pique ou outra haste longa. Costumam ser feitas para aterrorizar os cavalos e impedir que os inimigos se aproximem de nós. São boas para defender uma ponte, porta, estrada ou

¹⁰³ CIPOLLA, Carlo M. - *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, p. 72.

¹⁰⁴ *Documenti inediti per la storia delle armi da fuoco italiane*, p. 155.

¹⁰⁵ D'ALBERTIS, Enrico Alberto - *Le Construzioni Navali e l'Arte della Navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*, in *Raccolta di Documenti e Studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana, nel Quarto Centenario dalla Scoperta dell'America*, parte IV, vol. I, pp. 229, 231.

¹⁰⁶ CAPMANY Y DE MONTPALAU, António de - *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón (...)*, Apêndice V, p. 39.

¹⁰⁷ *op. cit.*, p. 227.

¹⁰⁸ *op. cit.*, pp. 64-66.

¹⁰⁹ *De la pyrotechnia libri X: doue ampiamente si tratta non solo di ogni sorte & diuersita di miniere (...)*, Veneza, Venturino Rossinello, 1540, fls. 159-163, e *La pyrotechnie, ou L'art du feu, contenant dix livres, ausquels est amplement traité de toutes sortes et diversité de minieres, (...)*, trad. Jacques Vincent, Paris, Guillaume Jullian, 1572, pp. 162-164.

outro lugar estreito e também para incendiar alojamentos, munições, carros, pontes e qualquer coisa que esteja ao serviço do inimigo, «e sobretudo são boas nas batalhas navais». A língua de fogo de Vannoccio Biringuccio forma uma chama com mais de 2 braças de comprimento. Segundo W. Y. Carman,¹¹⁰ em 1702 o exército da Prússia tinha uma peça lançadora de fogo («schlangen-brand-spritze») cujo inventor dizia que formava uma chama com 12 pés de largura e 40 passos de comprimento. Uma força armada inglesa que foi para a Escócia em 1545 levou 20 trompas de fogo («xx tronckes charged with wild fyer»); uma ilustração destes «tronckes» aparece num livro inglês de 1560. De acordo com uma ordenança do rei de França, de 1538, cada galé leva 6 lanças de fogo. A partir de 1584 cada navio francês de 90 até 120 tonéis passou a levar 12 lanças de fogo.¹¹¹ Em 1587, o inventário de uma galeaza de Nápoles inclui 45 trombas de madeira vazias para fogo artificial e 45 pontas de ferro para as ditas trombas.¹¹² Em 1587, o capitão inglês John Drake, primo do corsário Francis Drake, foi aprisionado e prestou declarações em Lima (Peru): a armada de Drake tem todo o género de armas e «quatro o cinco diferencias de fuego, que eran unas balas para arojar a mano con unos clavos para que se clavasen donde cayesen, flechas para quemar las velas y para hinchar en los nauios para los quemar, y pieças de fuego y otras suertes».¹¹³ Estas «pieças de fuego» devem ser bombas ou lanças de fogo. É preciso ter sempre muito cuidado na interpretação dos documentos porque a terminologia não é rigorosa. Gabriel Busca¹¹⁴ afirma que as «trombe» podem ser de diversos tipos. Dar-se-ia o nome de «trombe» também à lança de fogo e ao pique de fogo. Será por isso que num inventário de 1572 a galé *Santa Maria del Corso* tinha 24 «pizas de trompas artificiales de fuego de cinco suertes».¹¹⁵

No primeiro cerco de Diu (1538), os rumes aproximavam-se, fazendo estâncias (trincheiras) cada vez mais perto. Gaspar de Sousa «pôs nas mãos dos que sentiu serem mais despachados bombas e lanças de fogo, para que as pegassem nas balas de algodão em rama, de que muita parte das estâncias eram compostas»; avançaram, «pegando fogo em todas as matérias que o podiam receber».¹¹⁶ Depois os rumes «remeteram ao baluarte e começaram a subir (...) E como aquela parte, onde a parede ia responder acima, não era capaz de mais que de dois homens, por ser um recanto; os primeiros que se ali puseram, esses ficaram em sua defesa, e a defenderam tão valorosamente com duas lanças de fogo nas mãos, com que fizeram tamanho estrago nos inimigos (...), porque as lanças de fogo derrubavam os que chegavam,

¹¹⁰ A history of firearms from earliest times to 1914, p. 10.

¹¹¹ JAL, Auguste - *Archéologie Navale*, vol. I, p. 473 e vol. II, 1840, p. 264.

¹¹² CALVAR GROSS, Jorge *et al.* - *La batalla del Mar Océano* (...), vol. 3, tomo I, p. 304.

¹¹³ AGI, Patronato, 266, R. 4, fol. 2 v.

¹¹⁴ *Istruzione de bombardieri* (...), Carmagnola, Marco Antonio Bellone, 1584, p. 18.

¹¹⁵ FAVARÒ, Valentina - La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (XVI secolo), in CANCELLA, Rossella (a cura di) - *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, tomo I, Palermo, Associazione no profit Mediterranea, 2007, p. 298.

¹¹⁶ COUTINHO, Lopo de Sousa - *História do cerco de Diu*, (1ª ed. 1556), p. 189.

e estes levavam outros após si até caírem em baixo (...).¹¹⁷ Em navios portugueses, as armas lançadoras de chamas só estão documentadas nos mais artilhados; a esmagadora maioria não as tinha. Por exemplo, o *Memorial de varias cousas importantes* (...), que tem orçamentos de armadas da década de 1580, indica num galeão de 630 toneladas 20 bombas de fogo e 20 lanças de fogo, e num galeão de 500 toneladas 10 bombas de fogo e 10 lanças de fogo.¹¹⁸ Em 1633/35, os 6 galeões que estavam em Goa tinham 80 bombas de fogo e 300 lanças de fogo.¹¹⁹ Aqui, as 300 lanças de fogo não podem ser todas lançadoras de chamas; muitas serão de arremesso ou para disparar por arcos, bestas ou peças de artilharia

Em 1627, John Smith¹²⁰ indica vários fogos artificiais, mas acrescenta: «estas invenções são más em terra e muito piores no mar; causam mais danos aos amigos do que aos inimigos». Com efeito, na confusão de uma batalha naval, pode acontecer que parte das chamas atinjam as velas ou a enxárcia do nosso navio. Da mesma opinião é Marcos Cerveira de Aguiar¹²¹ à volta de 1640: «as armadas dos anos passados levavam muitas lanças de fogo, dardos de arremesso e alcancias, de que hoje não usamos. As que se devem usar são as disparadas pela artilharia, ao largo, e que se prendam nas velas inimigas». Também um manuscrito português do séc. XVIII¹²² descreve «as lanças e trombas de fogo, que é o mesmo uma coisa e outra», e só indica o seu emprego em terra.

Em terra, fora das fortalezas, a lança de fogo era especialmente importante na luta contra os cavalos e os elefantes. Fernão Nunes, que na década de 1520 esteve na capital do império hindu de Vijayanagara (reino de Bisnaga), relata várias batalhas com a participação de cavalos acobertados e elefantes também acobertados.¹²³ Jacques de Coutre, natural de Bruges, que esteve na Índia mais de uma vez entre 1592 e 1623, afirma que o rei Catubusa, de um dos sultanados do Decão, tem mais de 700 elefantes de guerra e o Grão-Mogol mais de 20 mil.¹²⁴ Um elefante acobertado, por maior que seja a coberta, vem sempre com os olhos desprotegidos porque não se lhe pode tapar a visão. Se um guerreiro opositor se conseguir aproximar a uma distância que permita disparar uma lança de fogo em direção aos olhos, o elefante fica apavorado, faz meia volta e corre pisando as suas próprias tropas. Se em vez de um elefante, forem vários, os outros seguem os movimentos do que fez meia volta. João

¹¹⁷ COUTO, Diogo de - *Da Ásia* (...), Década Quinta, parte primeira, pp. 311-312.

¹¹⁸ *Memorial de varias cousas importantes* (...), BNL, Res., cód. 637, fols. 39 v-41 v; DOMINGUES, Francisco Contente - *Os navios do Mar Oceano*, pp. 460, 461, 464.

¹¹⁹ BOCARRO, António - *O livro das plantas de todas as fortalezas* (...), p. 161.

¹²⁰ *A sea grammar: with the plane exposition of Smiths accident for young Sea-men* (...), ed. Kermit Goell, London, Michael Joseph, 1970 (1ª ed. London, 1627), p. 87.

¹²¹ *op. cit.*, fl. 110.

¹²² CASTRO, Dionísio de - *Breve tratado da composição de alguns fogos artheficiais* (...), in *Architectura militar. Pera desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares* (...), BNL, F. 5763, microfilme, fol. 347, <http://purl.pt/38046>.

¹²³ LOPES, David (ed.) - *Chronica dos Reis de Bisnaga. Manuscrito inédito do século XVI*, pp. 111-112.

¹²⁴ COUTRE, Esteban de - *Vida de Jacques de Coutre, natural de la ciudad de Bruges, por su hijo* (...), fls. 171 e 204 v.

Ribeiro, na *Fatalidade Histórica da Ilha do Ceilão*,¹²⁵ manuscrito de 1685, descreve assim o emprego da lança de fogo: O rei de Cândia usava elefantes de guerra. Por isso, andávamos «providos nos arraiais com lanças de fogo e (...) se entregavam algumas a soldados de forças, e, pondo-lhe uma acesa nos olhos, não podia o elefante resistir e assim logo virava, e com a fúria da paixão o efeito que havia de fazer nos nossos empregava nos seus».

10. Os brulotes e outros artificios de fogo

Brulotes, do francês bruler, queimar, são embarcações com matérias incendiárias ou explosivas, que podem ser largadas a favor da corrente ou levadas até ao costado do navio adversário. Já muito usadas nos séculos XV e XVI, a sua importância aumentou na primeira metade do séc. XVII. Uma carta do vice-rei da Índia para o rei de Portugal, de 1631, refere o uso de navios de fogo e embarcações de fogo na luta entre Portugueses e Holandeses.¹²⁶ Uma carta de 29.5.1639 menciona na costa do Algarve uma armada francesa de 150 velas, «40 de muita força, 20 de fogo e os mais ordinários».¹²⁷ Um decreto de 27.12. 1640 determina que a entrada do porto de Lisboa seja defendida com embarcações de fogo.¹²⁸

No âmbito dos artificios de fogo manifestava-se então um certo atraso dos especialistas Portugueses em relação aos estrangeiros. Francisco Rodrigues Silveira,¹²⁹ que esteve na Índia de 1586 até 1598, diz no «Discurso sobre o progresso dos Gelandeses (...)», escrito em 1619: «Os artificios de fogo para se lançarem dos castelos, gáveas e de outras partes são de maior importância para o tempo de abordar que todas as outras armas. Nós usamos somente de alcanzias de pólvora e rocas ou lanças da mesma matéria; alguns estrangeiros usam de outro fogo artificial terrível». Durante a Guerra da Restauração, que opôs a Coroa portuguesa à espanhola, foi sentida a necessidade de contratar Holandeses, Alemães e Franceses. Em 1641 as Províncias Unidas enviaram ao rei de Portugal um engenheiro Francês, mas este foi apresado no mar e levado para Argel; era «mestre engenheiro de fogos de artifício e principalmente muito sabedor das composições do fogo grego».¹³⁰ Um engenheiro de fogo, Alemão, Miguel Timmerman, foi contratado em 1645 para exercer em Portugal as funções de engenheiro de fogo e petardeiro «em grandes e pequenas granadas e também nas de mão, e de seus artificios (...) balas ardentes, barris de salto, capelas e lanças de fogo para investir, e também no exercício de aparelhar naus de fogo, e como petardeiro se obriga de usar das petardas grandes e pequenas (...) pelos instrumentos e invenções novamente descobertas que leva para

¹²⁵ ed. Lisboa, Alfa, 1989, p. 43.

¹²⁶ PISSURLENCAR, Panduronga S.S. - *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I (1618-1633), p. 534.

¹²⁷ IRIA, Alberto - *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, p. 70.

¹²⁸ SANTOS, H. Madureira dos - *Catálogo dos decretos do extinto Conselho de Guerra (...)*, vol. I, p. 30.

¹²⁹ *Reformação da milícia e governo do Estado da Índia Oriental*, pp. 257-258.

¹³⁰ D'ARANDA, Emanuel - *Relation de la captivité et liberté du Sieur Emanuel D'Aranda (...)*, p. 356.

mostrar dará bom testemunho de si». ¹³¹ Em 10.7. 1646 estava em Elvas, agora com o nome de Miguel de Temesman, a ensinar a sua arte aos artilheiros. ¹³² A palavra «petardo» tem vários significados. O mais usual corresponde a uma carga explosiva que se coloca em algum local para provocar o seu rebentamento. Em 1657, o capitão francês João Colart ficou encarregado da superintendência dos navios de fogo que deviam servir na Armada. ¹³³

Quanto às minas explosivas subterrâneas, alguns atribuem a sua paternidade ao Espanhol Pedro Navarro, que foi corsário no Mediterrâneo, afundado e ferido em 1499. com um «tiro de pólvora», por um navio mercante português que levava açúcar da Ilha da Madeira. ¹³⁴ Quando recuperou da ferida foi para as hostes de Gonzalo Fernández de Córdoba, o Grande Capitão, e teve uma ascensão meteórica, sendo elevado à dignidade de conde em 1505. Em novembro de 1500 terá usado minas contra uma fortaleza na ilha de Cefalónia que estava em poder dos Turcos ¹³⁵ e em 1503 usou minas no *Castel Nuovo* de Nápoles, derrubando a muralha. ¹³⁶ Segundo Carlo Promis, os Turcos, no assédio a Belgrado em 1439 fizeram uma mina com pólvora, e os defensores uma contramina também com pólvora, e estão documentadas outras minas, mas não eram aperfeiçoadas; também os Genoveses as usaram em 1487, no assédio ao forte de Sarzanello, dos Florentinos, mas não conseguiram conquistar o forte. ¹³⁷ Se estas minas não eram muito eficazes, já o mesmo não se pode dizer das que os Turcos usaram no segundo cerco de Rodes, em 1485, uma das quais fez tremer a cidade e derrubou uma parte da muralha. ¹³⁸ Esta importante inovação não se deve, portanto, a Pedro Navarro.

Outros artifícios de fogo são indicados numa carta do vice-rei da Índia para o rei de Portugal, de 7.11.1630: está a fazer «muitos artifícios de fogo, de lanças, cuxins, ganchos, martilhos, granadas com pelouros e sem eles, panelas de pólvora, e cocos, mantas e outros muitos em que de contínuo trabalha o engenheiro de artifícios de fogo». ¹³⁹ Noutra carta de 5.12.1630 diz que mandou nos navios que foram buscar canela a Columbo muitos barris de pólvora e «artifícios de fogo que são 50 martilhos, 50 ganchos e cem repolhos». ¹⁴⁰ Afirma

¹³¹ CHABY, Cláudio - *Synopse dos decretos remetidos ao extinto Conselho de Guerra (...)*, vol. 1, pp. 96-98.

¹³² SOUSA, Ana Teresa Graça de - *Os modelos defensivos da fronteira luso-castelhana e a guerra da Restauração (...)*, p. 86.

¹³³ CHABY, Cláudio - *Synopse (...)*, vol. II, p. 11.

¹³⁴ *I Diarii di Marino Sanuto*, , tomo I, p. 771; tomo II, 1880, pp. 138, 165; tomo III, 1880, p. 555; *Colección de documentos inéditos para la história de España*, tomo XXV, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1851, p. 32.

¹³⁵ ROSTAN, Andrés - *Crónica del Gran Capitán Gonzalo Hernández de Córdoba (...)*, Sevilha, Colégio Imperial (Jesuítas), 1582. fls. 40, 42.

¹³⁶ *La Historia del Senór Francisco Guichardino (...)* traduzida por Antonio Florez de Benauides (...), impressa em Baeça, en casa de Juan Baptista de Montoya. Año de 1581, livro sexto, fols. 139-139 v.

¹³⁷ Memória V de Carlo Promis, pp. 330, 339, in MARTINI, Francesco di Giorgio - *Trattato di architettura civile e militare (...)*, parte seconta.

¹³⁸ VERTOT, Abbé de - *op. cit.*, pp. 127, 129.

¹³⁹ PISSURLENCAR, Panduronga S.S. - *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I (1618-1633), p. 516.

¹⁴⁰ idem, *ibidem*, p. 522.

Charles R. Boxer¹⁴¹ que na guerra marítima entre Portugueses e Holandeses nos mares da Índia, que durou de 1598 até 1663, só conheceu dois casos em que navios holandeses foram metidos a pique por navios portugueses apenas com a artilharia; muitos navios holandeses eram afundados pelos Portugueses, quase sempre pela abordagem ou queimados com coxins de fogo e alcanzias.

José Fernandes Pinto Alpoim¹⁴² em 1748 e António Lopes da Costa Almeida,¹⁴³ já em 1829, explicam o que são coxins de fogo: coxins ou estopadas incendiárias compõem-se de quatro partes de pez negro, uma de enxofre e uma de sebo, depois junta-se pólvora moída, e nesta calda se metem estopas, que, ensopadas, ficam prontas para incendiar; camisas ou cortinas incendiárias são uns pedaços de lona com 3 palmos de largura e 10 de comprimento banhados na calda de qualquer receita. Mais tarde ainda, em 1841, acrescenta João Pedro de Amorim:¹⁴⁴ camisas são panos, como lençóis, embebidos em calda de pez, sebo ou óleo de linhaça, que se pregam aos navios para os queimar. Segundo Lívio da Costa Guedes,¹⁴⁵ um tratado de artilharia manuscrito dedicado a D. João IV, na biblioteca do Arquivo Histórico Militar, n.º 4311, menciona balas «encamisadas, para pegarem fogo aonde tocarem; para o que saem já acendidas de dentro da peça». Os coxins de fogo deviam estar muito disseminados, embora António Bocarro¹⁴⁶ num códice elaborado entre 1633 e 1635, só os mencione numa fortaleza, a de Mascate, que tinha 15. Cocos seriam mesmo cocos, aos quais se retirava o interior para lá colocar material explosivo, de acordo com uma descrição de João Ribeiro¹⁴⁷ em 1685: disparámos 120 «bombas de fogo que mais parecia semelhança delas do que na realidade o fossem, porque o zelo do capitão-geral fez mandar fundir um morteiro e, em lugar de bombas, mandou encher de pólvora um bom número de cocos, que bem cobertos de estopa, breu e outros ingredientes ficaram parecendo o que não eram».

11. A xareta

Nos navios grandes, a proteção contra o lançamento de artificios de fogo era feita principalmente com a xareta, que era uma rede de cordas ou grade de madeira ou ferro. Diz Marcos Cerveira de Aguiar,¹⁴⁸ à volta de 1640: «Xareta 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 peleja, e se estende de uma madre a outra, até às bordas, sobre uns paus que dizem barrotes. Xadrês é

¹⁴¹ "Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVI", in *Boletim da Agência Geral das Colónias*, pp. 29-30.

¹⁴² *Exame de bombeiros (...)*, p. 339.

¹⁴³ *op. cit.*, pp. 194-195.

¹⁴⁴ *Dicionário de Marinha (...)*, p. 79.

¹⁴⁵ *Aspetos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A «Descrição de Alexandre Massaii» (1621)*, p. 224.

¹⁴⁶ *O livro das plantas de todas as fortalezas (...)*, pp. 44-46.

¹⁴⁷ *Fatalidade Histórica da Ilha do Ceilão*, p. 106.

¹⁴⁸ *Aduertências de naueguantes*, fls. 79 v, 80.

outra xareta, mas de pau, que se fixa de madre a madre, por onde se serve a marinagem para popa e proa». Em 1587, as 7 naus que se aprestaram em San Sebastián para a Grande Armada levaram xaretas de ferro.¹⁴⁹ Em Espanha dava-se-lhe também o nome de «jareta», que um manuscrito do séc. XVII, sem data, define assim: «Jareta, há de diferentes modos. Há em forma de rede, feita de betas para cerrar as naus que não são de guerra, ao tempo de pelejar, e se põe por cima das cobertas de modo que possa andar por baixo um homem».¹⁵⁰

Em navios portugueses, espanhóis e franceses está documentada, pelo menos, desde os finais do séc. XV. Vários contratos de fretamento de navios do Cantábrico, no período de 1480 a 1550, obrigam a levar jareta (xareta).¹⁵¹ Em 1503, Duarte Pacheco, para ações nos rios de Cochim, pôs no convés das caravelas redes de cordas.¹⁵² Para a batalha de Diu (1509), ia na dianteira Nuno Vaz Pereira, capitão da nau *Santo Espírito*, a qual, «de um castelo ao outro levava sobre a ponte tecida uma rede de cairo mui miúda».¹⁵³ Lancharas mouras «com alguns bailéus altos, que andam no meio delas, donde pelejam à maneira das redes que cá usamos, e os remeiros ficam por baixo».¹⁵⁴

A xareta pode cobrir todo o navio, da proa à popa, ou só uma parte. Ordenanças espanholas de 1553 estabelecem o armamento que os navios para as Índias deviam levar: uma nau de 200 tonéis leve xareta de proa à popa, com pavesada e seteiras por onde joguem os berços, os arcabuzes e as bestas.¹⁵⁵ Pavesada é um conjunto de paveses, que são escudos. Uma galé do duque de Borgonha, em 1445, tinha 32 paveses grandes de 6 pés de altura e 4 pés de largura, e 120 paveses de mão, de 6 pés de altura e 2 pés e meio de largura.¹⁵⁶ Em 1416, faziam parte do inventário da nau *S. Cristóvão*, portuguesa, 20 «padeses de barreira» e «seis padeses pequenos de sam jorje».¹⁵⁷ Os de barreira são os grandes. Os pequenos tinham pintada a insígnia de S. Jorge, devoção que foi introduzida em fins do séc. XIV pelos soldados Ingleses do duque de Lencastre e pela rainha D. Filipa de Lencastre. Dois galeões grandes portugueses, à volta de 1589, tinham, cada um, 120 paveses pintados.¹⁵⁸ Muitos mais paveses propõe um documento francês de 1582 para uma nau de 500 tonéis: 12 dúzias de grandes paveses e 12 dúzias de outros paveses, para os castelos de vante e de ré, e para a

¹⁴⁹ *La batalla del Mar Océano (...)*, vol. 3, tomo 2, p. 618.

¹⁵⁰ FERNÁNDEZ DE GAMBOA, Capitán Sebastián - *Vocabulário de los nombres que usa la gente de mar (...)*, Ms. 3.158, fl. 14.

¹⁵¹ GONZÁLEZ ARCE, José Damián - Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico Oriental (1480-1550), *Gladius*, Madrid, CSIC, nº XXXIX, p. 137.

¹⁵² CORREIA, Gaspar - *Lendas da Índia*, tomo I, parte I, p. 427.

¹⁵³ BARROS, João de - *Da Ásia*, Década segunda, parte primeira, p. 298.

¹⁵⁴ BARROS, João de - *Da Ásia*, Década quarta, parte segunda, p. 107.

¹⁵⁵ ARTIÑANO Y DE GALDÀCANO, Gervasio de - *La arquitectura naval española (en madera) (...)*, p. 284.

¹⁵⁶ GARNIER, Joseph - *L'artillerie des ducs de Bourgogne d'après les documents conservés aux archives de la Cote-D'Or*, p. 176.

¹⁵⁷ MARQUES, João Martins da Silva - *Descobrimentos Portugueses*, vol. I (1147-1460), p. 243.

¹⁵⁸ DOMINGUES, Francisco Contente - *op. cit.*, pp. 449, 462.

gávea.¹⁵⁹ Também da popa à proa é a xareta indicada num manuscrito português de 1720: «Ponte corrida é a ponte de xareta, que vai da popa á proa»,¹⁶⁰

Alonso de Chaves, na primeira metade do séc. XVI, estende a xareta só entre os castelos de proa e de popa: Xareta é a rede que se arma sobre a «puente» e que está «asida» às varandas e «postaréus» de um bordo a outro, entre os castelos de proa e de popa; «Costareus» se chamam aquelas como varandas que estão «por lo más alto del bordo de la nao a la redonda de toda ella, y sirven para recostarse a ellos la gente y para poner alguns tiros y la pavesadura y para armar la xareta en tiempo de guerra».¹⁶¹

Três redes (xaretas) tinha em 1528 uma nau francesa que estava em Lisboa a comprar sal para a pescaria da Terra Nova: «a cuberta de baixo era de ponte levadiça e trazia três redes de toldo, a saber, hua no convés davamte e outra de popa e outra da ré».¹⁶²

Diz Marcos Cerveira de Aguilar¹⁶³ à volta de 1640: «A xareta deve ter alguns barrotes em falso, para que, vindo o inimigo saltar, fique a xareta bamba, de modo que (...) sem remédio algum perecerão todos os que se abalançarem». Isto é, todos os que saltarem para o nosso navio cairão de uma grande altura. Diego García de Palacio,¹⁶⁴ em 1587, menciona duas xaretas, uma verdadeira e outra falsa. Sobre o convés se faz a xareta com madeiros e malhas. Os navios de armada, sobre esta xareta devem fazer outra, falsa. As peças que se destinarem a atingir a gente que está sobre a xareta disparam «linternas de pedernal, cabeças de clauos y estoperoles». Estas «linternas» (lanternas) tinham em Portugal o nome de rocas de pedra, que eram sacos ou caixas 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.

¹⁵⁹ D' ARFEVILLE, Nicolay - *op. cit.*, p. 29.

¹⁶⁰ Dieta Náutica e Militar no exercício do mar para se manobrar um navio de guerra (...), in Pereira, José Manuel Malhão et al, - *Dieta Náutica e Militar. Um manuscrito inédito do século XVIII regulamentando a vida a bordo*, p. 135.

¹⁶¹ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - *De algunas obras desconocidas (...) y singularmente de la que escribió Alfonso de Chaves á principios del siglo XVI*, pp. 10, 13.

¹⁶² *As Gavetas de Torre do Tombo*, vol. X, pp. 136, 137.

¹⁶³ *op. cit.*, fl. 107.

¹⁶⁴ *op. cit.*, fls. 118 v., 122.

Bibliografia citada

Fontes manuscritas

AGUILAR, Marcos Cerveira de - *Aduertências de naueguantes* (...), Biblioteca Nacional de Lisboa (doravante BNL), reservados, cod. 13390.

Archivo General de Índias, Patronato, 266, R. 4; Patronato, 269, N. 1, R. 8; Patronato, 269, N. 1, R. 10;

Breve compendio do que pertence à obrigação de hum capitão de mar, & guerra, BNL, cod. 12977.

CASTRO, Dionísio de - *Breve tratado da composição de alguns fogos artheficiais* (...), in *Architectura militar. Pera desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares* (...), BNL, <http://purl.pt/38046>.

COUTRE, Esteban de - *Vida de Jacques de Coutre, natural de la ciudad de Bruges, por su hijo* (...), Madrid, 1640.

D'ARFEVILLE, Nicolay - *Extraict des observations de Nicolay d'Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires* (...), 1582, Bibliothèque Nationale de France, Département des manuscrits, Français 20008.

FERNÁNDEZ DE GAMBOA, Capitán Sebastián - *Vocabulário de los nombres que usa la gente de mar* (...), Madrid, Biblioteca Nacional, Ms. 3.158.

Livro náutico, ou meio pratico de construção de navios e galés antigas, BNL, Reservados, cód. 2257.

Memorial de várias cousas importantes, BNL, Reservados, cód. 637.

Torre do Tombo, Corpo Cronológico, 2ª parte, maço 119, doc. 140, e maço 121, docs. 30 e 68.

VALLE, Battista Della - *Tratado de Milicia*, BNL, reservados cod. 2107.

Fontes impressas

As Gavetas da Torre do Tombo, vol. X, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974.

ACENHEIRO, Cristóvão Rodrigues - *Crônicas dos senhores reis de Portugal*, in **Coleção de Inéditos de História Portuguesa**, Lisboa, Academia Real das Ciências, tomo V, 1824.

ALMEIDA, António Lopes da Costa - **Compendio theorico-pratico de Artilharia Naval** (...), Lisboa, Academia Real das Ciências, 1829.

ALPOIM, José Fernandes Pinto - **Exame de bombeiros** (...), Madrid, Francisco Martinez Abad, 1748.

ALPOIM, José Fernandes Pinto - **Exame de artilheiros** (...), Lisboa, Oficina de José António Plates, 1744.

ANGELUCCI, Angelo - **Documenti inediti per la storia delle armi da fuoco italiane**, Torino, Tipografia G. Cassone e Comp., 1869.

ARÁNTGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV**, Madrid, Real Academia de la Historia, 1887.

ARTIÑANO Y DE GALDÁCANO, Gervasio de - **La arquitectura naval española (en madera)** (...), Madrid, El autor, 1920.

BAIÃO, António - **Documentos do Corpo Cronológico relativos a Marrocos (1488 a 1514)**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1925.

BAIÃO, António - **História quinhentista do segundo cerco de Diu (...)**, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927.

BARROS, João de - **Da Ásia**, Década segunda, parte segunda, ed. Livraria Sam Carlos, Lisboa, 1973.

BIRINGUCCIO, Vannoccio - **De la pirotechnia libri X: doue ampiamente si tratta non solo di ogni sorte & diuersita di miniere (...)**, Veneza, Venturino Rossinello, 1540.

BIRINGUCCIO, Vannoccio - **La pyrotechnie, ou L'art du feu, contenant dix livres, ausquels est amplement traicté de toutes sortes et diversité de minieres, (...)**, trad. Jacques Vincent, Paris, Guillaume Jullian, 1572.

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., Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1992.

BOXER, Charles R. - Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVI, in **Boletim da Agência Geral das Colónias**, Lisboa, 1929.

CALVAR GROSS, Jorge *et al.* - **La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (...)**, vol. 3, tomos I e 2, Biblioteca Virtual de Defensa, 2017.

CAPMANY Y DE MONTPALAU, António de - **Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragón (...)**, Madrid, en la Imprenta Real, 1787.

CHABY, Cláudio - **Synopse dos decretos remetidos ao extinto Conselho de Guerra (...)**, vol. 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1869.

CHAVES, Alonso de - **Quatri partito en cosmografia practica y por otro nombre Espejo de Navegantes**, transcrição, estudo e notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta e Pilar Hernández, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1983.

CIPOLLA, Carlo M. - **Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)**, Lisboa, Gradiva, 1989 (ed. original Guns, sails and empires, 1965).

Colección de documentos inéditos para la historia de España, tomo XXV, Madrid, Imprenta de la viuda de Calero, 1854.

COLLADO, Luís - **Platica manual de artilleria (...)**, Milão, Pablo Gotardo Poncio, 1592.

CONTAMINE, Philippe - L'Art de la guerre selon Philippe de Clèves (1456-1528): innovation ou tradition ?, in CORVISIER, André, dir - **Histoire Militaire de la France (...)**, vol. I, Paris, Quadrige, Presses Universitaires de France, 1993.

D'ARANDA, Emanuel - **Relation de la captivité et liberté du Sieur Emanuel D'Aranda (...)**, 3ª ed., A Bruxelles, Jean Mommart, 1662.

ESTE, Eugenio Gentilini da - **Istruttione de Bombardieri (...)**, Veneza, Francesco de Franceschi, 1592.

FAVARÒ, Valentina - La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (XVI secolo), in CANCILA, Rossella (a cura di) - **Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)**, tomo I, Palermo, Associazione no profit Mediterranea, 2007.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - **Arca de Noé, Libro Sexto de las Disquisiciones Náuticas** (...), Madrid, Sucesores de Rivadeleyra, 1881.

FIRRUFINO, Júlio Cesar - **Platica manual y breve compendio de artilleria** (...), Madrid, Alonso Martin, 1626.

FIRRUFINO, Júlio Cesar - **El perfecto artillero: theorica y pratica**, Madrid, Jan Martin de Barrio, 1642.

FREIRE, Anselmo Braamcamp, dir. - **Arquivo Histórico Português**, vol. I, Lisboa, 1993.

GARCIA DE PALACIO, Diego - **Instrucción náutica para navegar**, Madrid, Ediciones Cultura Hispanica, 1944 (impressa em 1587).

GARCIA FITZ, Francisco - Tecnologia, literatura técnica y diseño de máquinas de guerra durante la Baja Edad Media Occidental, in **Tecnologia medieval en el Mediterráneo Occidental**, coord. R. Córdoba de la Llave, Anuario de Estudios Medievales, CSIC, vol. 41, n.º 2 (2011).

GÓIS, Damião de - **Crónica do Sereníssimo Senhor Rei D. Manuel**, terceira parte, Lisboa, Na oficina de Miguel Manescal da Costa, 1749.

GONZÁLEZ ARCE, José Damián - Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico Oriental (1480-1550), **Gladius**, Madrid, CSIC, nº XXXIX, 2019.

HALDON, John - Greek fire revisited. Current and recent research, in **Byzantine Style. Religion and Civilization: In honour of Sir Steven Runciman**, edited by Elizabeth Jeffeys, Cambridge University Press, 2006.

HOCKER, Frederick M. - Late Roman, Byzantine and Islamic Galleys and Fleets, in **The age of the galley, Mediterranean oared vessels since pre-classical times**, ed. Robert Gardiner and John S. Morrison, London, Conway Maritime Press, 1995.

I Diarii di Marino Sanuto, tomos I, II e III, Veneza, ed. Rinaldo Fulin e outros, R. Dep. Veneta di Storia Pátria, 1879-1880.

ISLA, Lazaro de La - **Breve tratado da arte da artelharia, e geometria, & artificios de fogo** (...), Lisboa, Domingos Carneiro, 1676; 1ª edição **Breve tratado del arte de artillería, geometria y artificios de fuego** (...), Madrid, viuda de P. Madrigal, 1595.

JAL, Auguste - **Archéologie navale**, Paris, Firmin Didot, 1840.

Livre de canonnerie et artifice de feu, contenant le devoir et charge d'un maistre canonnier (...) **Nouvellement recueilly des auteurs tant italiens que françois qui ont parlé de la guerre** (...), Paris, 1561.

LOPES, David (ed.) - **Chronica dos Reis de Bisnaga. Manuscrito inédito do século XVI**, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897.

LÓPEZ MARTIN, Francisco Javier - La evolución de la artillería entre los siglos XIV y XVI (...), in **Fortificações e território na Península Ibérica e no Magreb (séculos VI a XVI)**, coord. Isabel Cristina Fernandes, vol. II, 2013, Edições Colibri/Campo arqueológico de Mértola.

MARQUES, João Martins da Silva - **Descobrimentos Portugueses**, vol. I (1147-1460), Lisboa, Instituto Para a Alta Cultura, 1944.

MARTINI, Francesco di Giorgio - **Trattato di architettura civile e militare** (...), parte seconta, Torino, Tipografia Chirio E Mina, 1841.

MONTEIRO, João Gouveia; BRAGA, José Eduardo - **Vegécio. Compêndio da arte militar**, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2009.

Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano (...), Roma, appresso Bonfadino, 1607.

OLIVEIRA, Fernando - **O livro da Fábrica das Naus**, Lisboa, Academia de Marinha, 1991.

OLIVEIRA, Fernando - **A Arte da Guerra do Mar**, Coimbra, 1555, reed. com comentário preliminar de Quirino da Fonseca, Lisboa, Ministério da Marinha, 1989.

PAJUELO MORENO, Vicente - **El día de todos los santos. Naufragio y rescate en la Carrera de Indias, 1605: orígenes, organización y desarrollo de la Armada de la Guarda**, Tesis Doctoral, Universidad de Cádiz y Universidad de Lisboa, 2019.

PAUCOT, Hugues – Les «artifices de feu», e- **Phaistos. Revue d'histoire des techniques**, IX-1, 2021, nº 28.

PEREIRA, António Pinto - **História da Índia no tempo em que governou o Viso-Rei Dom Luís de Ataíde**, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

PICARD, Christophe - **L'Océan Atlantique musulman** (...), Paris, Maisonneuve & Larose, 1997.

PINTO, Fernão Mendes - **Peregrinação**, Lisboa, Edições Afródite, 1980.

PISSURLENCAR, Panduronga S.S. - **Assentos do Conselho de Estado**, vol. I (1618-1633), Bastorá (Goa), 1953.

PRYOR, John H.; JEFFREYS, Elizabeth M. - **The age of the dromon** (...), Brill, Leiden-Boston, 2006.

RADA, Martin de - Relación verdadera de las cosas del Reyno de Taibin, por otro nombre china (...) año de 1575, hecha por el mesmo, in **La China en España**, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, <http://www.upf.edu/Asia>

REINAUD, Joseph Toussaint; FAVÉ, Ildefonse - **Histoire de l'artillerie**, 1ª partie, Paris, J. Dumaine, 1845.

RIBEIRO, João - **Fatalidade Histórica da Ilha do Ceilão**, Lisboa, Alfa, 1989.

SANCEAU, Elaine; LALANDE, Maria de Lourdes - **Coleção de São Lourenço**, vol. III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1983.

SANTOS, Frei Manuel dos - **História Sebástica** (...), Lisboa Ocidental, na oficina de Antonio Pedrozo Galram, 1735.

SANTOS, H. Madureira dos - **Catálogo dos decretos do extinto Conselho de Guerra** (...), vol. I, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1957.

SCHMIDT, Rudolf - **Le développement des armes à feu et autres engins de guerre depuis l'invention de la poudre** (...), Paris, Tanera Éditeur, 1870.

SILVEIRA, Francisco Rodrigues – **Reformação da milícia e governo do Estado da Índia Oriental**, Lisboa, Fundação Oriente, 1996.

SMITH, John - **A sea grammar: with the plane exposition of Smith accidentence for young Sea-men** (...), ed. Kermit Goell, London, Michael Joseph, 1970 (1ª ed. London, 1627).

SOUSA, Ana Teresa Graça de - **Os modelos defensivos da fronteira luso-castelhana e a guerra da Restauração** (...), Tese de Doutoramento, Universidade de Évora, 2022.

SOTO CHICA, José - La invención del fuego griego (...), in **Guerra y tecnología. Interacción desde la antigüedad al presente (...)**, ed. Maria Gajate Bajo, Laura González Piote, Madrid, Fundación Ramón Areces, 2018.

TEIVE, Diogo de - **Relação das proezas levadas a efeito pelos portugueses na Índia, junto de Diu, no ano da nossa salvação de 1546**, tradução do latim de Carlos Ascenso André, notas de Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Cotovia, CNCDP, 1995.

UFANO, Diego - **Tratado de la artilleria y uso della (...)**, Brusselas, 1613, en casa de Van Momarte.

VALLE, Battista Della - **Vallo: libro continente appartenentie ad capitani; retenere et fortificare una città con bastioni, con nuovi artificii de foco (...)**, Veneza, 1521.

VALTURIUS, Robertus - **Les douze livres (...)** touchant la discipline militaire (...), translatez de langue latin en françoise par Loys Meigret, Paris, C. Perier, 1555.

VERTOT, Abbé de - **The history of the knights of Malta**, vol. I, «Proofs», Malta, Midsea Books, 1989 (1ª ed. London, 1728).

VIDAL CASTRO, Francisco - Máquinas de assédio, pólvora y cañones en al-Andalus nazari (...), **eHumanista/IVITRA** 18, 2020.

VITERBO, Sousa - 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.

WALTON, Steven Ashton - **The art of gunnery in Renaissance England**, University of Toronto, 1999.

ZEPEDA Y ADRADA, Alonzo de - **Epitome de la fortificación moderna (...)**, Brusselas, Francisco Foppens, 1669.

ZURARA, Gomes Eanes de - Crónica do Conde D. Duarte de Meneses, in **Coleção de livros inéditos de história portuguesa (...)**, tomo III, Lisboa, Academia das Ciências, 1793.

O ESTREITO DEPOIS DE MAGALHÃES. HISTÓRIAS DE COOPERAÇÃO E RIVALIDADE ENTRE PORTUGAL E CASTELA NO SÉCULO XVI E A CONSTRUÇÃO DE UM MUNDO GLOBAL

Amândio J.M. Barros¹

Resumo

Na sequência de estudos que tenho realizado, e apresentado nestes simpósios que comemoram os 500 anos de Magalhães e da circum-navegação, é meu objetivo analisar e refletir sobre outros personagens e outros projetos no Estreito e nos oceanos que ele ligava. Mostrar que as leituras sobre a expansão são muito mais complexas e abrem campos de estudo que ainda estão por explorar. Se a rivalidade suscitou elementos de modernidade como a aplicação da ciência náutica, astronomia e construção naval, porventura, também, uma marinha de guerra, por outro lado, não deixou de exibir aspetos cooperativos no âmbito da defesa da navegação castelhano-portuguesa, na perceção de dinâmicas comuns aos dois impérios ultramarinos, e na circulação, legal e ilegal de pilotos e mareantes (e, mesmo, por trás destes, o papel tantas vezes dissimulado das redes mercantis que se movimentavam com à-vontade nos dois campos). Chamarei a este trabalho nomes conhecidos, mas, ao mesmo tempo, desconhecidos, destacando, neste resumo, o dos espiões mercadores (Haro e Escalante), e o do capitão Simão de Alcazaba (Alcáçova em português), figura central de vários projetos marítimos nas primeiras décadas do século XVI, e tão rico de pormenores que enriquecem a história de Portugal e de Castela no início do período moderno. De tal forma que nos mostram, mercadores e pilotos, como a Península e os seus agentes foram responsáveis pelos primeiros passos de um mundo global, um mundo que teve consciência de si e se transformou para sempre.

Palavras-chave: espiões; expedição; custos; rivalidades; cooperação.

Abstract

As a result of the studies I have carried out and presented at these symposia commemorating the 500th anniversary of Magellan and circumnavigation, I aim to analyse and reflect

¹ Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto/CITCEM. Endereço de correio eletrónico: amandiobarros@hotmail.com

on other characters and other projects on the Strait and the oceans it connected. It shows that interpretations regarding expansion are much more complex and open up fields of study that have yet to be explored. If the rivalry gave rise to elements of modernity such as the use of nautical science, astronomy and shipbuilding and, perhaps, also a military navy, it did not fail to display cooperative aspects in the defence of Castilian-Portuguese navigation, in the perception of common dynamics between the two overseas empires, and in the legal and illegal circulation of pilots and sailors (and even, underlying this, the often concealed role of the mercantile networks that moved at will in both fields). I will call to this work names that are well-known but simultaneously unknown, emphasising in this abstract that of the merchant spies (Haro and Escalante), and that of Captain Simão de Alcazaba (Alcáçova in Portuguese), a central figure in several maritime projects during the first decades of the 16th century, and so full of details that enrich the history of Portugal and Castile in the early modern period. Indeed, they show, merchants and pilots alike, exactly how the Peninsula and its agents were responsible for the first steps of a global world, a world that became aware of itself and forever transformed.

Keywords: spies; shipping; costs; rivalries; cooperation.

1. Este texto olha as relações entre Portugal e Castela no tempo de Fernão de Magalhães, e no tempo imediatamente a seguir à circum-navegação: sem as ignorar procura afastar-se das interpretações tradicionais, dominadas pelas rivalidades e alianças entre as casas reais e as políticas centrais, preferindo descer aos níveis do quotidiano e das relações entre os agentes no terreno, num período de construção dos impérios ibéricos. Trata-se, como se sabe, de um tempo de encontros e desencontros, de transformação das sociedades, de alargamento de interesses e de construção de mundos novos, logo, de um tempo muito rico para os historiadores.

Magalhães é um bom exemplo de um homem desse mundo em movimento, de um homem dividido entre dois reinos e duas lealdades, e abraçando projetos maiores do que a vida; o exemplo de um homem que desafia algumas noções que hoje temos por assentes, e que faz sentido analisar, discutir e ponderar. Enfim, a primeira circum-navegação, que ele iniciou e em grande medida percorreu, ajudou o mundo a tomar consciência de si, e integra o património histórico e de memória de Portugal e Espanha.

E se é verdade que uma boa parte desses anos foi dominada pelo assunto *Magalhães*, a história destas relações é composta por muitos capítulos. E não se deveria circunscrever aos dois países ibéricos. Porque se a circum-navegação foi feita a partir da Península, tudo o que dela resultou – neste texto principio a avaliar o que dela resultou – extravasou os seus limites, é consensual que teve consequências globais e deve levar-nos a refletir sobre o valor de leituras eurocêntricas outrora dominantes, e hoje cada vez mais ultrapassadas. Provavelmente, não irei tão longe. Mas importa acentuar o facto de que o fenómeno do encontro de culturas tem de ser cada vez mais percebido à luz de múltiplas perspetivas, conceitos, visões e ambições, formas de intervenção, resultados, consequências, que foram tudo menos lineares e consensuais.

A complexidade do processo, porém, não impede que possamos centrar-nos em Portugal e Castela e analisar estas questões a partir dos episódios suscitados pelo percurso do “capitão do fim do mundo”, como chamaram ao explorador português; desde logo, porque isso faz sentido do ponto de vista da história dos dois países.² Devemos pensar – no fundo, repensar – no papel que ambos tiveram na construção desse mundo novo, seguindo pistas deixadas, entre outros, por F. Contente Domingues,³ inseparável das explorações que realizaram desde o final da Idade Média, e que culminaram na viagem de Magalhães, mas não se detiveram nela. Este papel é geralmente ignorado, ou muito reduzido, na historiografia anglo-saxónica que cada vez mais nos subjugava e empobrece.

Quando Fernão de Magalhães nasceu, os ibéricos ainda procuravam uma passagem para o outro lado do mundo; quando morreu, conheciam duas, e tinham consciência de que o mundo era, afinal, muito diferente daquilo que achavam que era.

² Uma visão geral em Ana María Carabias Torres, ed. – **Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial**. Salamanca: Universidad de Salamanca, 1994. Ver a comunicação apresentada por Francisco Valiñas ao XVI Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha, 19-21 novembro 2019, subordinada ao tema “Espanha e Portugal: duas concepções geopolíticas da conquista”.

³ “A disputa pela posse do Atlântico e a política de D. João II”, in Luís de Albuquerque (dir.) - **Portugal no Mundo**, vol. II. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 371-387.

Em 1529, portugueses e castelhanos resolveram o problema que Magalhães lhes criara ao quase circum-navegar o mundo, sepultando simbolicamente o navegador com a assinatura do Tratado de Saragoça e solucionando (pelo menos aparentemente) a questão das Molucas. O ‘tempo de Magalhães’ fica assim enquadrado por dois tratados.⁴ Dois tratados que abriam e fechavam um ciclo de explorações marítimas e rivalidades entre dois protagonistas inesperados – os periféricos reinos de Portugal e Castela – que, pelo mar, *deram novos mundos ao mundo*, nas palavras do poeta quinhentista Luís de Camões.

Dois tratados que podemos interpretar como uma declaração de intenções de dois reinos – de novo, os periféricos reinos de Portugal e Castela, tornados potências marítimas incontestadas – que se manifestaria por mais de um século: dividir entre si o mundo a descobrir. Traçar limites; atribuir-se conquistas.⁵ Dois tratados que, também eles, mostram como os progressos científicos foram assinaláveis na periférica Península Ibérica.⁶ Já não falando da tecnologia que produziu os navios que abriram as primeiras rotas transoceânicas, globais, mas das inseparáveis astronomia, geografia e cartografia.⁷ Com imprecisões, certamente, e ainda com um longo percurso a cumprir, mas solidificando esse ‘mundo de prodígios’, como lhe chama Onésimo Teotónio Almeida, de que resultou uma perceção mais exata do planeta, aproveitada nos empreendimentos expansionistas destes reinos.

2. Os tratados de Tordesilhas e Saragoça, marcos fundamentais nas relações entre os dois principais reinos ibéricos e peças-chave da definição geoestratégica do tempo, decorriam de duas das viagens de maior significado no processo expansionista europeu: a de Colombo, em 1492, e a de Fernão de Magalhães, entre 1519 e 1521 (1522), esta abrindo novo caminho marítimo entre a Europa e a Ásia, tornando-se a primeira de circum-navegação do globo. Ambas ocorreram em circunstâncias especiais: foram ‘oferecidas’ a Portugal, recusadas e concretizadas depois com o patrocínio castelhano, e resultaram em disputas diplomáticas que tiveram consequências na definição dos espaços de influência de cada um. De resto, uma influência que viria a ser ampliada e, em definitivo, a ganhar dimensão global, mais adiante, quando a Portugal e a Castela se juntaram, com eles rivalizando e impondo uma nova ordem, neerlandeses e ingleses, igualmente envolvidos em projetos expansionistas.

Olhado do ponto de vista da história política e diplomática o período grosso modo compreendido entre o último quartel do século XV e o primeiro do século XVI foi marcado pela rivalidade, competição por novos circuitos marítimos e territórios ultramarinos, despacho de embaixadas

⁴ Em rigor, três tratados. Magalhães terá nascido muito perto do tratado de Alcáovas-Toledo, que também teve muita importância neste processo de definição de espaços e jurisdições marítimos, abrindo caminho para o de Tordesilhas.

⁵ FONSECA, Luís Adão da – “De Tordesilhas a Zaragoza, do Oriente ao Pacífico (1494-1529)”, in **España y el Pacífico: Legazpi**, tomo I, ed. Leoncio Cabrero. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, p. 167-184

⁶ BARRETO, Luís Filipe – **Caminhos do saber no Renascimento Português: estudos de História e Teoria da Cultura - Estudos de História e Teoria da Cultura**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986.

⁷ LEITÃO, Henrique – **Os Descobrimentos Portugueses e a Ciência Europeia**. Lisboa: Alêtheia Editores, 2015, p. 101-126.

e embaixadores, missões diplomáticas, constante troca de correspondência entre as coroas, e também espionagem, conflitos no mar, assaltos de corsários e piratas, apresamento de navios, confisco de bens, represálias, apoio ao comércio ilícito, notas de protesto, etc. Mas este meio século foi, também, um tempo de grande aproximação, desde logo entre as duas coroas, com estreitamento dos laços de parentesco entre ambas, a ponto de, a cada casamento real celebrado, tornar-se iminente a união dos reinos e a hegemonia de um deles, tanto por iniciativa de Castela, como de Portugal.

E reforçaram-se ligações seculares. Socialmente, destacam-se as alianças familiares no âmbito das casas reais e na nobreza, certamente, mas também no seio de muitos homens dos ofícios e vendedores ambulantes que se fixaram, casaram e fizeram a sua vida nas cidades, vilas e lugares dos dois reinos. No contexto religioso, e numa prática comum à Cristandade, observa-se a circulação de mestres de ordens militares, a nomeação de bispos e sacerdotes.⁸ Também se acentuaram as trocas culturais, modas e difusão de produtos, ouvindo-se música, falando-se e escrevendo-se em castelhano, e registando-se um forte consumo dos têxteis castelhanos em Portugal (desde os panos de Castela e as *saragoças*, de consumo generalizado, aos mais sofisticados terciopelos, tafetás e sedas, e muita outra variedade de tecidos), mais do que acontecia com os têxteis portugueses em Castela, que todavia se encontram em inventários dos navios das Índias – cobertores e mantas de Castelo Branco e lenços –, e todo um contacto transfronteiriço secular feito de quotidianos muito ricos.

Esta ligação em breve viria a ter expressão no contexto das relações internacionais. De resto – e penso que este facto é muito significativo – aquilo que começou por ser um meio indispensável para a resolução dos problemas entre ambos, o Tratado de Tordesilhas, acabou por ser, no fundo, e principalmente, um manifesto das duas monarquias ibéricas contra os concorrentes norte-europeus; fixando limites entre si, é certo, mas sobretudo fechando o conjunto à interferência de outrem. Chamaram-lhe *mare clausum*, e foi prática imposta e defendida (por todos os meios) até ao século XVII. Luís Adão da Fonseca considera que é nesse tratado que “se formula pela primeira vez a ideia moderna de espaço oceânico”.⁹ Portanto, não surpreende que quem olhasse de fora para a Península Ibérica, a aproximação entre Portugal e Castela parecia evidente, e tornou-se uma boa desculpa para os ataques dos rivais do Norte da Europa, que disputavam com Portugal e Castela o domínio dos mares. Num juízo muito vincado acerca das razões que justificavam os ataques da pirataria francesa à marinha mercante portuguesa no Atlântico, Pedro de Azevedo afirmava que “no século XVI, ainda antes que Portugal se tornasse efetivamente província espanhola, o ódio das potências do norte já envolvia o reino lusitano na monarquia de Carlos V e de Filipe II, nos seus ataques”.¹⁰ Esta ideia é correta. Mas a meu ver deve ter uma

⁸ Uma boa reflexão sobre a ‘condição’ de Portugal e algumas razões para a aproximação em MENESES, Avelino de Freitas de – “Uma memória de Portugal”, in “Arquipélago. História”. 2ª série, vol. 6 (2002), p. 385-397.

⁹ FONSECA, Luís Adão da – “Horizonte castelhano no debate político em Portugal no final da Idade Média”, in *III Jornadas de Cultura Hispano-Portuguesa. Interrelación cultural en la formación de una mentalidade, siglos XII al XVI*, coord. Vicente Ángel Álvarez Palenzuela. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1999, p. 160.

¹⁰ AZEVEDO, Pedro de Azevedo – “A marinha mercante do norte de Portugal em 1552”, in “*Archivo Historico. Portuguez*”, vol. II. Lisboa, 1904, p. 241-253

leitura mais aprofundada. Ao transformar-se na primeira potência marítima conhecida – foi-o inegavelmente à escala transoceânica – Portugal esteve mais sujeito às vicissitudes da política internacional, e o facto de Castela se lhe ter seguido nessa qualidade suscitou a formação de um bloco ibérico, desafiado por todos aqueles que vinham na sua esteira.

O mar pode ter sido o centro da rivalidade entre Portugal e Castela. Mas foi pelo mar que ambos se reconheceram, que se perceberam como potências capazes de se opor a outras potências. Porque a oposição destas não se resumiu a bem-humorados comentários diplomáticos, como o de Francisco I acerca do *testamento de Adão*, mas a acções concretas, desde logo do mesmo rei e dos seus sucessores, apoiando tanto explorações marítimas (a passagem do Norte, por exemplo), como ataques de corsários, sistemáticos e bastante incisivos, capturando todos os navios que percorriam as costas da Península. Suscitando matérias interessantes, sobre história marítima e expansão europeia, mas também sobre normas de direito internacional com a criação de um tribunal internacional de presas, em Bayonne.¹¹ Mas, para o nosso tema, os assaltos dos franceses inspiraram novas formas de cooperação entre castelhanos e portugueses, unindo esforços, por exemplo para a constituição de armadas de patrulhamento que tinham como missão proteger as frotas que vinham das Índias americanas e da Índia oriental, utilização ‘comum’ das ilhas dos Açores para o mesmo efeito, ou, ainda, fazendo com que a diplomacia ibérica trabalhasse em conjunto contra estas interferências, a nível internacional.¹²

Neste sentido, dificilmente esta síntese das relações dos reinos ibéricos entre finais da Idade Média e o início da Época Moderna escapa àquela que foi a linha tradicional de análise, interpretando-as do ponto de vista dos poderes e, sobretudo, dos poderes centrais, dos reis e dos seus conselhos, da sua ação enquanto entidades políticas, em suma, focando a atenção no poder do estado nascente. Mas não se fica por aí, nem desejo que essa seja a tónica da narrativa. Pretendo que esta seja mais completa e complexa. A história diplomática portuguesa, se bem que em processo de renovação, está longe de recuperar da reputação que a considera um mero desfiar de casos isolados. Interpreto-a aqui como um processo, e sequência de acontecimentos, capaz de dar sentido a outros processos estruturais, indispensáveis à compreensão de quadros de relações políticas, económicas, sociais que marcaram Portugal e Castela neste período. Entendo que deve atender ao papel do poder central, às suas práticas políticas e à definição dos rumos dinásticos, certamente, mas que seja muito mais do que isso. Porque as relações entre os reinos – e, para mais, reinos vizinhos que partilhavam o mesmo espaço, a Península – concretizaram-se a vários níveis, por muita gente com interesses diferenciados, envolvendo muitos meios, e os seus desejos nem sempre coincidiam com os propósitos dos poderes centrais. A ideia de que os reinos

¹¹ As questões com os corsários franceses em FERREIRA, Ana Maria Pereira – **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**. Redondo: Patrimonia, 1995.

¹² MIRA CABALLOS, Esteban – **La armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias 1521-1550**. s/l: Muñoz Moya Editor, 1998, idem – **Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias**. Madrid: La Esfera de los Libros, 2019. MATOS, Artur Teodoro de – **A armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI**. Lisboa: Academia da Marinha, 1990.

e as relações entre eles – na metrópole ou nos territórios ultramarinos – também se fizeram entre os comuns, ultrapassando as barreiras que as políticas das coroas impunham.¹³

Devemos ter bem assente que nem tudo – muito pouco, aliás – era linear. Onde esperamos coerência, a realidade encarregava-se de a mitigar. Se havia conflito, rivalidade, acusações mútuas e graves incidentes militares, nada disso impedia que, em simultâneo, se desenvolvessem processos cooperativos entre os dois lados e, sobretudo, entre todos aqueles que deambulavam entre os territórios de ambos.

Cooperação, entendimento. Tão importantes quanto as rivalidades, e coexistindo com elas. Ignorando barreiras políticas. A vida de Fernão de Magalhães e de outros que, como ele, encontraram acolhimento e apoio no reino vizinho, ilustra essa capacidade de relacionamento, esses espaços competitivos/cooperativos, fornecendo-nos ocasião para refletir sobre a complexidade das relações entre os reis, as elites e os comuns neste tempo em que o mundo se alterava com rapidez.

Para as gentes vulgares, e desde logo para os mercadores, passar fronteiras, ignorar fronteiras, relacionar-se em ambos os lados das fronteiras era o quotidiano. Era isso que lhes dava sentido, num mundo cada vez mais aberto. Num mundo que eles próprios criavam e estruturavam, no qual a informação, o contacto e a convivência eram fundamentais. Para serem bem-sucedidos desenvolveram formas organizacionais eficazes que lhes garantiam a concretização desses objetivos e anseios. Criaram redes, que sobrepunham níveis de atuação, desde o local ao internacional, fundamentais para lidar com a concorrência e, usando a capacidade de influência dos seus membros, contornar os obstáculos colocados pelas políticas restritivas das cidades e dos reinos.

As redes ibéricas fizeram-no com frequência; salvo exceções, não são muito conhecidas e o seu papel – que foi decisivo – é frequentemente ignorado pela historiografia internacional. Porém, estiveram presentes e foram influentes na cronologia aqui em estudo. Sem elas, os projetos expansionistas ibéricos não teriam vingado. Houve redes por trás da empresa de Magalhães, como a dos Haro, mercadores de Burgos com uma teia imensa de interesses, jogando influências em vários tabuleiros, políticos e mercantis, tanto no império português como no castelhano, gerindo relações, espionando para uns e para outros quando foi necessário e lhes trazia proveito, elevando o estatuto dos portos e dos centros financeiros ibéricos e europeus, investindo em vários sectores de atividade e na navegação, não hesitando em colocar dinheiro nas incertas expedições, como a das Molucas, fixando feitores e sócios onde havia negócios a realizar. Houve mais do que isso; houve regiões da Península, a começar no Norte de Castela, onde se estabeleceram os Haro e outros, como os Ruiz e mercadores com eles relacionados, que se transformaram em polos de desenvolvimento comercial e financeiro, interessados em ‘aventuras’ como a que era proposta pelo navegador português.¹⁴

¹³ Uma análise desta temática no livro *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Cátia Antunes e Amélia Polónia, eds. Leiden: Brill, 2016.

¹⁴ CASADO ALONSO, Hilario – “Comercio e mercaderes en el Valle del Duero (siglos XV y XVI)”, in “*Estudios de historia de España*”, nº 2010 ,1 ,12, p. 93-115.

Redes e mercadores que se estabeleceram em Lisboa, Sevilha, Medina del Campo, Antuérpia, Cartagena das Índias, Vera Cruz, Pernambuco, Goa, Malaca, e mais tarde Manila e Acapulco; ligados por interesses comuns, que a geografia ou a política não atrapalhavam.

Em Portugal o século XVI assistiu ao apogeu destas redes, com os cristãos-novos, com as parcerias com os Haro, ou com os Ruiz, ou com os genoveses, os flamengos e os alemães.¹⁵ Graças à sua capacidade de organização resistiam a sucessivas vagas de turbulência política e social e a entraves legais que criavam áreas e domínios de exclusão. Foram elas as principais responsáveis por aquilo a que chamamos *diásporas comerciais* e pela expansão do comércio europeu a longa-distância. Não receavam a participação de agentes externos, pelo contrário, incentivaram-na e, com isso (com a abertura do comércio e navegação a parceiros estrangeiros) criaram problemas difíceis de resolver, pois se para os mercadores a presença de outros agentes (sobretudo quando eles eram seus sócios ou colaboravam na sua própria inserção em vários mercados) era tida como sinónimo da sua própria prosperidade e projecção, para o poder central (e para os outros mercadores arredados dos consórcios...) era uma intolerável interferência que arruinava um grupo e enfraquecia a soberania do Rei. Mas, mais uma vez, até esta constatação deve ser matizada. Desde muito cedo que os governantes perceberam a inevitabilidade destas colaborações, deste cruzar de fronteiras, de imediato porque o viver destas sociedades tornara-se mais complexo e dependente de relações que tinham de ir além da autarcia medieval, do sustento com os recursos locais. O comércio a longa distância passou a ser imprescindível. As relações internacionais decorreram, em grande medida, do desenvolvimento do comércio internacional. E tornou-se evidente que este só poderia funcionar com instituições que o protegessem, com regras inteligíveis, e, mais do que tudo, que protegesse quem o praticava. Logo, a criação de tribunais internacionais, de audiências em que os problemas eram solucionados de forma imparcial. Eis-nos no mundo dos tribunais das chancelarias de Castela, principalmente o da Real Chancillería de Valladolid, de origem medieval, onde se resolveram incontáveis pleitos que envolveram mercadores de toda a Europa, fazendo triunfar a figura do procurador e, mais do que isso, a noção de confiança, tão cara à atividade dos homens de negócios da Época Moderna.¹⁶ Um mundo que nos faz perceber que

¹⁵ Um exemplo, entre muitos: BARROS, Amândio J.M. – “O negócio atlântico: as redes comerciais portuguesas e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)”, in *Revista da Faculdade de Letras. História*, 2007, 8, nº. 1, p. 29-47.

¹⁶ Tal como se pode ler na página do arquivo, “En raras ocasiones los mercaderes extranjeros se presentaron ante el tribunal personalmente. Distancias, tiempos y dineros lo desaconsejaban; pero hicieron de los procuradores las personas que los representaran en los juicios o actuaran, en su ausencia y en su nombre, en los negocios o asuntos de mercado o de otro género en los que anduvieran ocupados.” <https://www.culturaydeporte.gob.es/cultura/areas/archivos/mc/archivos/acv/actividades/exposiciones/exposicion-mercaderes-extranjeros/litigios-pleitos.html>

Além da confiança, a reputação. Para Kadens (“Pre-Modern Credit Networks and the Limits of Reputation”, in *Iowa Law Review*, 100, 6: 2429-55), a reputação alcança-se através da atuação e operatividade da rede; já Trivellato (*The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. New Haven and London: Yale University Press, 2009) considera a importância da confissão e da família. Existe uma ampla bibliografia sobre cooperação, confiança, reputação.

estas noções de aproximação entre reinos e casas reais eram inculcadas por todos, mesmo por aqueles que sabemos estarem distanciados dos meandros do poder e da política; respondendo a uma acusação de contrabando de naipes e espelhos, no tribunal de Valladolid, Lopo Nunes Vitória, mercador do Porto, responde, em 1567, “que o reino de Portugal, sendo independente e com um rei soberano, sempre os dois reinos de Portugal e Castela se ajudaram um ao outro contra os inimigos, como tio e sobrinho, e como bons amigos que eram”.¹⁷ Ou ainda no mundo dos seguros marítimos, de que a praça de Burgos é o exemplo mais completo nos séculos XV e XVI e onde vários milhares de apólices sobre mercadorias e embarcações portuguesas dão prova desta expansão do negócio internacional no tempo de Magalhães e, sobretudo, depois dele.¹⁸

3. As cumplicidades entre mercadores, a importância – para os poderes – da sua utilização como fonte de informação essencial para a avaliação dos projetos e do poderio dos adversários, no fundo, o reconhecimento da capacidade de intervenção e de recursos destes homens, fica bem patente no episódio seguinte, que incluirei em livro que preparo sobre as relações entre Portugal e Castela no tempo pós-Magalhães.

Episódio marcado por ligações desvendadas numa carta de um mercador de Burgos chamado Juan de Escalante. Missiva ‘comprometedora’ a ponto de nos colocar na pista de uma forte relação entre espionagem burgalesa e negócios atlânticos, abrindo pistas que apontam para o facto de que terá sido uma rede multinacional a influenciar os termos do Tratado de Saragoça, que ajustou os termos do negócio do *Maluco*.

A ‘suspeita’ tem cabimento e não falta matéria para a fortalecer. Desde logo, porque negócios, política e intriga internacional andam muito juntos. Não se trata de um juízo *a priori* ou preconceituoso. Essa ligação não é de hoje; tem uma história de séculos.

Vejamos quem participou, quem terá vendido segredos, que segredos, quem os comprou e como foram pagos.

Nos papéis da Casa da Índia encontra-se o seguinte alvará.

“Provedor e ofiçiaes da nossa Cassa da Imdia. Avemos por bem que se compre a Joham Escalante pannos e lemçoos que valham de dous mil cruzados pera cima ate dous mil e quinhentos per avaliação e na maneira que se faaz com Bernaldim de Medina que se lhe pagaram em mallagueta a quinze cruzados o quintall / feito em Lixboa a XII dias de março Bastiam Luis o fez [ano] de mil V^c XII”. Está assinado pelo rei D. Manuel I.¹⁹

¹⁷ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – *PL Civiles*, Pérez Alonso (F), caja 530,1.

¹⁸ Os navios portugueses no Atlântico raramente circulavam sem ter feito seguro em Burgos. É fundamental a consulta do impressionante trabalho de CASADO ALONSO, Hilario – *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021.

¹⁹ Torre do Tombo (TT) – *Corpo Cronológico*, Parte I, mc. 11, n.º 32.

Aparentemente trata-se de um documento inocente, banal e normal. Quem o ler regista uma de tantas transações idênticas no conjunto dos negócios da Casa da Índia. Os mercadores de Burgos eram afamados no comércio internacional de têxteis, e fundamentais no regime de trocas dos portugueses no ultramar, sendo prioritário garantir quem os pudesse fornecer com facilidade. Não havia mercador de Burgos que não se dedicasse às lãs.²⁰ Juan de Escalante comprometia-se a entregar os têxteis, aceitando ser pago em malagueta, produto abundante nos armazéns de Lisboa, e ‘especiaria’ africana apreciada por toda a Europa. O acordo era celebrado nos mesmos termos daquele que já se fazia com outro mercador seu conterrâneo: Bernaldim de Medina. Tudo normal, portanto, e simplesmente mais uma alínea na pauta do comércio internacional português do século XVI. E também nos parecia normal que em 1528 D. João III assinasse alvará confirmando o contrato de venda do açúcar dos seus quintos na ilha da Madeira ao mesmo Juan de Escalante e a Pedro de Ayala, da mesma cidade, e que em 1531 o beneficiário passasse a ser Bernaldim de Medina e outros sócios, embora Escalante continuasse a fazer as vezes de procurador de um deles.

Mas tudo isto, que nos parece usual e rotineiro, repito, deixa de o ser perante o que segue; e o que segue é isto:

“Agora darei conta a Vossa Alteza [fala com D. João III] do negócio que trouxe a cargo de tentar a pessoa que Vossa Alteza sabe o qual veio aqui há dois dias. Falámos de muitas coisas que por escrito se nom podem por. O caso é que procurei descobrir terra e achei aparelho para efectuar muita coisa naquele negócio e ficamos muito conformes pera falar mais largamente nisso / e hoje vamos juntos à corte e daí nos vamos a Burgos a ter a Pascoa / por isso não quis aqui abrir-me com el nem mostrar demasiado interesse de nada salvo que pouco a pouco vá ganhando teia pera tentar e calar bem se é dobrado ou deveras o que me diz e assim acho que toma a isso vontade e que deseja vir ao que desejo (...) e neste passo não me quero alargar porque la palavra es peligrosa se entro nisto muito e alcanço a saber onde esta a salvação ou perdimento deste negócio e não o posso dizer por pluma como saberia de língua”.²¹

Tentar a pessoa que Vossa Alteza sabe, levá-la a ficar conforme, não se alargar no que conta (*cosas que por escrito se nom pode por*), por carta, *porque la palabra es peligrosa*, e o mais seguro seria dizer o resto pessoalmente, de viva voz. Todo este relatório é assim, feito de meias palavras. Cheio de cautelas. Contém matéria muito interessante e tratarei de o publicar. Mas não deixarei de o relacionar com os factos que marcavam as relações Portugal-Castela no início do século XVI e com os projectos do Estreito de Magalhães e do Mar do Sul.

²⁰ CASADO ALONSO, Hilario – “Comprar y vender en las ferias de Castilla durante los siglos XV y XV”, in **Faire son marché au Moyen Âge. Méditerranée Occidentale, XIII-XVI^e siècles**, coord. por Judicaël Petrowiste, Mario Lafuente Gómez. Madrid: Casa de Velázquez, 2018, p. 111-131, <https://books.openedition.org/cvz/5402>

²¹ TT – **Corpo Cronológico**, Parte I, mc. 29, n.º 44.

Foi escrito em 30 de março de 1523. Nessa altura avançavam na Corunha (em Bilbao, Avilés e noutros portos) os preparativos da nova armada que Castela despacharia para as Molucas pelo caminho que Magalhães descobrira.

Escalante relata vários assuntos, de uma forma muito assertiva, diga-se, sem rodeios que o destinatário não apreciaria: fala-lhe de negócios, do andamento das feiras de Medina e do que fazia para lhe conseguir crédito (estava mandatado para isso), desvenda segredos da corte de Carlos V – mesmo não a frequentando –, alerta para a existência de espiões na de Portugal que deviam ser vigiados e neutralizados, e dá instruções sobre a forma como deviam ser dissimuladas as comunicações entre ambos. Chega a utilizar linguagem cifrada. Mas principalmente denuncia – com muito cuidado – a preparação daquela armada, que se apregoava para França, mas que na verdade iria para outro lugar menos do agrado de Portugal: era a armada que se aprestava para o Estreito de Magalhães, em plena época de negociações de jurisdições entre Portugal e Castela na sequência da primeira circum-navegação, e que seria comandada por Jofre de Loaisa.²² Sabia do que falava. O próprio intervinha nas compras de ferro e outros apetrechos para os navios. Muito importante: era parceiro de Cristóbal de Haro, principal financiador da mesma expedição. Logo, este envolvimento directo nos aprestos e organização da armada faziam dele um agente precioso.

Juntava às informações sobre a expedição os avanços que vinha fazendo sobre Simão de Alcazaba (a tal *pessoa que Vossa Alteza sabe*), um português, homem de corte, que não havia muito tempo chegara a Castela, colocara-se ao serviço de Carlos V, e já andava a tratar da instalação da Casa da Especiaria da Corunha – servindo Cristóbal de Haro, que era um dos principais interessados nesse projeto – e andando nos preparativos da frota e almejando participar nela, o que não viria a acontecer. Também lá andava Estêvão Gomes à procura de uma vaga, mas quer Gomes quer Alcazaba não embarcariam. Estêvão seria incumbido de uma missão que o poderia ter guindado à galeria dos heróis navegadores que fundaram o imaginário de aventura que a expansão nunca foi, caso tivesse resultado: encontrar nova e melhor passagem, para o Pacífico, recebendo um navio e homens para o navegar, partindo antes da armada. Por seu turno, Alcazaba faria carreira na administração naval castelhana e chefiaria desditosa missão à América do Sul.

O espião contava ao Rei mais algumas coisas que acreditava serem do interesse da sua coroa e reino, mostrando esta interessante faceta das relações entre a Coroa e mercadores, estes contactos que, em certos momentos, eram pessoais e funcionavam a esse nível, desmistificando, de certa forma, o distanciamento que acreditávamos ter existido entre o Rei e os seus súbditos.

Para sublinhar a importância da carta de Juan de Escalante, importa lembrar o texto de Alan Marshall, no qual afirma que o tema da espionagem escapa bastante à historiografia por

²² ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María – “Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”, in *Anales de Derecho*, nº 21, 2003, p. 217-237.

alegadas dificuldades impostas pelas fontes e sua interpretação, ou com o pretexto de que a tais atividades secretas faltam verdadeiros documentos históricos.²³ Muitas vezes creio que o que falta é procurar pacientemente e, como refere o mesmo Marshall, devemos interpretar a prática segundo um contexto e de acordo com um discurso que, neste tempo, está em formação. Tudo o que vem naquela carta resulta da atividade de um espião (ou de um informador se quisermos distinguir modos e níveis de atuação) e o seu conteúdo confirma-o. Os arquivos ibéricos conservam outras mais, provando que existem documentos em quantidade e qualidade para que possamos ter melhor ideia sobre o assunto.

Porque os burgaleses eram os principais financiadores das empresas económicas das coroas tinham acesso a instituições e a informações sigilosas muito valiosas para todos os interessados na expansão ultramarina e no controlo do melhor comércio do mundo. A troca de informações era um jogo. E nesse jogo ficamos sempre um pouco de fora. Por exemplo, na carta de Juan de Escalante, sabemos o que ele conta ao rei de Portugal. Mas não sabemos o que guardava para si. A gestão da informação tinha de ser conduzida como os negócios, cuidadosamente, pois não raramente os ventos mudavam. Mas enquanto sopravam de feição, uma coisa parece ser evidente: que estes homens se aproveitavam dessa mais-valia ‘oferecendo-a’ para negociar e obter proveitos para as suas companhias.

Com o contrato da malagueta D. Manuel comprou um ativo importante. D. João III, como se vê, herdou-o e manteve-o. É interessante verificar esta passagem de espíões de um reinado para outro; os castelhanos farão o mesmo havendo pagamentos a informadores num reinado e as suas missões avaliadas no reinado seguinte para se decidir se convinha conservá-los. De certa forma, temos aqui aquilo que o autor britânico já citado enquadra num esquema de patronagem (a proteção que o Rei dispensa a um servidor, neste caso promovendo os seus negócios) que favorecia a espionagem.²⁴ Quanto a Juan de Escalante, ‘comprado’ por D. Manuel com 2500 cruzados de panos, revelou-se um ativo interessante onze anos depois, e poderá ter sido mesmo com *O Piedoso* que ele deu o passo seguinte, isto é, que começou a espionar. Ou então estou a interpretar mal e esta foi a primeira ação de espionagem que cumpriu para o novo rei (que ascendeu ao trono nos últimos dias de 1521) pois assim pode também ser interpretada a afirmação que faz nas despedidas, “as cartas que a Vossa Alteza escreviere yram por quenta para saber sy alguna se perde y esta he nº 1”.

Escalante comunicava via embaixadores Pêro Correia e João de Faria, que completavam as informações que ele lhes transmitia com outras que eles próprios recolhiam..., como espíões que também eram.

Talvez Escalante (e indiretamente algum dos embaixadores) andasse a convencer Gomes a regressar a Portugal, como se fazia com Simão de Alcazaba, e como se fizera com Magalhães

²³ MARSHALL, Alan – *Intelligence and espionage in the English Republic c. 1600-60 (Politics, Culture and Society in Early Modern Britain)*. Manchester: Manchester University Press, 2023, p. 25-26.

²⁴ Idem, *ibidem*, p. 5, 15-16, 25, etc.

até à exaustão. Finalmente, revela-se aquilo que era sabido: a ligação entre Juan de Escalante e Cristóbal de Haro, principal investidor privado da empresa da especiaria.

O negociante de panos revelava-se um bom espião e os contratos seguintes que o Rei lhe facilita, os da malagueta e do açúcar, têm todo o ar de recompensa pelos serviços prestados. E de repente, começando a ‘desatar o fio à meada’, é todo um emaranhado de ligações que se destapa, um mundo de redes, bem organizadas, de amplo raio de ação, logo no início do século XVI, no qual o próprio Escalante nem sequer seria o elemento central. De certeza que não era.

4. A *liga de Burgos*. O primeiro contrato, como vimos, dizia que se fizesse como naquele que tinha sido assinado com Bernaldim (Bernardino) de Medina. Medina também era de Burgos, vivia em Lisboa, e conhecem-se-lhe acertos com D. Manuel desde, pelo menos, 1505 – comprando-lhe açúcar e especiarias. Depois há-de aparecer nos outros contratos de Escalante; ou como parceiro, ou como procurador de outros investidores. De resto, tanto Juan de Escalante como Bernaldim de Medina (e mais alguns), ora protagonizam os acordos com o Rei, ora parecem ser homens de mão de outros mercadores mais fortes.²⁵

Estes, de maiores cabedais e mais influentes, são constantemente mencionados nos documentos; uns mais abertamente, outros de forma mais ou menos dissimulada. Ou simplesmente não surgem, mas não deixam de estar por trás de todo o enredo. Cristóbal de Haro, talvez o principal, por exemplo, nunca aparece. Explico! Fora um dos grandes investidores na empresa expansionista portuguesa no tempo de D. Manuel, até ao momento em que se zangou com o Rei. Ou o Rei com ele. Por certos navios dele e do irmão Diogo que foram aos Rios da Guiné e não deviam ter ido carregar escravos e que Estêvão Zuzarte capturou (e terá afundado) e o Rei não quis pagar. Haro parece ter levado a mal.²⁶ Liquidou contas, ficaram coisas por lhe pagar, levou a firma para Castela e, como se sabe, financiou a expedição de Magalhães; a Índia e as especiarias eram coisas que não queria perder e Magalhães deu-lhe a oportunidade de continuar nesses negócios; mais ainda: a médio prazo – e jogando também com a ambição dos nobres galegos capitaneados por Fernando de Andrade das Mariñas – esteve na vanguarda do processo de criação da Casa da Especiaria da Corunha²⁷ como feitor

²⁵ A *liga* era composta por numerosos mercadores e homens de negócios, e chegava a todos os lugares-chave do comércio internacional de então. A Lisboa, a Sevilla, à Flandres, às Índias e, indiretamente, aos domínios atlânticos (os mais notados neste contexto) portugueses. Ver PALENZUELA DOMÍNGUEZ, Natalia – **Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media**. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003, na esteira dos trabalhos de Hilario Casado Alonso e, sobretudo, de BASAS FERNÁNDEZ, Manuel – “Mercaderes burgaleses en la Sevilla del siglo XVI”, in **Boletín de la Institución Fernán González**, 1^{er} sem., año 44, núm. 164, (1965), p. 483-502.

²⁶ Foi Jaime Cortesão quem primeiro elaborou esta teoria do afundamento dos navios por Zuzarte, não consensual.

²⁷ LEÓN-BORJA, István Szászdi – “La Casa de La Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V”, in **Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña**, 2008, 12, p. 905-914; idem – “Los portugueses y la fundación de la Casa de la Contratación sevillana el año de 1503. La huella de don Alvaro de Portugal”, in **O Tempo Histórico de D. João II nos 550 anos do seu nascimento. Actas do Colóquio**. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 2005, p. 283-324.

(desafio que o fez mover todas as influências que podia mobilizar e é mais uma prova deste ‘derrubar’ barreiras, mostrando a participação portuguesa em assunto tão sensível da política e administração colonial do reino vizinho) e continuou a deter fortes interesses na expansão castelhana. Na portuguesa também, embora assim, por interposta pessoa. Ou pessoas. Haro tinha origens flamengas, era de Burgos (Belorado) e procedia de uma família de cristãos-novos (conversos em Castela). Numa daquelas alianças tão características destes meios, casou com Catarina de Ayala, com ela viveu e junto dela está enterrado, em capela privativa na igreja de San Lesmes de Burgos.

Precisamente, Ayala, um dos nomes a fixar. Quando D. João III recompensou Juan de Escalante com o negócio de açúcar da Madeira (simplificando-lhe a compra dos quintos de açúcar a que a Coroa tinha direito na Ilha), este mercador revelava que, afinal de contas, era procurador de ... Pedro de Ayala. Pode ser impressão minha, mas Escalante parece-se muito com a figura do ‘facilitador’ partilhando uma agenda, e um testa-de-ferro. Começamos, assim, a perceber o padrão, eventualmente por ordem de grandeza: Haro, Ayala, Medina, Escalante; o primeiro, ‘saiu’ de Lisboa, mas todos os outros permaneceram.

Outro muito forte era Alonso de Sevilha. Dele dizia o embaixador João da Silveira a D. Manuel ser “um dos principais servidores de El Rei” – e sabemos que estas palavras significavam uma ligação na qual se trocavam serviços por graças e favores – ficando assim introduzido mais um dos ‘discretos’. Fez-se útil a Portugal durante as negociações que os Silveira (João e André) conduziram em França por causa das represálias suscitadas pela pirataria normanda. Vivia em Ruão. E por isso, por esses bons serviços, foi recompensado com sucessivos contratos no Reino, (o mais ‘inocente’ seria “o contrato das maçãs”), incluindo estes a que me refiro a propósito de Juan de Escalante. Logo em 1508, teve carta de segurança outorgada por D. Manuel para andar livremente por Portugal quando quisesse, “porquanto espera trautar grossamente em nossos regnos”, dando-lhe “toda a segurança a ele e a todos seus feitores que com suas mercadorias trautarem nestes regnos e queremos que ele e suas mercadorias e navios e companhia que neles vierem nom serem presos, tomados nem represados nem fecto outro nenhum embargo por nenhuns roubos, tomadia que a nos e a nosos vasalos, sobditos e natu-raes tenham fecto ou ao diante fazerem, o que nom esperamos e que os capitães e mestres dos navios que andam de armada ou merchantes”²⁸, os respeitem e não lhes bulam.

Alonso de Sevilha, que como os restantes intervenientes nesta história alterna funções tanto aparecendo como protagonista como logo de seguida como simples procurador de outro parceiro, introduz o seguinte na lista dos ‘discretos’: Pedro de Quintanadueñas. E, porventura, o seu irmão António, fortíssimos no trânsito de panos por toda a Europa (contavam-se entre os principais exportadores de lãs burgalesas) e em particular no comércio entre Ruão (Toulouse também) e as cidades e portos ingleses (a começar em Londres), com familiares na

²⁸ TT – *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 5, fl. 5.

Flandres (Antonio de Quintanadueñas foi cônsul em Bruges em 1510) e em Burgos alguns membros desta família chegaram a governar a cidade. Os Haro também.

Não por acaso, para além dos tratos com Haro e os outros já aqui referidos, os Quintanadueñas estavam associados, em Ruão, aos Pardo. E aos Medina. E aos Sevilha. E pela Andaluzia, de que aqui ainda não falei, os Pardo estavam muito ligados aos Escalante, e essa relação fará mais sentido e terá maior significado noutro episódio de espionagem e contra-espionagem que envolverá um dominicano castelhano de Cochim, frei João Caro de seu nome, “matemático das estrelas” e protagonista nas alterações de Cochim (vice-rei Mascarenhas vs. Sampaio, questão que desenvolverei oportunamente).

Torna-se difícil abarcar toda a dimensão destes relacionamentos. Mas o que parece evidente é que, com estas linhagens mercantis e com aquilo que os documentos nos dizem acerca do modo como formavam um bloco coeso, o quadro começa a completar-se e a fazer mais sentido. Ainda falta somar-lhe mais alguns ‘discretos’, mas poderosos mercadores e banqueiros. Em geral, procedem de Burgos, mas vêm acompanhados por gente de peso: genoveses e alemães, os mais fortes na abertura do século XVI.

Não conseguimos estabelecer um percurso tão claro para a burguesia portuguesa, pelo menos nesta cronologia. Mas não se duvida que tinha os mesmos interesses e, mesmo que em menor escala – refiro-me ao poderio financeiro, à capacidade de influenciar destinos económicos internacionais e, mesmo, a construção destes impérios, participa, com a vantagem de estar nos portos e de conhecer o processo, e aguarda pacientemente que a sua hora chegue, como chegará com o triunfo das economias atlânticas, do açúcar, da prata e do tráfico de escravos.

Como os reinos, burgaleses, sevilhanos, genoveses e alemães (também portugueses) e os seus consórcios rivalizavam. Mas nem só de rivalidades vive o homem. E o dinheiro que se ganhava ajudava a mitigá-las.

5. Todos esses vínculos explicavam, também, a presença dos alemães nesta cidade de Lisboa. Não que os identifique neste ‘novo que comecei a desensarilhar’ com Juan de Escalante, mas porque os mesmos burgaleses escreveram com eles uma crónica do viver mercantil na capital lusa. Uma crónica cheia de incidências e ocorrências, como a que segue.²⁹

Os Fugger e os Welser, de Augsburg, estavam há algum tempo em Portugal. A companhia dos Welser foi mesmo uma das primeiras a perceber as alterações na geografia do comércio de especiarias e a vir para Lisboa, logo seguida dos Imhoff de Nuremberga. Aqui crescia a colónia alemã e as empresas estabeleceram feitorias, deslocando pessoal para as fazer funcionar.

²⁹ Retirada do excelente estudo de POHLE, Jürgen – **Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I**. Lisboa: CHAM/Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2017, p. 123-126.

Na capital encontramos informações abundantes sobre a movimentação dos mercadores internacionais e sobre o modo como passavam a sua existência em Portugal. Melhor ainda: se os textos que venho a citar têm o carácter de documentos formais, cartas para o rei ou contratos comerciais, que não nos deixam ver quase nada da vida dos personagens, a escrita dos agentes para a Alemanha desvenda outros segredos e hábitos sociais. Por exemplo, que estas empresas também espiavam os feitores e empregados de quem tinham queixas ou suspeitas de comportamentos impróprios; como funcionavam estes escritórios e armazéns, e, também, como as feitorias eram locais de convívio, por vezes excessivo (dependendo do ponto de vista), e suficientemente movimentadas para que encontros e combinações deste tipo passassem despercebidas.

Num desses relatórios, o de Sebald Kneussel, que veio vigiar Calixtus Schüller, feitor dos Imhoff, entre 1511 e 1512, os dados sobre o convívio entre os mercadores estrangeiros em Lisboa são muito ricos. Calixto tornara-se um problema para a companhia. Sebald descreve-o como um bruto entusiasta da aplicação da força em doses generosas sobre os subordinados. Nem sequer um dos jovens herdeiros da empresa, Michael Imhoff, então aprendiz, foi poupado, corrigindo-lhe as faltas com duas valentes sovas, ainda assim não tão fortes como as que regularmente distribuía pelos empregados e pelos escravos, sabendo-se que deixou um destes inutilizado. Além disso, comunicava o mesmo auditor, dormia com as mulheres que podia, solteiras, casadas e freiras, havendo notícia de, pelo menos, cinco filhos que com elas tivera. Para completar o ‘ramalhete’, era viciado em vinho e em cartas. As de jogar, bem entendido, porque a correspondência para a Alemanha não era propriamente a maior das suas preocupações. Tanto quanto o ‘inspector’ Schüller pudera perceber, transformara a feitoria dos Imhoff numa autêntica taberna e casa de jogo. E é nesta ‘taberna’ que descobrimos mais uma pista sobre o nosso espião Juan de Escalante e seus parceiros. Melhor: encontramo-lo literalmente ali, pois era um dos que regularmente frequentava a casa. E não ia sozinho: à mesa, com ele e com o anfitrião, costumavam estar vários alemães e... Cristóbal de Haro, mais alguns burgaleses estantes em Lisboa: os Medina, Sevilha, Castro, Pardo. Atraídos pelo colorido dos naipes, certamente, mas não exclusivamente para jogar e beber.

A concluir o tema ‘Escalante’/Burgos, permita-se uma pequena súmula sobre este assunto e sobre o que este emaranhado de dados nos oferece. Creio que andamos há muito a dizer as mesmas coisas sem arriscar ir mais longe. Neste caso topamos com mercadores de Burgos e ficamos com uma ideia um pouco mais completa sobre o que andavam a fazer. Pois bem, a generalidade dos textos sobre eles é muito descritiva. Assim, simples: vendiam lãs e outros têxteis, compravam ferro e materiais pesados para as indústrias navais, investiam em mercadorias de todo o tipo, compravam e forneciam pão quando havia escassez, adquiriam prata e ouro na Europa e no ultramar, negociavam com produtos do Atlântico e do Oriente, acumulavam capitais, frequentavam as feiras de dinheiro de Medina del Campo e Medina de Rioseco, tinham gente em Sevilha, Ruão, Paris, Londres, Antuérpia, e

faziam mais isto e aquilo. Não é pouco. Mas por não ser pouco, como que nos damos por satisfeitos e falhamos quando pretendemos explicar todos os expedientes a que deitavam mão para chegar a tudo isso. Ora, documentos como os dos embaixadores, a carta nº 1 de Juan de Escalante e a sucessão de contratos a favor da rede a que ele pertencia, e o viver no ‘tafur’ dos Imhoff, permitem-nos ir mais longe. E dar a perceber a todos que a história é muito mais complexa. Como se ligavam, como e através de quem faziam *lobby*, como prosperavam graças a recursos lícitos e menos claros, como trabalhavam e com quem trabalhavam estas redes, como valorizavam (e se aproveitavam) as suas origens (eram todos conversos) e, mais uma vez, como se imiscuíam nos circuitos mais exclusivos, a altíssima capacidade de organização que revelavam, o uso intensivo de correios e gestão de informação, e o assentamento nos principais pontos dos impérios, desde logo, e mais uma vez, em Lisboa e em Sevilha onde seria impossível que não os encontrássemos.

6. Porque acumularam informação e porque conviviam com as novidades que a cada arribada os navios portugueses traziam, não admira que soubessem quem tinha valia técnica (e, se possível, somando a essa valia relações sociais e pessoais úteis) e quem devia ser ‘contratado’ para fazer em Castela igual construção ultramarina.

Solis, Magalhães, Faleiro, Diego Ribero, Estêvão Gomes, Simão de Alcazaba e tantos outros que os anteciparam e se lhes seguiram, estiveram nessa condição. E arrisco a dizer que praticamente todos estes caíram na sua teia de interesses, integrando, direta ou indiretamente, a sua rede.

Uma rede (mais do que uma, claro) e uns planos que nos criam problemas complexos. Deixando-nos na dúvida sobre o alcance do seu próprio entramado, que me parece vasto e complexo jogando nos dois tabuleiros, porventura apreciando as rivalidades entre os monarcas e os poderes para retirar proveito dessa divisão, garantindo que no caso improvável de haver um vencedor, a rede estaria com ele. Ou ganharia com os dois. Arrastando estes descontentes para dilemas que os faziam duvidar, repensar a sua posição, eventualmente devolver-se à terra de onde haviam saído e finalmente permanecendo, esperando por uma recompensa que valesse a pena. Mas, na maior parte dos casos, valendo somente o seu sacrifício. Solis desaparecido no Rio da Prata; Magalhães, morto sem qualquer glória numa escaramuça no Pacífico (Elcano, que também esteve na mão dos burgaleses desde sempre, liquidado de modo ainda mais prosaico, pelo escorbuto, em plena viagem por esse Oceano Pacífico que corra com o português), Faleiro, terminou os seus dias num hospício de Sevilha, Ribeiro, morreu na mesma cidade, reduzido a fazer mapas, instrumentos náuticos e a vender a patente de umas bombas de escoar água dos navios, Gomes, acabou às mãos dos índios do Paraguai, e Alcazaba, foi assassinado pelos próprios homens na Patagónia...³⁰

³⁰ Deixo aqui, sem preocupação erudita, estas notas de investigação que, tal como referi, fazem parte de um projeto pessoal mais desenvolvido, cujos resultados em breve espero publicar.

E Cristóbal de Haro?

Acabou os seus dias em Burgos, cidade de que foi regedor, rico, e com túmulo digno de um rei na igreja de San Lesmes, ornado com os triunfos da sua vida, os barcos das armadas e as especiarias do Maluco, e onde se pode ler:

“Aqui yacen los sennores Xristobal de Haro fador de la maiestad del emperador Carlos Quinto de la cassa de la contratacion de la especeria i regidor de la cibdad de Burgos patron desta capilla y Doña Catalina de Ayala, su mujer. falleció el en el mes de noviembre del año de mil e quinientos e quarenta i un años y ella en el mes de octubre del año de gracia de mil e quinientos e quarenta y seis. Dejaron dotadas en esta capilla cinco misas rezadas cada semana con sus responsos. requiescant in pace. Amen».

E o Estreito? Apesar do entusiasmo dos relatos de Gamboa, ou dos pareceres dos governadores das terras adjacentes, não interessou a mais ninguém. Drake foi por lá e surpreendeu castelhanos e portugueses que não contavam com navios vindos por essas bandas, mas nem o êxito que alcançou com esse feito – e foi um enorme sucesso financeiro, tão ricas foram as presas que alcançou – foi suficiente para chamar mais navios a tão inóspita passagem.

Portugal e Espanha partilham-no como memória do seu passado marítimo. Continuando a rivalizar. Mas quero acreditar que essa é uma rivalidade de vizinhos e irmãos, que se conhecem bem. E que como irmãos que têm casa um ao lado do outro, gostam de se espicaçar. Tantas vezes, com fino humor e ironia como no século XVI. Enviado por D. João III a Carlos V, D. Rodrigo Lobo, 3º barão de Alvito, levou na embaixada 18 cavaleiros. E quando em Toledo um nobre castelhano lhe perguntou se com tal companhia pretendia invadir Castela, o barão replicou-lhe que se tivesse vindo para isso não precisaria de tantos portugueses.³¹

³¹ SARAIVA, José Hermano – **Ditos portugueses dignos de memória. História íntima do século XV**, 2ª ed. Lisboa: Publicações Europa-América, 1989, p. 134-135 (342).

Bibliografia

Fontes manuscritas

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid – PL Civiles, Pérez Alonso (F), caja 530,1

Torre do Tombo – Chancelaria de D. Manuel I, liv. 5, fl. 5

Torre do Tombo – Corpo Cronológico, Parte I, mç. 11, n.º 32

Torre do Tombo – Corpo Cronológico, Parte I, mç. 29, n.º 44

Estudos

ANTUNES, Cátia; POLÓNIA, Amélia, (eds.) – *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*. Leiden: Brill, 2016

AZEVEDO, Pedro de – “A marinha mercante do norte de Portugal em 1552”, in *Archivo Historico Portuguez*, vol. 11. Lisboa, 1904, p. 241-253

BARRETO, Luís Filipe – *Caminhos do saber no Renascimento Português: estudos de História e Teoria da Cultura*. Lisboa: IN-CM, 1986

BARROS, Amândio J.M. – “O negócio atlântico: as redes comerciais portuenses e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)”, in *Revista da Faculdade de Letras – História*. Porto, III Série, vol. 8, 2007, p. 29-47

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel – “Mercaderes burgaleses en la Sevilla del siglo XVI”, in *Boletín de la Institución Fernán González*. 1er sem. 1965, Año 44, n. 164, p. 483-502

CARABIAS TORRES, Ana María, (ed.) – *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Salamanca: Universidad de Salamanca, 1994

CASADO ALONSO, Hilario – “Comercio e mercaderes en el Valle del Duero (siglos XV y XVI)”, in *Estudios de Historia de España*, 12 (1), 2010, p. 93-115

CASADO ALONSO, Hilario – “Comprar y vender en las ferias de Castilla durante los siglos XV y XVI”, in *Faire son marché au Moyen Âge: Méditerranée occidentale, XIIIe-XVIe siècle [en ligne]*. Madrid: Casa de Velázquez, 2018

CASADO ALONSO, Hilario – *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021

DOMINGUES, Francisco Contente – “A disputa pela posse do Atlântico e a política de D. João II”, in Luís de Albuquerque (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. I. Lisboa: Selecções do Reader's Digest, 1993, p. 371-387

FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia, 1995

FONSECA, Luís Adão da – “De Tordesilhas a Zaragoza, do Oriente ao Pacífico (1494-1529)”, in Leoncio Cabrero Fernández (coord.) – *España y el Pacífico*. Legazpi, vol. I. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 1994, p. 167-184

FONSECA, Luís Adão da – “Horizonte castelhano no debate político em Portugal no final da Idade Média”, in *Jornadas de cultura hispano-portuguesa*, Vicente Ángel Álvarez Palenzuela, ed. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1999, p. 147-162

GASPAR, Joaquim Alves – “Navegação e cartografia náutica nos séculos XV e XVI”, in *Ciência, Tecnologia e Medicina na Construção de Portugal Volume I: Novos Horizontes – Sécs. XV XVII*, Antonio Sánchez, Palmira Fontes da Costa e Henrique Leitão, coordenadores. Lisboa: Tinta da China, 2021, p. 101-126

KADENS, Emily – “Pre-Modern Credit Networks and the Limits of Reputation”, in *Iowa Law Review*, 100, 6: 2429-55

LEITÃO, Henrique – *Os Descobrimentos Portugueses e a Ciência Europeia*. Lisboa: Alêtheia Editores, 2009

LEÓN-BORJA, István Szászdi – “Los portugueses y la fundación de la Casa de la Contratación sevillana el año de 1503. La huella de don Alvaro de Portugal”, in *O tempo histórico de D. João II nos 550 anos do seu nascimento*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 2005, p. 283-324

LEÓN-BORJA, István Szászdi – “La Casa de La Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V” in *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 12, 2008, p. 905-914

MARSHALL, Alan – *Intelligence and espionage in the English Republic c. 1600-60 (Politics, Culture and Society in Early Modern Britain)*. Manchester: Manchester University Press, 2023

MATOS, Artur Teodoro de – *A armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI*. Lisboa: Academia da Marinha, 1990

MENESES, Avelino de Freitas de – “Uma memória de Portugal”, in *Arquipélago - História VI* (2002), p. 385-397

MIRA CABALLOS, Esteban – *La armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias 1521- 1550*. s/l: Muñoz Moya Editor, 1998

MIRA CABALLOS, Esteban – *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2019

ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María – “Estudio histórico-jurídico de la expedición de García Jofre de Loaisa a las Islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España”, in *Anales de Derecho*. Universidad de Murcia, nº 21, 2003, p. 217-237

PALENZUELA DOMÍNGUEZ, Natalia – *Los mercaderes burgaleses en Sevilla a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003

POHLE, Jürgen – *Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2017

SARAIVA, José Hermano, (ed.) – *Ditos portugueses dignos de memória. História íntima do século XVI*. Mem Martins: Europa-América, 1980

TRIVELLATO, Francesca – *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*. New Haven and London: Yale University Press, 2009

ENTUSIASMO VERSUS REALISMO EN UNA DÉCADA DE CAMBIO, 1519-1529. ELCANO EN SU LABERINTO.

Mariano Cuesta Domingo¹

Resumen

El objetivo de este artículo es centrar el tema mediante las coordenadas habituales (tiempo, espacio, hombre) en una década prodigiosa (¿cuál no lo era entonces!), considerando brevemente las raíces en el tiempo precedente pero fijando la atención en el 2º y 3º subepígrafes (con atención a la economía y cartografía, el éxito y el conflicto del tercer ciclo de rivalidad fraterna en la expansión luso-hispana en su expansión ultramarina) los acontecimientos, su reflejo en los cambios y el final de un protagonista destacado.

Palabras-clave: Rivalidad luso-hispana; expansión ultramarina, economía; cartografía.

Abstract

The aim of this article is to focus the subject through the usual coordinates (time, space, man) on an astonishing decade (which was not then?!), briefly considering the roots in the previous period, but concentrating on the 2nd and 3rd subheadings (with attention to the economy and cartography, the success and conflict of the third cycle of fraternal rivalry in the Luso-Hispanic expansion in its overseas ventures), the events, their reflection in the changes and the end of an outstanding protagonist.

Keywords: Luso-Hispanic rivalry; overseas expansion, economy; cartography.

¹ Universidad Complutense de Madrid. mariano.cuesta.d@gmail.com; mcuestad@ghis.ucm.es

Bajo este título descriptivo se contraponen dos conceptos y un vocablo, *versus*, cuyo uso ha ampliado su significado con otra acepción, reconocida, de tal forma que es tan válido utilizarlo tanto a manera de oposición entre lo ilusorio y la realidad manifiesta, como proceso continuador que, desde lo inicialmente proyectado conduce a una nueva resolución política y económica.

La triple coordinada habitual ordena un enunciado difuso y, en apariencia, con rasgos paradójicos: El *Tiempo* se muestra en forma de tres lapsos de tensión sobrevenida a periodos de crecimiento y concluyen en acuerdos de paz puntuales (1479, 1494, 1529); entre tanto cada reino siguió su particular derrotero, excepto la década 1519-1529 que lo fue de confluencia, especialmente intensa en una confrontación y en la dificultad de su resolución.

El Espacio aparenta ser de extensión mínima; inexistente en los “mapamundis” y planisferios e imperceptible en las “cartas universales” (fig. 4); situado en una región insular de cartografiado borroso en los mapas de aquella época y durante décadas, que resultaban ser lineales, de información epidérmica con una propagación de vacíos, pero siempre ilustradores y en perpetua evolución. Jugaron un rol importante. Pero esas *líneas* dibujadas, fueran de puntos o quebradas, exponían el conocimiento existente sobre espacios tan inconmensurables que puede hablarse de más de 200.000.000 de Km² entre nuevo mar y nuevo mundo, por *tierra nueva e cielo nuevo*.

Y, la tercera, *el Hombre*, un protagonista complejo y de composición heterogénea que había dado soberbias aportaciones culturales; una acción antrópica que, en proceso de sucesión y simultaneidad, pasa por un progreso descubridor, explorador, conquistador, reordenador o, en una voz universal: *colonizador*.

La expansión ibérica.

Es impropio mencionar las aportaciones de la náutica e, incluso, subrayar la importancia de la expansión portuguesa en el siglo XV, por delante de la castellana hasta el pacto de Alcaçovas, y la posterior firma del tratado de Tordesillas (fig. 1).

Desde entonces hasta la partida de la escuadra comandada por Fernando de Magallanes la expansión tuvo una actuación especial en la Corona de Castilla y en tirantez fraterna con la de Portugal; España aprovechó la experiencia lusa para su propia expansión que iba progresando a buen ritmo, *nada es más difícil de emprender ni más peligroso de conducir que tomar iniciativa en la introducción de un nuevo orden* (parafraseando a Maquiavelo).

Del mismo modo, es de subrayar la actuación de una generación de personajes que, procediendo de diversos reinos europeos se reunieron en el entorno sevillano para mejorar su futuro personal. La nómina es numerosa, conocida y sus hechos mil veces narrados y valorados conforme a los intereses de cada autor.

Incluso en 1519 la faceta primordial continuó siendo la náutica-descubridora por más que se hubieran efectuado alguna acción de conquista y colonización, con efectivos tan

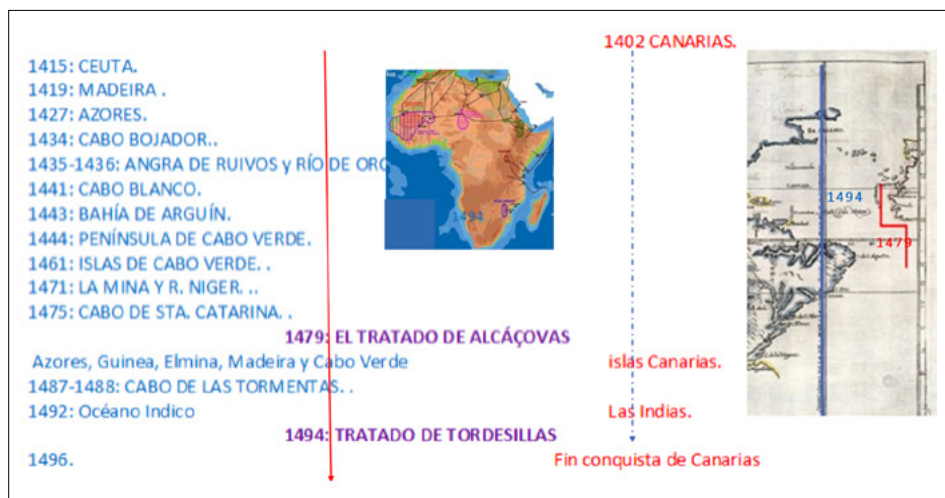


Fig. 1. Cuadro comparativo de los descubrimientos portugueses y castellanos (s. XV).

abultados que desestabilizaron las regiones sobre las que incidieron (colombina, ovandina y de Pedrarias). En conjunto, fue una actuación de numerosas empresas de descubrimiento que buscaban un *Paso* hacia el *Oriente*. Tallaron con sus proas aquella barrera y contribuyeron a configurar la imagen física de la fachada atlántica de un Nuevo Mundo (fig. 2). La cartografía resultante fue una imagen epidérmica, lineal; su espacio táctil no mostraba el interior, el espacio lo ocupaba una ornamentación a base de imágenes legendarias, mitológicas y siempre ornamentales. Los cartógrafos y sus obras parecían anclados en sus ideas (fig. 3); desde los antiguos portulanos al magnífico Ptolomeo, renacido en el siglo XV, con la carta de Cresques Abraham (1375) por medio.

Tuvieron una pervivencia que representa los denominados *ojos de la Historia*, los mapas o cartas; aquellos instrumentos del gobierno en que se percibe lo real y se barrunta lo ilusorio, donde se ve lo que se había intuido, lo cierto, lo ignorado y lo manipulado, lo ocultado (como el planisferio 1519) (Reinel, ed. 2006) (fig. 8); son instrumento e incluso arma donde se exhibe con tal sobriedad, arte y ciencia, matemática y cosmográfica, que el interpretador puede valorar con exactitud, el profano admirar y asombrarse y el poder planificar y, cómo no, exhibir sus éxitos ante enviados de otros reinos.

Fueron unos años de actividades en las “islas y tierra firme” plagadas de ensayos y errores, de descubridores-náuticos portentosos, de acción táctil sobre la geografía costera (los primeros mapas, de Juan de la Cosa y sus émulo Cantino y Caverio, de 1500 y siguientes) lo ponen de manifiesto inmediatamente); las cartas universales de 1524 y 1525 lo reiteraron a pesar de la distancia cronológica y los avances producidos. La población receptora e inmigrada era atendida mediante una legislación prolífica, bienintencionada, titubeante y cambiante; promocionándose una autocritica, a veces, acerva que dio lugar a debates enconados y el ordenamiento de nuevas realidades con la creación de una institución importante (la Casa

de la Contratación, 1503), donde el *Padrón Real entreabría las puertas a una cartografía avanzada* (Cuesta, 2021) y dejaron sentir su peso sobre las relaciones internacionales complejas (*Bulas alejandrinas* y, fundamentalmente el tratado de Tordesillas). Desde el punto de vista económico, la empresa resultó muy gravosa y escasamente rentable.

Tanta dificultad, tanto debate, tanta penuria, tanta falta de numerario, condujo a la administración a conseguir que, frecuentemente, aquella magna empresa de tal envergadura llevara a cabo, como se dice actualmente en una rara habilidad retórica, “a coste cero”, bajo cuyo eufemismo se suele velar lo que no oculta.

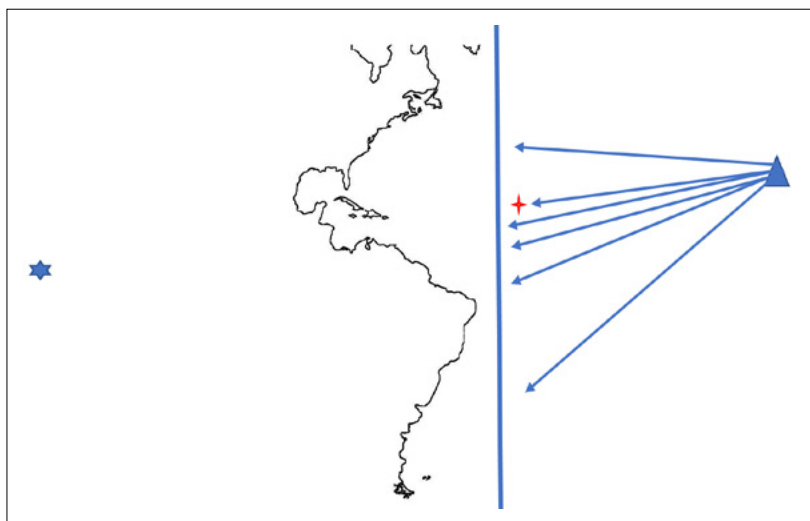


Fig. 2. Búsqueda del paso y configuración de la fachada atlántica del Nuevo Mundo

Hacia el gran cambio.

Cuando iba concluyendo la segunda década del XVI existían algunas certezas. Desde la Península hacia el Oeste existía un obstáculo formidable que, sin solución de continuidad, impedía el tránsito de las naves hacia la India, el Zipango y los archipiélagos de su entorno extremo oriental (fig. 5), precisamente donde se hallaba el objetivo; por otra parte, España había cimentado la ampliación de horizontes geográficos y había trazado “carreras” de acceso y rutas de aproximación a su respectiva periferia que fueron expandiéndose hasta formar una gran red. El esquema inicial estaba formado por las tres claves: Sevilla como llave maestra del Nuevo Mundo, Santo Domingo verdadera base en las Indias y Panamá, la llave y luego puerta al Mar del Sur (fig. 10) y seguía vigente una idea: la “búsqueda del paso” como necesidad acuciante y que no concluyó con el primer hallazgo.

Estaban originándose importantes modificaciones: aquel “estado mayor” aposentado en la Casa de Contratación se veía sobrepasado por las noticias que llegaban de ultramar como



Fig. 3. Configuración del Nuevo Mundo y del océano por explorar hasta las Molucas (1524, García de Toren, 1525, Juan Vespucio y D. Ribero).

apreciaba con tanto ardor Mártir de Anglería; la Casa se vio forzada a una revisión inmediata de sus Ordenanzas (1510) que, concluida la década de nuestro interés, necesitó de una nueva, corregida y aumentada (1531); no fue la última.

Para entonces había algunos datos precisos. Sevilla era la capital de la expansión, una abigarrada ciudad donde podía hallarse lo más importante, lo más sobresaliente, lo mejor y lo peor, por mucho que se simpatice con la literatura picaresca que tan gráficamente lo describe²; las sociedades confusas son caldo de cultivo para ello por más que pueda edulcorarlo un buen escritor o artista bajo términos distintos, románticos o neorrealistas... nada nuevo. Quienes desearan promocionarse, medrar, “ser alguien”, tenían que hallarse allí. Hete aquí que, para recuperarse de sus respectivos bajonazos, Juan Sebastián Elcano y Fernão de Magalhães se hallaron en Sevilla. Su distinto *curriculum* y sus diferentes relaciones personales lograron su incorporación, desigual, a una empresa para la que el portugués tenía todos los triunfos incluido su ascenso social y su nueva identidad como castellano, a pesar de los obstáculos promovidos por su antiguo rey dom Manuel I, o *Venturoso*.

Se ha explicado pormenorizadamente aquella empresa, en diversas ocasiones, toda la parte administrativa, de personal, de aprovisionamiento, alistamiento, derrota, repuestos, incidentes y demás vicisitudes; del viaje existe abundancia documental y prolífica bibliografía. Fernando de Magallanes³ partió con su flota de Sanlúcar de Barrameda (20, septiembre, 1519) halló *el paso* (28, noviembre, 1520) y encontró la muerte (27, abril, 1521); una sola nave que capitaneaba Elcano y docena y media de supervivientes arribaron a Sanlúcar (6,

² Así describe Mateo Alemán en su **Guzmán de Alfarache**: *Sevilla era bien acomodada para cualquier granjería y tanto se lleve a vender como se compra, porque hay marchantes para todo. Es patria común, debesa franca, ñudo ciego, campo abierto, globo sin fin, madre de huérfanos y capa de pecadores, donde todo es necesidad y ninguno la tiene. O si no, la corte, que es la mar que todo lo sorbe y adonde todo va a parar. Que no fuera yo menos hábil que los otros. No me faltaran entretenimientos, oficios, comisiones y otras cosas honrosas, con tal favor a mi lado, que era tenerlo en la bolsa...*

³ Conforme a la capitulación (22 marzo 1518) «para descubrir en lo que hasta ahora no se ha hallado... dentro de nuestros límites e demarcación en los dominios que nos pertenece y son nuestros en el mar océano».

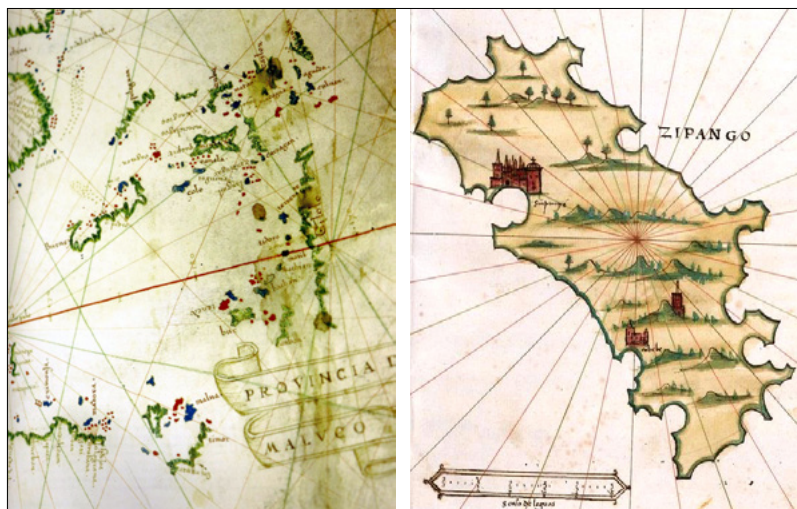


Fig. 4. Islas Molucas en el planisferio de 1525 (Diego Ribero) y, una década después, Zipango en el *Islario* (Alonso de Santa Cruz).

septiembre, 1522) después de recorrer la mitad de tan extraordinaria derrota⁴, que no era menos dificultosa que la primera media, como ha explicado Blanco Núñez (Blanco, 2021). Fue entonces; es quinientos años después, un hito destacable.

*

Otra proeza coetánea se produjo desde bases en las propias Indias. Hernán Cortés, sin participación oficial alguna, a la cabeza de una hueste notable, de 669 hombres pertrechados, con 16 jamelgos y algunas armas de fuego escasamente efectivas, ayudado por dos personajes rescatados, un español útil (Jerónimo de Aguilar) y una india imprescindible (Malintzin), con la indispensable colaboración de los indios totonacas y tlaxcaltecas, efectuaron una campaña sobre el Anáhuac que los condujo a la conquista de su capital, Tenochtitlan-México (8, noviembre, 1519). Y lo que era mucho más difícil, posteriormente reconquistarla (13, agosto, 1521) después de haber tenido que abandonarla en una huida tenebrosa; el 15 de octubre de 1522 era nombrado “Gobernador y Capitán General de la Nueva España”.

*

En consecuencia, la Corona dispuso de sendos triunfos, casi simultáneamente: el regreso de las islas Molucas, con un portentoso éxito económico en perspectiva, y la aparición de un extraordinario espacio continental con rasgos de infinitud, sorprendente por su población y cultura; unos territorios que abrían expectativas insospechadas, que podía influir en la toma de decisiones.

⁴ Fernández de Oviedo dice de la derrota de Magallanes y Elcano *Fue el camino que esta nao [Victoria] hizo, la mayor y más nueva cosa que, desde que Dios crió el primer hombre y compuso el mundo hasta nuestro tiempo, se ha visto, y no se ha oído ni escrito con más de notar en todas las navegaciones, después de aquella del patriarca Noé, ni aquella nao o arca...no navegó tanto como ésta.*

Lo que había sido un proceso de descubrimiento y exploración, con algunas acciones de conquista y efectos colonizadores, se veía alterado por impulso de las bases clave para nuevas operaciones de conquista, con realizaciones descubridoras y exploradoras e, indefectiblemente, de colonización: las citadas Santo Domingo y Panamá a la que hay que añadir México.

El entusiasmo, la ilusión, afectó a la Corona y a los funcionarios de la Casa de Contratación, también a la población que bullía entorno al Arenal de Sevilla, como luego narró Lope de Vega⁵.

El éxito.

Es bien sabido que en 1522 llegó a Sanlúcar un barco desvencijado, cargado de especias bajo la capitanía de Juan Sebastián Elcano; fue un “hecho histórico” (con perdón de los “medios”). En un corto lapso temporal sucedieron algunos acontecimientos cuya importancia se puso de manifiesto de forma inmediata y cuya sonoridad sobrepasó hasta lograr su perpetuación. Los dos primeros elementos que lo subrayaron fueron una carta y un mapa de gabinete; lo suficiente para que se originara una entusiasta e ilusionada reacción en la Corte, aunque la realidad llegara a imponerse; enseguida, la organización de una expedición hacia las Molucas.

El navegante había escrito al Rey unos documentos que se conocen como la *Carta de Elcano a Carlos I* (Sanlúcar de Barrameda, 6, septiembre, 1522)⁶. Se trataba de informarle de la conclusión del viaje y, también, de reclamar el pago de los servicios e indemnizaciones compensatorias por lo realizado por la expedición. Carlos I, a través de Francisco de los Cobos, respondió con celeridad



Fig. 5. Islas de la Especiería y su entorno en el *Islario* de Alonso de Santa Cruz.

⁵ En el diálogo de Laura y Urbana: *-Famoso está el Arenal! / ¿Cuándo lo dejó de ser? / -No tiene, a mi parecer, todo el mundo vista igual; / tanta galera y navío/ mucho al Betis engrandece. *Otra Sevilla parece/ que está fundada en el río... -Notable es la confusión/ *Lo que es más razón que alabes / es ver salir destas naves / tanta diversa nación; / las cosas que desembarcan, / el salir y entrar en ellas / y volver después a ellas / con otras muchas que embarcan. / por cuchillos, el francés/ mercerías y ruan, / lleva aceite; el alemán / trae lienzos, fustán, llantés..., / carga vino de Alanís; / hierro trae el vizcaino, / el cuartón, el tiro, el pino; / el indiano, el ámbar gris, / la perla, el oro, la plata / palo de Campeche, cueros... / toda esta arena es dineros...*

⁶ “Había escrito al rey dando aviso de su llegada y suplicando que se le hiciese alguna merced” (Herrera, 1991). Después aparecieron copias documentales en el AGI (Sevilla), en el AHE (Bilbao), BN (Florencia), BM (Venecia) y AE (Módena).

excepcional (11, septiembre). Recibió a Elcano en Valladolid⁷ con el protocolo acostumbrado en estas expediciones; ofrecimiento de regalos de productos, aves y presentación de algún nativo y la entrega de un memorial con petición de mercedes.

No obtuvo las que el navegante solicitaba (caballero de la Orden de Santiago, capitanear las armadas que fueran enviadas al Maluco, una fortaleza en las islas, permiso para portar armas, ayudas económicas); en cambio, se le concedió un escudo de armas que cantaba su hazaña: Un globo terrestre con su famosa leyenda alusiva (*Primus circumdedisti me*) y en la mitad inferior del escudo (dos vainas de canela cruzadas con tres nueces moscadas en sus ángulos y doce clavos), además de una pensión de 500 ducados de oro anuales y el perdón de algún detalle relativo a sus vicisitudes en el Mediterráneo que tan caras le habían resultado en su momento (AHE, *Lardizábal*, J. S. Elcano, 15, 9).

El Mapa confeccionado en 1522 (fig. 6) fue el segundo elemento estimulante en la Corte. Inmediatamente se constató, desde un punto de vista geográfico lo que más subrayó el propio Elcano: “*sabrá su Alta majestad lo que en más habemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondez del mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente*” (nota 5) y también se hizo evidente que los mapas, las cartas náuticas, estaban obsoletos. Es bien sabido que las técnicas no se cambian súbitamente; la cartografía, como en siglos anteriores, mostraba representaciones que fueron dando una imagen de pervivencia de datos fidedignos y otros que no lo eran tanto (*el que de lejos viene, cuenta lo que quiere y es más fácil de creer que irlo a ver*), que constituían cambios conforme a las nuevas aportaciones de los actores en cumplimiento de las normas y que interpretaban los sabios de gabinete, aunque sin olvidar el quitar exageraciones: *no decir falsedad ni ocultar verdad*. El mapa de referencia, el más destacado y reproducido de aquel tiempo; se conserva en la Biblioteca Real de Turín (1522)⁸; el cartógrafo fue el maestro que confeccionó la notable cartografía preparatoria de la expedición de Magallanes.

Este mapa de 1522 muestra gran parte del océano Indico y SE asiático; la línea, roja, del Ecuador es cruzada por otra meridiana, con la leyenda “línea divisiones castellanorum et portugalliensium” y, en consecuencia, se puede deducir de la datación de la carta que fue realizada con notable celeridad tras la arribada de la “Victoria” y tenía un objetivo político (reafirmación de la pertenencia de las islas Molucas a España) ante la previsible reacción del rey de Portugal y, también, de difusión de los logros del Emperador ante las coronas europeas⁹. Sin embargo, el extremo oriente muestra rasgos arcaicos¹⁰ y es que la cartografía

⁷ Fue acompañado por Francisco Albo y Fernando Bustamante; es significativo que no asistiera Antonio Pigafetta aunque no tanto, si se considera que era particularmente hostil con Elcano.

⁸ Con la inscripción: “Fue fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Torenó, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Magestad. Año 1522”.

⁹ Beatriz de Portugal, cuñada de Carlos I y casada con Carlos de Saboya, recibió el mapa como regalo.

¹⁰ Recuérdese que Fernández de Enciso (*Suma de Geographia*, 210-211) explicaba en su *Suma*, antes de partir Magallanes, que *No hay noticia de más tierra porque no se ha navegado más adelante; no se puede andar porque es toda lagos y de grandes y altas montañas a do se dice que es el Paraíso Terrenal, a do está la fuente donde nacen los cuatro ríos... Esta tierra toda se llama Catayo... Plugüese a Dios que en nuestra España hubiese tan buen orden*.

de aquella región fue de elaboración lenta (Cuesta, 2008), y no se ajustaba a la verdad u ocultaba la certeza, a conveniencia.

Fue una carta náutica cuyo diseño siguió la tradición clásica. Se dibujó con los datos ofrecidos por los supervivientes de una navegación, incluida la versión de Pigafetta¹¹; el mapa tenía una finalidad política y una intencionalidad promocional por parte de la Corona. Sin duda, el mejor informante, Juan Sebastián Elcano.

Los acontecimientos impulsaban a consolidar con entusiasmo, con ilusión, las posiciones logradas. Desde los puntos de vista estratégico y táctico, político y económico, procedía



Fig. 6. Mapa de Oriente, 1522; la pretendida línea meridiana de los españoles para la negociación.

pasar a la explotación del éxito. Después de las maniobras de Manuel I previas al inicio del viaje, era previsible una reacción oficial por parte de João III; no se hizo esperar. Carlos I lo previó y siempre subrayaba en sus documentos la necesidad de respetar los pactos firmados con Portugal lo cual, indefectiblemente, se enunciaba bajo la expresión “dentro de los límites de nuestra demarcación”.

Precisamente por esas razones, vistos los informes y el mapa de urgencia, actuó apresuradamente: fundó sendas instituciones (Casa y Consejo) y preparó la expedición reafirmadora de sus derechos. Las instituciones podrían fracturar el monopolio de la Casa de la Contratación de Sevilla, actuando de forma complementaria; la ejecución inmediata llevó a preparar y enviar una nueva que consolidara la presumible posesión y pertenencia de las islas Molucas además de establecer una derrota, la que se dio en llamar de

“tornaviaje” a través de lo que podría ser denominado aguas jurisdiccionales españolas. La acción diplomática portuguesa se manifestó de inmediato y contribuyó a retardar esa nueva empresa rumbo a las islas de las especias.

¹¹ Francisco López de Gómara, transcurridos unos años, encomiaba aquella navegación: *Grande fue la navegación de la flota de Salomón, pero mayor fue la de estos navíos del Emperador... Los rodeos, peligros y trabajos de Ulises fueron nada en respeto a lo de Juan Sebastián.*

La Casa de Contratación de Especiería

La “Victoria” había arribado, maltrecha (Sanlúcar de Barrameda, 6, septiembre, 1522) y tres meses después Carlos I tomaba una decisión trascendente al efecto: la creación de la Casa de la Contratación de la Especiería (22, diciembre, 1522)¹² dotándola de importantes alicientes. Se fijó su residencia en la ciudad de La Coruña (Cuesta, 2008) por razones técnicas, económicas y geográficas¹³.

El puerto era excelente, incomparable con el de la sede de la Casa de Sevilla, aunque también más expuesto a ataques piráticos. Con esta base se disminuía la distancia al mercado consumidor, ganando tiempo y mejorando la conservación de las especias también con respecto a Lisboa. El obispo Fonseca que trataba de consolidar el eje comercial de Burgos y Medina con Flandes y Alemania, con el apoyo de los prohombres gallegos, impulsó la erección de la Casa de Contratación de la Especiería.

Era sabido que las finanzas del Emperador no eran boyantes. Era preciso ilusionar a comerciantes y entusiasmar a financieros. Se les prometió numerosos alicientes como para crear una *empresa nacional* (la de la Especiería). Se procedía a presentar una oferta pública que rompía el monopolio sevillano, mejoraría y ennoblecería a la ciudad gallega que disponía de un puerto idóneo para el retorno de las flotas, con ahorro de energías y gastos,

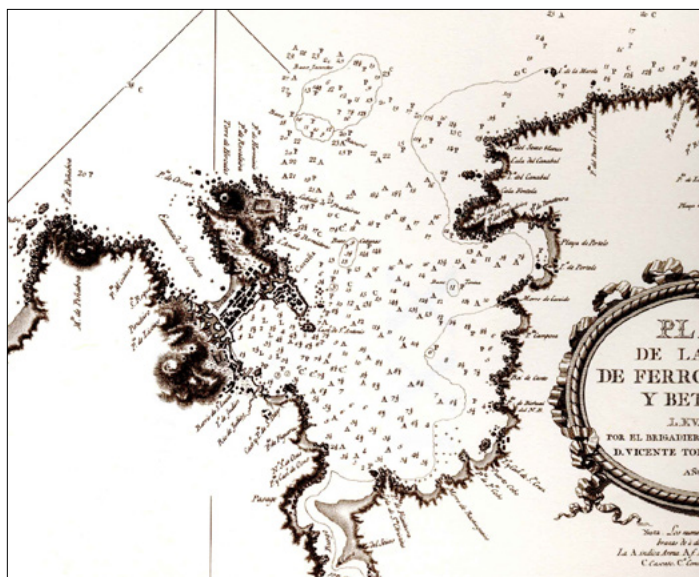


Fig. 7. Puerto de La Coruña, 1639 (AGS, MP y D, 11-88) y Plano de La Coruña en Tofiño de San Miguel, 1789 (BH FOA GF 4).

¹² Los pareceres sobre su establecimiento con carta de Elcano sobre su viaje de circunnavegación en AGI, **Patronato**, 48, 20.

¹³ Tanto Elcano como Jofre de Loaysa, expusieron al rey la necesidad de disponer de un puerto de mayor calado que el de Sevilla para naves que, se presumía, iban en aumento y un comercio que se incrementaría; armadores y comerciantes financiarían la expedición que inmediatamente debía partir antes de que Portugal pudiera entorpecerlo.

eliminación de fraudes y corruptelas, incrementando el arqueo neto de las naves así como la construcción y mantenimiento de los barcos y conservación de los productos, así como el acrecentamiento de las rentas, como consecuencia de la más fácil utilización y disfrute del comercio con Inglaterra, Francia, Alemania, Escocia, Dinamarca y Noruega.

La oferta se encuadra dentro de la norma tradicional que se percibe en las *capitulaciones* y se manifiesta en la de 1518 “otorgada a Magallanes y a Ruy Falero para el descubrimiento de la Especiería” (AGI, *Indiferente general*, 415, I, 9 y ss.; en M del Vas, 1986, 173). El éxito de aquella expedición impulsó, al rey y emperador Carlos “y a doña Juan, su madre” (1522), a explotar el éxito.

A tal efecto la inversión necesaria para lo cual solamente podía ofrecer un “te daré”; era necesario movilizar un entusiasmo general. Lo “otorgado” en los treinta y tres capítulos (AGI, *Indiferente general* 415, I: 16-23, en del Vas, 179 y ss. y Cuesta, *A Casa*, 2009, 178 y ss.) que englobaban aspectos muy interesantes¹⁴ pero, en los cuales, particularmente sobresalían dos: lo que podría considerarse el origen de una *sociedad por participaciones* y las facilidades de *participación de extranjeros* en la empresa.

El Consejo de Indias.

Las Indias adquirirían una complejidad y amplitud que excedía las posibilidades de gobierno de la Casa de Contratación a quien vino a descargar el *Real y Supremo Consejo de Indias*¹⁵ de algunas de sus funciones¹⁶ (gobierno, la administración, población, la justicia, la guerra y la religión, nombramiento de cargos y de jueces de residencia y visitadores, autorización de libros que pasaran a América, revisar la correspondencia) (Schäfer, 2003). La otra institución procedía del Consejo de Castilla; allí era una sección específica que comenzó a trabajar ocho días después de la partida de Magallanes y, después del retorno de Elcano, surgió

¹⁴ Las promesas destacaban la fundación de una Casa de Contratación específica en La Coruña (fig. 7) porque “entendemos que conviene para el bien de la navegación y contratación de la Especiería”; entre otras proposiciones, una oferta que iba cargada de posibilidades y concesiones, de proteccionismo y franquicias. En su análisis, se percibe la oferta de que los participantes, súbditos o extranjeros, pudieran nombrar factores con las mismas capacidades que ostenten los de la Corona; también la promesa de no embargar, detener ni hacer ejecución de productos o riquezas por guerra, represalia o deuda de los armadores ni perjudicarlos ni aún por la propia Corona. Para su seguridad de protegería su inversión, naturalmente con la imposición fiscal habitual sobre la “especiería y droguería, oro, plata, joyas, perlas, piedras preciosas e seda e otras” pero con desgravación de otras actividades comerciales, control de precios y comercio de la especiería en aquella Casa de La Coruña.

¹⁵ Ocho días después de partida de Magallanes ya estaba el asunto sobre la mesa; su larga existencia (hasta 1812) y la variedad de temas de su competencia hicieron de esta institución una de las claves de la ordenación de las Indias. La documentación e historiografía producidas, al menos, desde mediados del siglo XX justifican la importancia que se le ha dado y la dotan del interés que tiene.

¹⁶ Para lo cual disponía de un personal especial: Un presidente (que se reunía todas las semanas con el rey [generalmente los sábados a las diez de la mañana] para la “consulta” o para informar de lo tratadas en el Consejo [doce Consejeros (letrados y expertos), un fiscal (para velar por los intereses de la Corona), sendos Secretarios (uno para el Perú y otro para la Nueva España, con sus oficiales), un escribano para los juicios, un Canciller (para custodiar el sello real que refrenda los documentos oficiales del Consejo), relatores, contadores y un Astrónomo, Cosmógrafo, Cronista Mayor, abogado de pobres.

como Real y Supremo Consejo (1, agosto, 1524)¹⁷ con sus Ordenanzas y sin menoscabo de las otras instituciones y autoridades que trabajaban en y sobre las Indias.

Terminó el gran viaje; retoñó la vieja tensión.

El rey Carlos reconocía los tratados de paz con Portugal, admitía la evidencia de que no había sido fijada la línea de Tordesillas y estaba en la mejor disposición para lograr una solución; comunicó a su embajador ante la Corte portuguesa la propuesta de que se enviaran dos carabelas por parte de cada reino e incluso otra del Papa, que viajaran en ellas tantos astrólogos, cosmógrafos y pilotos por cada una de las tres partes para que efectuaran la dicha declaración y demarcación atendiendo solamente a la verdad. El desacuerdo portugués permite deducir la incertidumbre sobre el beneficiario del resultado de los trabajos que debían ejecutarse y la importancia de lo puesto en juego (Cuesta, 1991).

Portugal se hallaba en *posesión* de las islas Molucas y, conforme al tratado de Tordesillas, tenía la convicción de que eran de su *pertenencia*. Ese tema solamente tenía una autosugestión intelectual. Nunca habían sido fijados los límites establecidos en 1494 y, en tales condiciones era evidente la imposibilidad de un arco de meridiano (acordado en Tordesillas), no fijado en su longitud geográfica era imposible proyectarse sobre el otro hemisferio terrestre. La acción diplomática portuguesa contribuyó a retardar la partida de los barcos españoles rumbo al oriente; el conflicto de la Especiería o del Maluco era un hecho y casi toda la documentación alusiva se guarda en los archivos Nacional da Torre do Tombo, General de Indias y General de Simancas.

La cuestión de las Molucas, emergió en cuanto se dio comienzo a la preparación de la expedición de Magallanes, su detonante en el retorno de Elcano, las discusiones iniciadas en las reuniones de Burgos y Vitoria, las negociaciones en Badajoz-Elvas y su conclusión en Zaragoza y la sanción de Carlos I, en Lérida.

En Burgos, 1523. La alegación portuguesa se limitó a afirmar su posesión y a defender su propiedad. Por su parte Castilla concluyó esta fase pidiendo un acuerdo con el fin de buscar los medios oportunos para la consecución de una resolución razonable. Portugal se aferró a la aplicación del tratado de Tordesillas, por lo que veía inútil buscar otros medios. Los representantes castellanos insistieron en establecer *un acuerdo mediante una negociación efectuada en el tiempo conveniente, ni tan corto que parezca poco ni tan largo que parezca dilación*, con el compromiso del Carlos I [Emperador, V] y de João III [*Rey de Portugal y de los Algarves de aquende y allende la mar, en África, señor de Guinea y de la conquista, navegación y alianza de*

¹⁷ La historiografía sobre el Consejo de Indias es amplia y excelente. Una publicación clave que abarca la normativa sobre el material, sancionada por los Reyes Católicos, Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Carlos II: Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Ed. facsímil de la A.E del BOE, Madrid, 1998; y una aproximación clásica: E. SCHÄFER: *El Consejo real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*. CSIC. Madrid, 1947 (reedición de 2003).

Etiopía, Arabia, Persia y de la Indias, etc.] de no enviar ninguna expedición hacia las Molucas en ese tiempo. Fue el punto de inicio de la siguiente reunión.

En Vitoria (31, enero 1524), Portugal defendió bien sus razones; el último criterio que manifestó fue técnico: que los expertos fueran astrólogos en vez de cosmógrafos. Insistió el embajador Juan de Faria a su Rey en que el problema era más de astrólogos, porque la duda no estaba en conocer la localización de tierras ni provincias ni cabos ni playas ni bahías, ni siquiera lo que tenían o producían, si elefantes, dragones, papagayos, oro o plata. Que nuestra *cuestión era demarcación que se había de hacer por el mar y el cielo, por distancia de leguas de latitud y longitud*, y esto no era tema de cosmógrafos sino de astrólogos y pilotos y marineros y así estaba capitulado. Para los representantes de Carlos I, el título de los negociadores no era importante; respondieron: Bien; que *los bautizásemos como quisiésemos*. Los compromisos acordados en Vitoria fueron: la vigencia del Tratado de 1494 o sea proporcionar un viejo remedio a un nuevo problema; la presencia de tres astrólogos y tres pilotos por cada parte; disputar simultáneamente sobre la propiedad y posesión del Maluco y el compromiso de no enviar ninguna expedición hasta conseguir un acuerdo.

El episodio central aconteció en Badajoz y Elvas (1524-1529). Fueron unas negociaciones supeditadas a la política imperial de Carlos con la nota significativa del matrimonio del Emperador con Isabel de Portugal.

Los debates (AGI, *Patronato*, 48, 12) fueron escrupulosamente conducidos por ambas partes, cuidando los preparativos, seleccionando los representantes, dictando órdenes e instrucciones para que salvaguardaran unidos (*por una boca habléis todos*) con tenacidad, con tozudez, sus planteamientos (AGI, *Patronato*, 48, 13), a la defensiva, a la espera de las argumentaciones de sus oponentes, cediendo lo imprescindible para que todo quedara a favor de la respectiva parte.

Las reuniones, inicialmente, tuvieron lugar en la *raya* o línea fronteriza, “sobre la puente del Caya”. Era el día 11 de abril de 1524 a las 13 horas cuidando el protocolo con minuciosidad para evitar las susceptibilidades que estaban en el ambiente: “nos sentamos en los poyos del puente, ellos [castellanos] a una parte y nosotros [portugueses] en otra; ellos según venían a su derecha, nosotros según veníamos a la derecha... “. Con estas y las demás formalidades (confesión y comunión comunitaria y conjunta, etc.) daba comienzo a la doble disputa.

La documentación es prolija, reiterativa, insistente; inmovilizados sobre cuestiones de orden por mutua desconfianza o por premeditada acción dilatoria para finalizar los plazos sin acuerdo alguno. “Nosotros nos alegramos mucho con el retraso (escribe el fiscal portugués) para poder abreviar en el de posesión”. Finalmente se hizo patente la noción de pérdida de tiempo y fue planteada y rechazada una prórroga.

Portugal insistió en aplicar la línea de Tordesillas como límite básico: aplicar un límite pactado para otro problema, de trazado teórico (una línea de Polo a Polo, distante 370 leguas al Oeste de Cabo Verde) y fijarlo en un plazo de diez meses para que un equipo mixto de expertos lo estableciera a toda prisa. Se conjeturaba sobre la imposibilidad de llevarlo a cabo “por grados o por otra manera, como mejor y más presto se pueda dar”.

Años después se manifestaba la dificultad de definición y la incapacidad metodológica y técnica; no había consenso en el valor de grado¹⁸, se consideraba imposible el cálculo de la longitud, no había acuerdo sobre punto de inicio de la medida en las islas de Cabo Verde, deficiencias en los saberes astronómicos. En consecuencia, se percibió la necesidad de demarcar mediante latitudes además de singladuras; se pensó en la necesidad de la cooperación de los marinos. En conclusión, *el “método náutico” fue calificado por fácilmente erróneo y el “método astronómico”, basado en el “regimiento de leguas” que era “muy cierto” resultaba extremadamente difícil, y a ojos de Jaime Ferrer (que lo había propuesto): “yo digo que por entender la regla y práctica susodicha es menester que sea cosmógrafo, aritmético y marinero o saber su arte, y quien estas tres ciencias juntas no haya, es imposible la pueda entender”.*

El debate inicial se centró sobre el “objeto” origen de la demarcación. Se procedió a examinar mapas y globos con el fin de establecer la vieja línea de Tordesillas, pero no se pudo evitar errores o manipulaciones. Y cómo acordar qué lugar, de qué isla de Cabo Verde, debía ser el punto de inicio de la cuenta era, para España, la isla de San Antonio; en opinión de Portugal, las de Sal y Buenavista¹⁹. La diferencia entre ambas proposiciones, en las islas caboverdinas no era notable (unos 225 Km.) y la imprecisión era manifiesta al intentar trazar la línea de Tordesillas; unos errores que podían ser muy abultados al hacer una proyección a 180°. La cartografía de la Casa de Contratación, siendo muy importante no carecía de errores; la cartografía portuguesa era más precisa sobre el Índico, imprecisa sobre el extremo oriente y no exenta de manipulaciones.

En esas condiciones, y la dificultad de calcular la longitud en el océano, pequeñas diferencias en las islas de Cabo Verde podían ser significativas en el Extremo Oriente. De hecho, la Corte española incluía en su área de navegación no solo las islas Molucas, también hasta la desembocadura del río Ganges; Portugal se internaba en el Pacífico unos cuantos grados al Este de las islas de Ternate y Tidore.

En fin, se propuso una prórroga y el debate quedó inconcluso, como preveía Hernando Colón²⁰, que comunicó a Carlos I: *tengo por imposible que la una parte pueda convencer a la otra que los dichos Malucos caen en su término.*

¹⁸ Milla náutica = 1.852 m.

Legua = 3 millas = 5.556 m.

EL GRADO para Cristóbal Colón = 56 y 2/3 millas.
 Hernando Colón = 14 leguas y 2/3 de milla
 Pedro de Medina = 17 y 1/2 leguas
 Martín Cortés = 16 y 2/3 leguas
 Rodrigo Zamorano = 17 y 1/2 leguas
 Regimiento de Évora = 17 y 1/2 leguas de 4 millas/leguas.

¹⁹ **Islas Cabo VERDE** **TERNATE** **Azores** **Madeira** **Canarias**

I. de la Sal y Boa Vista **23° O**
 I. S. Antonio **25° O** 127° E 28° O 17° O 16° O

* *Amplitud de Ternate y Tidore: 11 y 39 Km; extensión: 111 y 1.550 Km². Respectivamente.*

²⁰ La participación de los representantes portugueses y españoles en las negociaciones de fue importante; Hernando Colón, como otros, puso por escrito su defensa de las razones de España (AGI, **Patronato**, 48, 17).

La singularidad de la línea estriba en el predominio de la materia astronómica para su definición; era una forma precisa, otra cosa era trazarla sobre territorio o dibujarla en un mapa. Portugal expresó la necesidad de «delimitar los mares, islas y tierras a los que podrían ir los navíos y gentes de los Reyes Católicos» y su insistencia obtuvo éxito. Fue aceptada una línea de Polo a Polo, distante 370 leguas al Oeste de Cabo Verde «por grados o por otra manera, como mejor y más presto se pueda dar». A su dificultad de definición se añadían incapacidades metodológicas y técnicas como el valor de grado, la imposibilidad de certeza en el cálculo de la longitud, acuerdo sobre punto de inicio de la cuenta en las islas de Cabo Verde, deficiencias en los saberes astronómicos y, en consecuencia, se percibió la necesidad de demarcar mediante latitudes además de singladuras por lo que, insisten, se consideró necesario la cooperación de los marinos.

*

Los planteamientos españoles más extremos llevaban el límite hasta la India, como se ha mencionado; el geógrafo Fernández de Enciso afirma: «Y pasado de Malaca doscientas leguas se acaba el límite de lo del rey de Portugal; y al fin de este límite está la boca del Ganges y en la boca del Ganges comienza lo de V. A., lo cual comienza en el Ganges. Así que es de V. A. Zaitona y Cipangu y la Aurea y Jocar y el Gatigaran...». Ideas que, como dice Laguarda Trías, fueron seguidas por el profesor portugués de Salamanca, Pedro Margalho (en su *Phisices compendium*) así como por el piloto, también luso, André Pires (en su *Livro da marinharia*). Los cálculos de Magallanes y Falero fueron más ajustados, no obstante, también dejaban la Especiería en el hemisferio español; si la nueva línea era trazada sobre los 17° 30' al este de Malaca como las Molucas se hallaban a 20 quedaban en el área de influencia española. Así lo manifestaron cartográficamente en un mapa que cayó en poder de portugueses; en general, la cartografía de la Casa de Contratación prestó mayor atención a la posible línea nueva que a la definida en 1494²¹.

Una solución de conveniencia.

Otro mapa luso de 1519 ("Atlas Miller", de los Reinell y Homem) exponía la idea cartográfica según la cual el estrecho de Magallanes estuviera (respecto al archipiélago cabo-verdiano) a una longitud inferior al de San Agustín con lo que, presumiblemente, los barcos del Emperador no podrían navegar en aguas meridionales a esa línea imaginaria sin violar el tratado de Tordesillas, en consecuencia, no podrían cruzar por lo que fue estrecho de Magallanes (fig. 8).

Se procedió a examinar mapas y globos con el fin de establecer la vieja línea de Tordesillas, pronto se plantearon dudas sobre porqué mostraban errores o manipulaciones.

²¹ La pretensión de João III era evitar todo choque con barcos castellanos y, a ser posible, que ni siquiera penetraran en aguas del Pacífico: el rey solicitaba nada menos que las armadas castellanas no sobrepasaran la línea imaginaria que algunos habían considerado en la aplicación del tratado de Alcáçovas cuando se negoció el de Tordesillas: la que une las islas de Cabo Verde y el cabo de San Agustín, considerando (decía João III) que más al Sur *no hay cosa de provecho y pueden perjudicar gravemente a mis armadas y dañar a mi comercio*.

Las legaciones se mantuvieron firmes en sus posiciones y, finalmente, se propuso una prórroga; el debate quedó inconcluso.

No cabe duda de que los mejores técnicos, entre ellos Francisco de Melo y Hernando Colón, fueron enviados a Badajoz y las ideas que defendieron era las oficialmente mantenidas por sus respectivas Coronas y las que científicamente se consideraban más solventes en apoyo de sus intereses. Los embajadores de Juan III trataban de apartar cualquier prueba que tuviera su base en la cartografía o cosmografía; Francisco de Melo (posible autor del *Tratado sobre as Molucas caierem na demarcação de Portugal*) presentó, el penúltimo día del proceso, la propuesta más importante para sus intereses: la determinación de las longitudes. Era el talón de Aquiles de la determinación de las líneas tanto de la antigua como de la nueva. Los cuatro procedimientos ideados por Alonso de Santa Cruz (que incluyó en su *Libro de las longitudes*) no eran aplicables. Tanta complicación se veía incrementada por la escasez de astrónomos, la rareza de eclipses, la falta de preparación de marineros y pilotos, de hombres doctos, como indica Santa Cruz, que fueran en los barcos y efectuaran, en el tiempo oportuno, las observaciones pertinentes. La problemática de la longitud quedó sin resolver durante años a pesar de los premios ofrecidos.

Por parte castellana las ideas defendidas son las expresadas en las juntas por astrólogos y pilotos, verbalmente o por escrito, que bien pueden quedar polarizadas en las que, incisivamente, expuso Hernando Colón incluso antes de comenzar el proceso (9 de abril) que pueden quedar sintetizadas en la improcedencia de aplicar el Tratado de Tordesillas para resolver el proceso de propiedad de las Molucas, dado que el contenido de los debates previos y de los inmediatos firmantes en Tordesillas eran totalmente ajenos a la realidad geográfica e intereses de los contratantes. La alternativa que expresó Colón fue la selección de expertos que fueran midiendo distancias hasta llegar a la línea de Tordesillas, con lo que quedaría ubicada prácticamente, sin ocultar que la medida de latitud no era fácil y la longitud punto menos que imposible por lo que era preciso recurrir a «algunas esquisitas y sotiles maneras», cinco, que pasó a exponer: basándose en la vieja propuesta de Jaime Ferrer, fabricando un instrumento para el cálculo de distancias con relación al tiempo, considerando la «oblicuidad del Zodiaco y la excentricidad solar, y por la oblicuidad del horizonte»; fabricando una corredera *sui generis* consistente en poner una rueda en el navío, cuyo eje comunicara con un recipiente agujereado, de tal manera que dada una o diez vueltas de la rueda hiciera caer una bolita de plomo en el depósito y contadas estas bolas se conocerá el recorrido de la nave; por la diferencia horaria en que comienzan a apreciarse el eclipse de Luna según la latitud de dos lugares; y, por el curso de las estrellas errantes o por una errante y otra fija, conocida en dos puntos la hora en que se cruzan sus órbitas.

Para que nadie se llame a error, finaliza Colón reconociendo la gran dificultad de aplicar sus soluciones y afirmando aún antes de haber comenzado el proceso de propiedad: «Tengo por imposible que la una parte pueda convencer a la otra que los dichos Malucos caen en su término». Los otros compromisarios españoles (Tomás Durán, Sebastián Caboto, Juan Vespucio) emitieron, conjuntamente, una opinión concordante con Colón, aunque discrepante en cuanto

al valor del grado (17 leguas y 2/3), precisamente lo que rechazaba Hernando Colón. Ellos estimularon a que la línea de 1494 se calculara por conjeturas y experiencias de reiteradas navegaciones y por la estima de expertos pilotos; además de por medición de longitudes y latitudes. El resultado fue que las negociaciones basadas en la cartografía eran interminables y Hernando Colón concluyó que la interpretación del Tratado de Tordesillas era una cuestión que más tenía que ver con el «derecho y no en astrología y cosmografía» por lo que era un tema jurídico y son los juristas quienes deben responder; en otras palabras, vino a decir: que ya era una cuestión política y no técnica.

La correspondencia entre Azevedo Coutinho y Juan III (1525-1530) aborda los asuntos europeos de la política del Emperador, todo lo relacionado con Isabel de Portugal y las expediciones y querella por el Maluco; todo estaba totalmente interrelacionado. La política imperial de Carlos ocasionaba un importante déficit que trataba de equilibrar con las aportaciones de las Indias Occidentales y que hubiera sido definitivo con la comercialización de la Especiería.

Las circunstancias no doblegaron la voluntad del Emperador que por, enésima vez, reiteraba su firme decisión de respetar el Tratado de Tordesillas y daba su conformidad al uso de cualquier medio que brindara seguridad, fiabilidad y rapidez en la ejecución de sus cláusulas. Sin embargo no accedía, en ningún modo, a suspender la armada de García Jofre de Loaysa (o Loaisa) hacia el Maluco (AGI, *Patronato*, 36, 37) por la promesa real (en las Cortes de Valladolid) de que se haría; en las inmediatas Cortes Generales (Toledo) ya convocadas, también se opusieron a tal aplazamiento a lo que contribuía el avanzado estado de los preparativos en los que, particulares, habían aportado cuantiosas sumas.

Portugal seguía mostrando su interés por la Especiería y las negociaciones para la boda de Carlos I con Isabel de Portugal, podía ser un favorable momento para hablar del tema. El Emperador rechazaba el intento portugués de mezclar una negociación conjuntamente de ambas acciones “por la honra de las partes”. «El casamiento [es] negociación tal que no se ha de mezclar con el otro negocio, por la honra de las partes», como el propio rey João III supo apreciar en el momento que se negociaba su propio matrimonio, además, su boda [de Carlos I] no debía sufrir dilación que perjudicaría la atención a otros asuntos pendientes e importantes (como el de la Especiería); por otra parte, insistía el Emperador, realizada la boda, a no dudarlo, mejoraría la coyuntura favorable a una resolución final.

La pretensión del rey portugués era evitar todo choque con barcos castellanos y, a ser posible, que ni siquiera penetraran en aguas del Pacífico: solicitaba nada menos que las armadas castellanas no sobrepasaran la línea imaginaria que unen las islas de Cabo Verde y el cabo de San Agustín, dado que *más al sur* —decía João III— *no hay cosa de provecho y pueden perjudicar gravemente a mis armadas y dañar a mi comercio*.

Lo que defendía el Rey portugués era una idea cartográfica según la cual el estrecho de Magallanes estuviera (respecto al archipiélago caboverdiano) a una longitud inferior al de San Agustín con lo que, presumiblemente, los barcos del Emperador no podrían navegar en aguas meridionales a esa línea imaginaria sin violar el Tratado de Tordesillas, en consecuencia, no



Fig. 8. Imagen con el “istmo de convicción” ptolemaico que se asemeja al de conveniencia del planisferio Lopo Homem, los Reinél o “atlas Miller”.

podrían cruzar por el estrecho de Magallanes. Portugal, buscando la exclusiva en la comercialización de las especias, con apoyo discreto de la Emperatriz,

Portugal abrió otra vía de negociación. Cuando concluía 1526, se planteó una nueva cuestión: la cuestión de las Molucas podía estar condicionada por la necesidad monetaria del Emperador (en 1527 se puso de manifiesto en Roma). En consecuencia, sus representantes no dudaron en buscar una posibilidad oportuna en aquel momento de penuria imperial; especularon sobre una suma importante de dinero. Resultó una nueva fase del proceso: la oferta fue de una indemnización de una cantidad que fuera atractiva para Carlos I. Se habló de diferentes cifras; se regateó sobre 600.000, 400.000. El rey portugués insistió (Coimbra 5, noviembre, 1527) con instrucciones a su embajador Azevedo para que hiciera una contraoferta de 200.000 ducados oro e incluso se pensó en entregar 50.000 de esos ducados al embajador castellano, como comisión para asegurar sus buenos oficios. Dos siglos antes parece que el mester de clerecía, el Arcipreste de Hita (en su *Libro del buen amor*) lo sugería con cierta sorna²².

²² *Mucho hace el dinero, / mucho es de amar. / Al torpe hace bueno/ y hombre de apreciar; / hace correr al cojo /y al mudo hablar. /Sea un hombre necio e rudo labrador, / los dineros le hacen hidalgo y sabio. El dinero, del mundo es gran revolvedor! señor hace del siervo, /del señor servidor.*

El acuerdo.

Finalmente, se llegó a un acuerdo de compromiso sin convicción y se procedió a la firma de los *convenios o capitulaciones* 22, abril, 1529, en Zaragoza (AGI, Patronato, 49, 9). Aquel concierto de *venta* o, mejor, de *empeño* de las islas Molucas tenía una redacción de protocolo habitual y su contenido se recogía en diecisiete cláusulas precisas, que pactaban: la cesión indefinida a Portugal, en la persona de João III y sucesores de “todo derecho, acción, dominio, propiedad e posesión o casi posesión, y todo el derecho de navegar y contratar y comerciar... que el dicho señor Emperador y Rey de Castilla dice que tiene y podrá tener...”. A cambio se estipulaba la indemnización que Portugal debería pagar: 350.000 ducados oro, de 375 maravedís cada uno, en unos plazos acordados²³; el último podía ser, modificado, con un recargo del 5 % e incluyendo una cláusula de “retroviendo”. Se aceptaba que los monarcas pudieran solicitar la bendición papal a sus acuerdos.

Control e indemnización por las armadas que Castilla hubiera enviado hacia la Especiería. Y la entrega de Portugal de 400.000 ducados que, el Emperador, estimaba era un precio justo por lo que iba a dejar de ganar. Finalmente, unas cláusulas transitorias, sobre asuntos concretos, específicos, que afectaba a una amnistía a los portugueses que hubieran servido al Emperador tanto para las personas como para sus bienes; derecho de Carlos I a castigar a sus súbditos que contravinieran sus normas en el Maluco; decisión firme de la Corona española de hacer regresar a sus súbditos en la Especiería; y, finalmente, Castilla aceptaba la no navegabilidad por una franja de seguridad de 250 leguas al Este de Ternate y Tidore, las islas más disputadas en la Especiería.

150.000 en Lisboa, a la firma del contrato por Carlos I o a 20 días máximo.
30.000 en Castilla, antes del día 20 de mayo (20.000 en Valladolid y 10.000 en Sevilla.
70.000 en Medina del Campo, en la feria de mayo.
100.000 en la misma ciudad castellana, el mismo año de 1529.

Se delimitan los ámbitos de exclusiva navegación para los litigantes mediante “una línea, de polo a polo, conviene a saber del Norte al Sur, por una semicircunferencia que diste del Maluco al Nordeste, tomando la cuarta del Este 19°, a 17° escasos de la Equinoccial, en que monta 297 leguas y media más a Oriente de las islas de Maluco”, “dando 17 ½ leguas por grado de la Equinoccial” (fig. 9).

²³ João III tuvo dificultades para reunir la suma acordada y su esfuerzo evidencia una vez más el interés puesto en su dominio, la importancia comercial de sus productos y que, a pesar del elevado precio, Portugal seguía en la convicción del acuerdo como «provechoso». El Rey dio instrucciones para la búsqueda de numerario, en concepto de préstamo cuya devolución João III pensaba efectuar en el plazo máximo de dos años; aunque pretendía que los plazos no se dilataran lo que no pasó desapercibido al embajador Hurtado de Mendoza. Instados los ricos hombres a participar en aquella deuda: el Rey dio instrucciones para que se pidiera al obispo del Algarve, a Alonso Pérez y a Joan Mascarenhas; se dio instrucciones asimismo a Jorge Carvalho para que pidiera al obispo de Braga, al obispo de Viseu, a Pero da Cunha Coutinho al abad del monasterio Pombeiro y a João da Guarda. Cada uno respondió conforme a sus posibilidades: El tesorero mayor no tenía inconveniente en prestar los 3.000 cruzados, pero se pregunta sobre los 2.000 anteriormente entregados; el arzobispo primado de Portugal envió a João III 374 marcos de plata por carecer de los 10.000 cruzados oro pedidos y escribía (Braga 11, noviembre, 1528) y juraba no haber visto nunca juntos más de 6.000.

Tras superar últimas dificultades, el 18 de abril ya tenía Portugal la minuta definitiva de la Capitulación; surgieron algunas dificultades entre los plenipotenciarios que estuvieron a punto de dar al traste con el acuerdo en ciernes, sin embargo, al final (1529), pudo llegarse a la firma de la Capitulación de Zaragoza (AGI, Patronato, 49, 9).

Así como se había conseguido un acuerdo sobre el precio y el pago, aún quedaban pendientes algunas cuestiones; ambas potencias deseaban dejar todo bien atado para evitar futuros contenciosos e interpretaciones contrapuestas como sucediera con las capitulaciones de 1479 y 1494. Para impedir malentendidos el rey portugués insistía en una línea demarcatoria que pasara sobre las islas de las Velas y la de Santo Tomé y definiera con claridad las áreas de influencia, de forma que los castellanos que allá llegaran sería más por malicia que por error o accidentes náuticos con lo que serían merecedores de la sanción correspondiente además del acordado *secuestro* de los productos que portaran, hasta saber su procedencia; ambos monarcas proseguían insistiendo en la plena validez del Tratado de Tordesillas.

A comienzos de 1529 los embajadores respectivos informaban casi diariamente de los movimientos en las Cortes. El Emperador seguía personalmente los acontecimientos en vísperas de su salida de la Península; el 8 de abril se habla de la firma de la nueva Capitulación y el día 10 se decidió una nueva forma de pago. Carlos I dio poderes a Mercurino Gattinara, frey García de Loaysa y García de Padilla para que, en su nombre, pudieran «asentar y capitular, concordar y prometer y jurar que haremos cumplir y guardar lo que por vosotros fuere capitulado y asentado en el dicho asiento»; el 18 de octubre de 1528 João III había firmado sus poderes Localización que se materializa haciendo pasar la línea por las islas de las Velas y la de Santo Tomé, estableciéndose la prohibición de construcción de fortalezas en aquellas islas²⁴.

Se dibujaría un *padrón* conforme con los existentes en la Casa de la Contratación en el cual se situaría a las islas Molucas e incorporación de la línea de Zaragoza (las *cartas universales* de Diego Ribero (1529). En el mapa, que estaría firmado por ambos reyes y sus plenipotenciarios, se manifestaba la vigencia de Tordesillas.

Se comprende que el Emperador no aceptara otro límite a la libre navegación de sus barcos que el que se establecía en Tordesillas o, en su caso, el que se estipulara como el denominado “antimeridiano”.

Carlos I era reticente sobre la aprobación por las Cortes de Castilla; una *real pragmática* tenía la misma fuerza y evitaba el juego de concesiones que llevaban consigo las reuniones en Cortes. El límite a la navegación castellana por el mar del Sur sería el Tratado de Tordesillas y en la línea que ahora fuera acordada. Se accedía a un plazo indefinido de retrovendo. Se aceptaba que los monarcas pudieran solicitar la bendición papal a sus acuerdos: control e indemnización por las armadas que Castilla hubiera enviado hacia la Especiería; la entrega de Portugal de 400.000 ducados que, el Emperador, estimaba era un precio justo por lo que iba a dejar

²⁴ Con posterioridad, los convenios de Zaragoza fueron violados, fueron construidos fuertes, hubo presencia española y portuguesa y no hubo sanciones.

de ganar; y, finalmente, unas cláusulas transitorias, sobre asuntos concretos, específicos, que afectaba a una amnistía a los portugueses que hubieran servido al Emperador tanto para las personas como para sus bienes; derecho de Carlos I a castigar a sus gentes que contravinieran sus normas en el Maluco; decisión firme de la Corona española de hacer regresar a sus súbditos que se hallaran en la Especiería; y, finalmente, Castilla aceptaba la no navegabilidad por una franja de seguridad de 250 leguas al Este de Ternate y Tidore, las islas más notables de la Especiería.

Los acontecimientos en Italia aconsejaban a España cerrar el flanco portugués y, tras las porfías habituales entre ambas Coronas, acordaron basarse en que los convenios fueron concluidos sin aprobación en Cortes y con potestad para efectuar el desembarco en cualquier tiempo; trazado del límite a 250 leguas al E. de las islas de Tidore y Ternate haciendo que la línea pase por las islas de las Velas y de Santo Tomé.

Sin embargo, en su momento, fue descubierta la denominada “ruta de tornaviaje”, pero el rey Felipe II, movido por escrúpulos de Urdaneta solicitó un dictamen técnico a sus expertos (Urdaneta, Santa Cruz, Medina, Gutiérrez, Chaves, Falero) y todos afirmaron que, según el tratado de Tordesillas, las islas Filipinas pertenecían a Castilla, no obstante, según los convenios de Zaragoza, las islas Molucas quedaron empeñadas a Portugal.

Una vez que el Tratado de Zaragoza, firmado con Portugal por Carlos V (1529), puso fin a las aspiraciones españolas sobre las islas de las Especies, se cerró aquel ciclo de las exploraciones hispanas en el Pacífico: Magallanes-Elcano (1519-1522). De este modo, se inició una segunda etapa que tuvo como meta concreta la ocupación de las islas Filipinas (llamadas islas de Poniente) y el establecimiento de una ruta que garantizase el contacto regular del archipiélago con las costas occidentales de América, mediante una serie de expediciones organizadas desde el virreinato de Nueva España. Es en este segundo ciclo en el que se encuadra la expedición de Villalobos, que efectivamente contribuyó al conocimiento de las Filipinas; no condujo a una ocupación permanente del archipiélago ni a la determinación de una ruta de retorno a las bases novohispanas. Lo importante seguía siendo el regreso.

Nuevos ensayos.

El penoso y nada despreciable éxito de la “Victoria” hizo que Carlos I, rompiendo el monopolio de la Casa sevillana, erigiera otra específica, la de la Especiería, de La Coruña (Cuesta, 2009). Desde aquella sede se organizó una lucida flota (siete naves) comandada, en 1525, por García Jofre de Loaysa²⁵. Sufrieron dificultades análogas a las que soportaron los expedicionarios previos; baste subrayar que, en 1526, tardaron en cruzar el estrecho mucho más de lo que había necesitado Magallanes casi seis años antes.

Decía un guionista que lo interesante eran las matemáticas, en contraste, los vientos eran más importantes para la navegación; se hacía patente en el océano Pacífico. El laberinto

²⁵ “Derrotero” escrito por Fernando de la Torre cuando se hallaba en Tidore, en 1528 (AGI, **Patronato**, 37, 24).

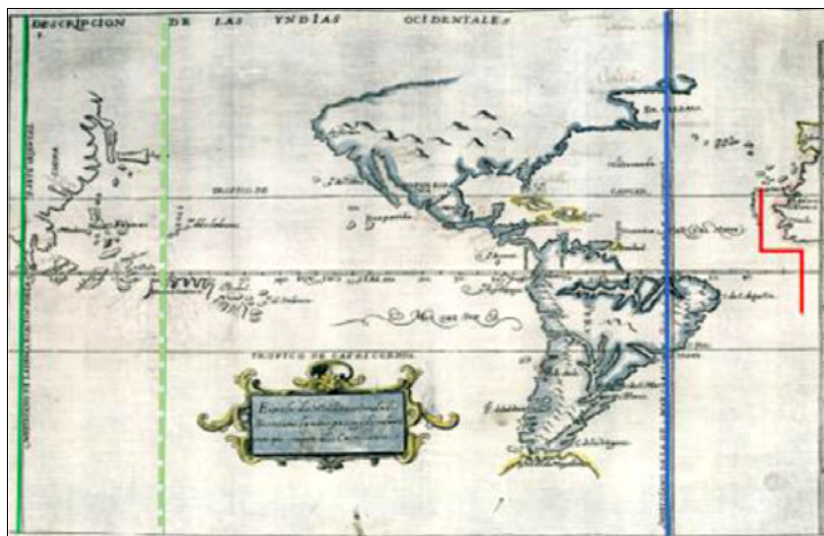


Fig. 9. Las líneas de demarcación sobre el mapa de Antonio de Herrera.

sufrido por Juan Sebastián Elcano en su derrota por el océano Índico y el paso del cabo de Buena Esperanza constituyó un testimonio fehaciente; la experiencia portuguesa en la fachada continental del mismo océano tampoco era trivial y constituían un peligro ineludible para las maltrechas naves españolas que pretendieran engolfarse en sus aguas.

Los intentos de comunicar el Extremo Oriente con tierras hispánicas del Nuevo Mundo fueron infructuosos hasta que la experiencia náutica de uno de ellos puso fin a aquella odisea. Todos fallaron por dificultades náuticas y alguno por ignorancia o torpeza, las deserciones también se dieron y los más osados intentaron un atajo. Algunos de aquellos personajes gozan de cierto renombre; de otros, solamente queda el recuerdo de los historiadores locales, especializados y de algún periodista entusiasta.

Fueron las navegaciones de Gonzalo Gómez de Espinosa²⁶ que, por su actuación en la expedición de Magallanes, cuando se produjo la rebelión de Cartagena, obtuvo el mando de la “Trinidad” y llegó a la isla de Tidore en condiciones ruinosas. Recogieron los restos del barco, pero la “Victoria” no podía recibir a los supervivientes. Quedaron en una situación precaria, a sus expensas y a la defensiva de los portugueses. Intentaron navegar hacia el Este, no pudieron arribar al istmo centroamericano; frustrados, reducidos a 18 supervivientes (octubre, 1522), el gobernador de Ternate, Brito, los recogió con su barco, carga, mapas y documentos. En 1523 estos últimos restos de la expedición de Magallanes hicieron la derrota portuguesa, inversa a la que cantara Camões: por Banda, Java, Malaca e India; tras sucesivas

²⁶ El mismo escribió las vicisitudes de aquella peripecia con la “Trinidad” (12, enero, 1525), cuando se hallaba en poder de los portugueses en Cochim (AGI, *Indiferente*, febrero, 1528). Interesan las probanzas de Ginés de Mafra, León Pancaldo y el propio Gómez de Espinosa, quien muestra sus gestiones y la sumisión de aquel Rey nativo al de España (AGI, *Patronato*, 48, 4).

vicisitudes durante un año, en 1526, llegaron a Lisboa y, después, liberados (uno de ellos, Ginés de Mafra) describió el viaje.

Sin duda, la expedición más notable que sucedió al retorno de Juan Sebastián Elcano, fue la inicialmente proyectada para la explotación del éxito, la de Loaysa y con el propio Elcano como segundo de abordo, que había invertido todo su capital en esta armada. El entusiasmo con que se preparó y ejecutó aquella expedición fue ilusionante; sus fracasos, entre los que se puede contar el final de los sucesivos capitanes, demostró, una vez más, que lo más importante no era llegar, descubrir y explorar, sino volver e informar de todo, de derrotas, tiempos, coordenadas, espacios, paisajes, pobladores y modos de vida... Los éxitos de Colón y de Elcano fueron, para ellos, de índole geográfica, sus recompensas efectivas, poco más que honoríficos pero el honor es patrimonio del alma mientras que los premios y condecoraciones podían quedar para los no participantes.

La designación de García de Loaysa, fue condicionada “por su noble linaje y sus conocimientos de náutica”; lo primero estaba claro, sobre su curriculum, no tanto. La expedición impulsada por el entusiasmo tenía un objetivo claro por parte de los armadores (el hallazgo, transporte y comercialización de las especias) y, de también, dejar una guarnición en las islas para consolidar la posesión de las islas Molucas (Torres, 1925; Guillén, 1991; y, Herrera, 1991).

En consecuencia, el Rey nombró a Loaysa (5 abril, 1525) para que comandara *una armada a la continuación y contratación de la especiería a las nuestras islas de Maluco*, como Capitán General desde que se hiciera a la vela en La Coruña, hasta su arribada a las Molucas (para el retorno la Corona tenía pensado otro personaje ya que Loaysa quedaría como Gobernador y Capitán General de las dichas islas del Maluco con las competencias que conferirían el cargo). Asimismo, se especifica los salarios a devengar por el personaje²⁷.

Tras una larga espera, la flota levó anclas en La Coruña (24, julio, 1525)²⁸, porque *entendemos que conviene para el bien de la navegación y contratación de la Especiería*, con 450 hombres²⁹ e

²⁷ Cada un año dos mil e novecientos ducados, que montan un cuento y noventa y cuatro mil y quinientos maravedís, los cuales mandamos a los nuestros oficiales, que residen en la dicha ciudad de la Coruña en la Casa de Contratación de la especiería, que vos den y paguen en esta manera: los ciento cincuenta mil maravedís luego adelantados, que es nuestra merced de vos mandar dar con que vos aderecéis, y proveáis de las cosas necesarias para el viaje, y lo restante, que se montare en vuestro salario a razón de los dichos un cuento y noventa y cuatro mil y quinientos maravedís por año, a la vuelta que volváis a estos Reinos en llegando a ellos en la dicha Casa de la Contratación de la especiería, sin nos pedir nueva libranza para ello, solamente por virtud de esta nuestra provisión y asimismo que podáis traer en cada armada de las que vinieren, entretanto que vos estuviereis en aquellas partes en el dicho cargo e gobernación, quince quintales de especiería, y la mitad sobre cubierta, y la otra mitad debajo de cubierta, y ocho cajas así mismo sobre cubierta. Y otrosí, por esta nuestra carta mandamos a los dichos nuestros oficiales de la Coruña, que luego que vos paguen quinientos ducados, que es nuestra merced de vos mandar de ayuda de costa, a costa de toda la dicha armada, habiendo respeto a lo que os habéis ocupado, y habéis de ocupar antes que la dicha armada parta, con que vos podáis mejor aderezar demás de los ciento y cincuenta mil maravedís, que vos mandamos de dar en cuenta de vuestro salario”.

²⁸ Las *naos* (“Santa María de la Victoria”, de 300 toneladas, con Loaysa; “Sancti Spiritus”, de 240, con Elcano; “Anunciada”, 204, con Pedro de Vera; y “San Gabriel”, de 156, con Rodrigo de Acuña), las *carabelas* “Santa María del Parral” con Jorge Manrique de capitán; y la “San Lesmes”, con Francisco de Hoces, y el “Santiago”, un *patache* mandado por Santiago de Guevara.

²⁹ Entre ellos algunos bien conocidos, como Andrés de Urdaneta, que fue cosmógrafo antes que fraile, los pilotos Martín de Uriarte y Rodrigo Bermejo, el factor general Diego de Covarrubias, los contadores Toribio Alonso de Salazar y Martín Íñiguez de Campuzano y el tesorero Diego Alonso de Solís.

hicieron escala (2, agosto) en la Gomera para reponer fuerzas y hacer aguada y carnaje. Prosiguieron su derrota por la isla de Annobón y cruzaron el Atlántico. En la travesía atlántica sufrieron todo tipo de percances y averías (rotura del palo mayor de la capitana, abordaje de la Santa María del Parral por la averiada, navegación complicada por área de calmas durante mes y medio en que parece que lo único interesante fue la aparición de peces voladores que atraieron la atención de Urdaneta (*de manera que, o de los unos o de los otros siempre corren los voladores, é venían a dar dentro en la nao, y como tocaban en seco no se podían levantar, é así los apañábamos*) hasta arribar a Santa Cruz (14, enero, 1526) y cabo Vírgenes en la entrada del Estrecho. Se produjo una dispersión de la armada; “La Anunciada”³⁰ comenzó a *garrear* y el miedo se adueñó de los tripulantes; la “San Lesmes”, con Francisco de Hoces, se vio impulsada hacia el Sur hasta sobrepasar el continente, regresó. La “Sancti Espíritus” naufragó, la “Anunciada” se perdió, suponiéndose que trató de regresar a la Península o aprovechar la vía portuguesa vía cabo de Buena Esperanza y océano Índico; poco después, “San Gabriel” bajo la dirección de Rodrigo de Acuña, abandonó la expedición para volver a España por el Atlántico. Llegaron a fondear en el cabo de las Vírgenes y hubieron de soportar nuevas dificultades náuticas y de abastecimiento; algunos tripulantes se lanzaron al mar; la supervivencia no era más fácil; Urdaneta vuelve a anotar sus impresiones: *salimos todos con la ayuda de Dios, con harto trabajo y peligro, bien mojados y en camisa, y el lugar a donde salimos es tan maldito, que no había en él otra cosa sino guijarros, y como hacía mucho frío, hubiéramos de perecer, sino que tomamos por partido de correr a una parte y a otra por calentarnos... Era tanta la sed que teníamos, que los más de nosotros no nos podíamos menear, que nos ahogábamos de sed; y en esto me acordé yo que quizás me remediaría con mis propias orinas.*

El resto de la expedición cruzó el estrecho de Magallanes (8 abril – 26, mayo); fue mucho tiempo para cruzar un estrecho que, Pigafetta había calificado de excelente, soportando todo lujo de dificultades náuticas, hambre, frío y enfermedades con resultados luctuosos, para penetrar en el océano Pacífico enfrentándose a un fuerte temporal que volvió a dispersar la escuadra restante. La “San Lesmes” se perdió en el océano, el “Santiago”, recorriendo en paralelo la costa de América del Sur, logró arribar a la Nueva España y la “Santa María del Parral” arribó a las islas Célebes, donde sufrieron la muerte o la esclavitud a manos indígenas.

Únicamente la “Santa María de la Victoria” arribó a las islas Molucas. La situación seguía siendo lamentable; Loaysa y el piloto fallecieron (30, julio, 1526) y Juan Sebastián Elcano le sucedió en el mando para morir a los pocos días (4, agosto). Nuevo capitán, el contador Toribio Alonso de Salazar que, siguiendo las instrucciones de su antecesor, puso rumbo noroeste hacia las islas Marianas, hizo escala en Guam, donde pudieron reponerse, obtener informes de un desertor de la expedición Magallanes (Gonzalo de Vigo) y proseguir hacia las Molucas no sin antes “enterrar en la mar” al capitán Salazar (13, septiembre) y sucederle Martín Íñiguez de Carquizano. La derrota les condujo a la isla de Mindanao, al mar de Célebes y, tras hacer una

³⁰ La “Anunciada” con Pedro de Vera, abandonó la escuadra cuyo objetivo eran las Molucas por el cabo de Buena Esperanza; Urdaneta escribe: “a la tarde desapareció y nunca más la vimos”.

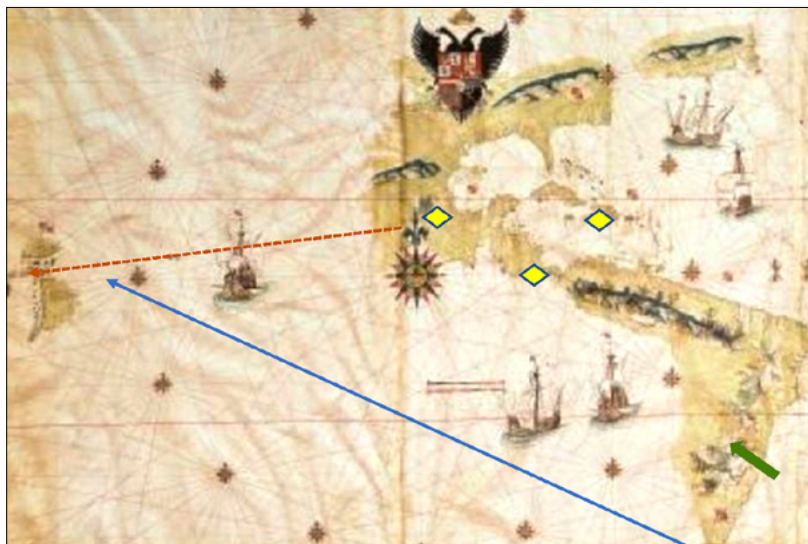


Fig. 10. Sobre la imagen de la carta universal de J. Vesputio (1526), rutas de acceso a Molucas (Magallanes y Loaysa) y áreas de ensayos para una ruta de tornaviaje (Saavedra) y posteriores, hasta 1565.

escala de aprovisionamiento y descanso, arribar al objetivo (29, octubre), a las islas Molucas en la de Gilolo (Halmahera). La sucesión en el mando le llegó a Hernando de la Torre a la cabeza de 24 supervivientes que no dudaron en entregarse al gobernador portugués. De conformidad con los convenios, fueron enviados a España por la ruta portuguesa, vía Lisboa, poniendo fin a una larguísima, penosa e infructuosa expedición, era ya el año 1536 (Cuesta, 2019).

Cuando el objetivo tiene tanta importancia política y económica se utilizarán los hombres, técnicas y medios necesarios o, al menos, los imprescindibles para conseguir o defender los intereses de la empresa. Tras Magallanes y Loaysa otros trataron de lograr mejor ruta hacia aquellas islas, una vía de acceso idónea a las bases y poner en manos de los políticos suficientes datos para que, ellos, defendieran los intereses de la Corona. Fueron los ensayos realizados durante los años de referencia (VV.AA, 1975) y con resultado análogo; pueden señalarse tres: Caboto, Saavedra y Alcazaba.

El mismo año que partía Loaysa se hizo a la mar otra expedición hacia la Especiería, la de Sebastián Caboto (capitán y piloto mayor); su cometido era reconocer el estrecho, auxiliar a posibles supervivientes de la expedición de Magallanes y afianzar la presencia española en las islas Molucas. Sus resultados fueron pobres y ajenos a los objetivos señalados; no llegó a entrar en el Pacífico. Se limitó a remontar el Río de la Plata tras un espejismo áureo y su aportación fue contribuir a la geografía legendaria del continente³¹.

³¹ Documentalmente se demuestra que el capitán Francisco de Rojas, agraviado que por Caboto no había cumplir su compromiso, denunció y consiguió que se le juzgara por el Consejo de Indias. Fue penado a dos años de destierro en Orán y a indemnizar a Rojas con 100 ducados de oro más 20.000 maravedís por los rescates que le había sustraído (AGI, **Patronato**, 41, 6).

Simón de Alcazaba, portugués enrolado en la expansión española, intervino como técnico, junto a Juan Vespucio, en las negociaciones de Badajoz (1524) y fue designado para llevar a cabo una expedición para determinar la longitud de las islas Molucas (1525); se le otorgaron exención de derechos. Debería partir del puerto de La Coruña. Baste decir que no llegó a realizar el viaje. La nave de aprovisionamiento, procedente de Bilbao, naufragó y el convenio de Zaragoza, ya lo prohibía³².

Y una nueva base iba a entrar en juego; el inexperto personaje tomaba las riendas de los descubrimientos y exploraciones marítimas en el Pacífico por otras latitudes, circulando siempre por encima de la línea equinoccial rumbo al poniente. Parecía razonable: una proximidad geográfica notoria, una navegación más rápida, cómoda y barata y, se suponía, un circuito de circulación atmosférica e hidrosférica en superficie análogo al conocido en el Atlántico septentrional.

Hernán Cortés por su parte, carecía de todas las condiciones para dirigir una expedición de esta índole, tenía ocupaciones muy importantes que atender y peligrosos conflictos que resolver, su gran capacidad de organización, sin hallarse al frente en persona, era de dudoso resultado. Disponía de información privilegiada sobre la costa pacífica novohispana y pensó en sendos proyectos para, primero, ensanchar los reinos de Carlos I, y, en segundo lugar, buscar otro “paso”, del Pacífico al Atlántico (las posibilidades no se descartaron en mucho tiempo)³³. El propio Rey impulsó su atención sobre la Especiería.

En sus dos entrevistas con Carlos I, Cortés obtuvo el Marquesado del Valle de Oaxaca y una capitulación para *descubrir, conquistar y poblar cualquiera isla que hay en la mar del Sur de la Nueva España, que estén en su paraje y todas las que hallades hacia el poniente, o siendo en el paraje de las tierras en que hoy hay proveidos gobernadores...*, de las cuales sería nombrado gobernador y alguacil mayor (CODAIN, XII: 490-496). La primera Audiencia de la Nueva España se encargó de perturbar aquellos proyectos, incomodando a los trabajadores y proveedores que se hallaban en el “astillero”, perjudicando las inversiones y echando por tierra todo lo ya realizado. Hubo que esperar a la década siguiente para conocer las expediciones que partieron de aquellas costas y saber de sus resultados.

El impulso aportado por el Emperador le autorizó para que preparara “una armada de cinco naos a nuestras islas de Malucas y otras partes donde hay especiería, que cae dentro de los límites de nuestra demarcación”; el proyecto se formalizaba bajo la figura humanitaria de rescatar a miembros de otras expediciones que podían hallarse en aquellas longitudes geográficas, sin olvidar el objetivo permanente, las islas de las Especies y su comercio e, incluso, aclimatar simientes de especias para una posible aclimatación en tierras neohispanas.

³² Aún tuvo tiempo para obtener una capitulación (1529) para poblar en la región meridional de Sudamérica. (AGI, Patronato, 45, 19).

³³ Esta carta del Pacífico septentrional de Juan Bautista Agnese, posterior a 1540, muestra la deficiente imagen cartográfica del Extremo Oriente y errores persistentes en cuanto, por ejemplo, la península v. isla de California.

En cumplimiento del real mandado fue organizada la expedición que está bien documentada³⁴; fue la de Álvaro de Saavedra Cerón. Entre sus instrucciones se hallaban, la recuperación de supervivientes, la conquista de las fortalezas que tenían los portugueses en la isla de Ternate, averiguar dónde estaban las mejores y más abundantes especias e indagar cómo se cultivan las plantas productoras y traer algunos ejemplares a Nueva España para proceder a su aclimatación y producción allí (Cortés, 2003).

Cortés informaba al Rey (*Tercera carta de relación*) que en astilleros de aquella costa estaba construyendo cuatro bergantines

“yo tenía, muy poderoso señor, alguna noticia, poco había de la otra mar del Sur, y sabía que, por dos o tres partes, estaba a doce y a trece y a catorce jornadas de aquí; y estaba muy ufano porque me parecía que en el descubrir se hacía a vuestra majestad muy grande y señalado servicio ... que descubriendo por estas partes del mar del Sur, se había de descubrir y hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería y se había de descubrir y hallar otros muchos secretos y cosas admirables” el texto continua más adelante “he comenzado a hacer cerca de la costa... navíos y bergantines”. (15, mayo, 1522)³⁵.

Saavedra partió, (31, octubre, 1527)³⁶ desde Zihuatanejo [Zacatula] con 110 hombres, en dos naos y un bergantín (“Florida”, “Santiago” y “Espíritu Santo”), con veintiocho piezas de artillería, bien abastecidas y pertrechadas tanto para un viaje exploratorio como para poner los gérmenes de una colonización. Navegando por el paralelo 11° N, las travesías por el océano Pacífico nunca eran fáciles; dificultades técnicas y debilidad personal se sucedían y acumulaban. Los trabajos agotadores, la alimentación deficiente e insuficiente, los pequeños accidentes que se agravan en el mar, los vientos y corrientes insuficientemente conocidos, todo contribuía a que la morbilidad preocupante se transformara en mortalidad aterradora. La escuadrilla se dispersó (15, diciembre). Álvaro Saavedra en el “Florida” arribó a las islas Carolinas y, en una precaria navegación lograron desembarcar en Mindanao (10, febrero, 1528) y rindieron viaje en Tidore (30, marzo).

El problema era tornar a Nueva España. La travesía nuevamente ardua; su circuito lo condujo primero rumbo Sur, hasta Nueva Guinea, después, rumbo Norte, hasta los 15°, para arrumbar a la isla de Mindanao (19, noviembre, 1528). Realizó una nueva intentona (3, mayo, 1529) para regresar a Nueva España sin optar por la ruta del cabo de Buena Esperanza, que se le aconsejaban, y en mayo de 1529 se hizo a la mar otra vez; encontró algunas islas lejanas a 7° N, puede que de las Marshall y ascendió en latitud hasta las islas Carolinas, las meridionales de Japón y

³⁴ Confuso en el texto de la *Historia general del Mundo* (HERRERA, 2016, II, 388).

³⁵ El bergantín, surgido en el siglo XVI, es una nave de dos palos y una vela redonda. En la documentación americanista aparece con frecuencia el término atribuyéndolo, de forma genérica, a una embarcación que, con frecuencia y sobre todo en los ríos, no se ajusta a una definición ortodoxa.

³⁶ Cumpliendo las instrucciones de Hernán Cortés y llevando cartas para los reyes locales de su destino o en tránsito (AGI, *Patronato*, 43-2º, 5).

llegó a una latitud septentrional de 26°, donde murió. Su sucesor, Pedro de Laso, deambuló por el océano hasta los 31° y, deprimidos, tornaron a las Molucas (isla de Gilolo) y acabar en manos de los portugueses que los condujeron a Malaca. Aquellos hombres, en 31° no hallaron vientos favorables para su navegación por lo que con gran contrariedad llegaron de nuevo a las Molucas (8, diciembre, 1529). Eran 22 supervivientes los que se unieron a De la Torre. La mayoría acabaron sus días allí. Dos tanteos y ocho meses de esfuerzos no fueron suficientes para establecer aquella ruta. De vuelta a las islas Molucas, los supervivientes se rindieron a los portugueses cuando se firmaba el tratado de Zaragoza.

Las islas Molucas y su conflictiva disputa.

Firmados los acuerdos de Zaragoza, los acontecimientos se precipitaron. El Emperador, camino de Barcelona, ratificó los convenios en Lérida a la vez que otorgaba un poder a Alonso de Baeza para el cobro de los primeros 150.000 ducados. Por las mismas fechas comunicaban los embajadores Azevedo, Vasconcelos y el duque de Braganza a João III la feliz noticia y le felicitaban por el feliz término de tan importante negocio.

Simultáneamente, Carlos I levantaba la prohibición impuesta en 1522 a la importación de especias por carecer de objeto la protección de unas expediciones y comercio que había quedado suspendido. Por su parte, Hurtado de Mendoza proseguía con informes sobre las vicisitudes de Portugal para reunir las cantidades estipuladas y las dificultades de João III para cumplir los compromisos económicos acordados. Fue el último replanteamiento de las posiciones anteriores con motivo del choque de ambas potencias en las Molucas. Este último convenio, a diferencia de los anteriores, tuvo una vocación de futuro, imperfecto. Con la internacionalización de las rutas del mar dejó de existir aquella bipolaridad castellano-portuguesa que, sin embargo, siguieron disfrutando durante algún tiempo de esa preeminencia.

La cuestión de las Molucas tampoco quedó totalmente resuelta; se violaron los acuerdos y no tuvieron efecto las sanciones. João III envió instrucciones para verificar el cumplimiento de la salida de los españoles y lo que pudo comprobar es que existían choques entre súbditos de ambas coronas.

Posteriormente, la Corona de Felipe II reunió ambos reinos peninsulares y los territorios de ellos dependientes y se postergó un posible enfrentamiento. En seguida, aparecieron holandeses e ingleses rompiendo la exclusiva hispano-portuguesa en el Extremo Oriente incluso con la notable desfachatez holandesa (1613-1614) de quejarse del encuentro con barcos ingleses en las islas Molucas «que ellos habían descubierto». No obstante, el Tratado de Tordesillas, aún con la aparición de nuevas premisas en la dialéctica diplomática, siguió vigentes durante años; políticos importantes discutieron sus contenidos, muchos de ellos en franca oposición a su aplicación hasta que en el siglo XVIII la defensa de sus cláusulas fue insostenible; mediante un preámbulo y los tres primeros artículos del tratado de límites de 1750 debía cerrarse el empleo de los acuerdos de 1494.

Por cuanto se refiere a los extremos de la década, el primero, 1519, muestra notas de singularidad; además de comenzar la primera vuelta al mundo, en esta fecha fue publicada la primera edición de la *Suma de Geographia* de Fernández de Enciso, el mismo año que Carlos I fue entronizado como Emperador, en que Hernán Cortés comenzó su particular empresa y cuando fueron fundadas las ciudades de Veracruz y, sobre todo, Panamá. El año 1529 fue cuando tuvo lugar la firma el tratado de Zaragoza, la regencia española quedó en manos de Isabel de Portugal y cuando murió Malintzin o doña Marina; cuando Enrique VIII de Inglaterra designó a Tomás Moro y los otomanos atacaban Venecia. Fue una década también prodigiosa, en que se trató de resolver el contencioso sobre la posesión y pertenencia de la Especiería por más que se repetían los accesos y, asimismo, los ensayos y fracasos por hallar la vía de retorno.

El entusiasmo oficial no estuvo exento de prudencia, de *realismo*. Llegado el tiempo del acuerdo se impuso ese positivismo, fueron los políticos quienes, ante la incapacidad técnica para solucionarlo, atentos a las relaciones internacionales, optaron por “dar una patada hacia delante”. La ilusión de los más interesados parecía positiva por lo objetiva, correcta en la toma de decisiones, pero infructuosa en aquel tiempo en que aparecían objetivos más interesantes en otras coordenadas. El escaso interés “popular” estaba justificado por una preferencia y atención superior a cuanto sucedía en las Indias.

En tiempos posteriores no ha faltado quien presentara el conflicto de las Molucas como un duelo entre dos reyes con victoria para uno u otro. La capitulación de 1529 incluye suficientes recursos legales para que cualquiera de los contendientes pudiera replantear la cuestión. En verdad, las circunstancias políticas fueron favorables a la firma de los acuerdos sin otra valoración; fracasado el pleito por razones técnicas y políticas (1524) se lograba el acuerdo, cinco años después, por razones geopolíticas y económicas.

La política europea de Carlos aconsejaba eliminar un flanco de tensión susceptible de transformarse en hostilidad abierta. Las relaciones bilaterales eran óptimas merced a los respectivos matrimonios de João III y Carlos I. La inmediata partida del Emperador hacia Italia dejaría el poder en manos de Isabel de Portugal, lo que aconsejaba dejar zanjado el asunto o proceder a un aplazamiento indefinido. La imposibilidad de aplicar el Tratado de Tordesillas había hecho fracasar las conversaciones de Badajoz. La extrema dificultad de la única vía castellana de acceso de España a la Especiería y la inexistencia de una ruta de tornaviaje quedaban de manifiesto por el fracaso de la expedición de Loaysa y de Saavedra. El atractivo de las Indias Occidentales y la inaccesibilidad del tornaviaje, quedaban compensadas con la mayor gratificación económica, cultural, humana y territorial para España; para sus súbditos era escaso el interés por el Oriente a pesar de los privilegios que se les había ofrecido.

Todo ello hace considerar a los Convenios de Zaragoza como un éxito. Para Portugal porque eliminaba de la competencia a un rival extraordinariamente peligroso y, en consecuencia, podía disfrutar de la exclusiva en la comercialización y distribución de las especias y consolidar su imperio marítimo. Para Castilla porque recibió una indemnización económica muy alta, en compensación por la cesión de unos eventuales derechos sobre una región casi inaccesible para

sus barcos por los condicionamientos geográficos y náuticos, así como por los políticos suscitados por la aparición, configuración y reordenación de un Nuevo Mundo y, además, conservaba bajo su cetro las islas Filipinas y algunas otras más o menos próximas.

Los límites establecidos como final de los tres ciclos de tensión eran improcedentes: el primero se configuraba “a ojo de buen cubero” que el rey Afonso V no dudó en aplicar con rigor; el segundo mediante un sistema definitorio imaginativo de precisión astronómica; la de 1529, a través de una proyección de una línea imposible e inexistente, con nombre irregular que, paradójicamente, distorsionó las geográficas inventando un “antimeridiano”.

La cartografía posterior al retorno de Elcano plasmó la «otra línea de demarcación» y fue el fundamento definitivo del ocaso de la cartografía antigua y el orto de la moderna, incorporando las aportaciones de los mapas experimentales a la producción de gabinete (cartas de 1522, 1523, 1525, 1526 y 1529). Posteriormente emergieron los Chaves y otros hasta enlazar la primera revisión del padrón (Hernando Colón) o con la última revisión, personal, de la *Suma* de Fernández de Enciso por el propio autor. El común denominador fueron las fuentes, la prioridad de lo empírico sobre lo especulativo fruto de la experiencia y en su aportación. Era el final de aquella década que concluyó con un nuevo convenio entre las dos potencias en liza y el padrón más vistoso, una magnífica carta universal (1529); la cartografía adquirió otra entidad, mayor espacio representado (se muestra por vez primera el océano Pacífico al completo), superior precisión y se procedió a preparar cartas e instrumentos náuticos renovados.

Emergieron algunos maestros innovadores (García de Torenó y Diego Ribero, incluso Juan Vespucio, después Alonso de Chaves) (fig. 3), otros (Alonso de Santa Cruz o Pedro de Medina) como teórico-prácticos, algunos como científicos (Jerónimo Chaves y López de Velasco) y no faltó algún divulgador (Antonio de Herrera). En todos ellos había la firme convicción de la importancia de la cosmografía y la cartografía para “el arte de marear”. Alguno de aquellos maestros se quejaba de la calidad de sus alumnos, otros se decantaban por ensalzar el valor del mapa; así Martín Cortés: “¿qué obra mejor que encamina al que va sin camino?, ¿qué cosa tan ardua como dar guía una nao engolfada, donde solo agua y cielo puede verse?” (fol. IV vº.) o, en otra expresión:

“Navegar no es otra cosa sino caminar sobre las aguas de un lugar a otro; y es una de las cuatro cosas dificultosas que el sapientísimo rey escribió. Este camino difiere de los de la tierra entre cosas: el de la tierra es firme, este fluxible; el de la tierra es quedo, este movable; el de la tierra señalado y el de la mar, ignoto siendo este camino tan dificultoso sería difícil darlo a entender con palabras o escribirlo con la pluma. La mejor explicación que para esto han hallado los ingenios de los hombres es darle pintado en una carta (fol. LXI vº) (Cortés, ed. de 1991)

Las cartas universales se mostraron muy perfeccionadas e insuficientemente operativos, como sucede con los globos, no obstante, su interés siguió teniendo un importante valor didáctico y hasta deslumbrador, de prestigio. Tampoco podían soslayarse los vestigios de errores: por convicción, manipulaciones por incrementar el prestigio de la Corona y deformaciones

por interés político. Con la progresiva incorporación de amplios espacios continentales se hizo imprescindible la realización de mapas más detallados que, mostrando vistas de conjunto, pudieron revelar regiones pormenorizadamente. Se produjo una cartografía más apta para el buen gobierno y como arma en conflictos.

Fue en el transcurso del Renacimiento cuando se dotó al hombre de capacidad para ir más alto, superando latitudes de 60°. Durante mucho tiempo, en largas travesías con los puertos registrados eran casi inexistentes, con escasez de todo. Más lejos (*plus ultra*); donde nadie había llegado por tan complicada ruta (reinterpretando a Camões, donde el mar acaba y

la tierra comienza). Ciertamente con estímulos llamativos pero precarios, aunque con maravillas palpables y exóticas (especies, oro, seda, laca...). Cuando el comercio de rescate era una primera gran oportunidad, la comunicación y transporte fue un gran desafío y la difusión un excelente resultado.



Fig. 11. Marmol de Alonso Giraldo Bergaz (1801)

Elcano en su laberinto.

Magallanes y Elcano no tuvieron una buena relación. Su curriculum y posición eran diferentes y su acción en el mar, individual o conjuntamente, muy distintas. Ambas biografías son ampliamente conocidas. Ambos tuvieron una vida de acción en la mar donde murieron (el uno por metomentodo y el otro de muerte natural), los dos vivieron unos 40 años y ambos tuvieron su particular embrollo y el pago recibido o en parte, después de décadas de pleitos con la Corona, más proclive al “te daré” que al “toma”.

La escuela de ambos, el mar y guerra. Magallanes en actividades oficiales por el Atlántico, Índico hasta el Extremo Oriente; Elcano por el Mediterráneo. Lo obtenido frustrante para ambos; los dos, derrotados, marcharon a Sevilla (1518) en busca de una oportunidad³⁷. Magallanes obtuvo su capitulación (1518) y fue el Capitán de la expedición; Elcano recibió el cargo de maestre de la nao “Concepción” cuyo capitán era Gaspar de Quesada y piloto el portugués Juan López Carvalho. En la bahía de San Julián se materializó la animadversión mutua; no podían verse. Pudo salvarse porque era uno entre muchos; la tripulación nunca

³⁷ La escuela de Elcano, la actividad náutica en el Cantábrico (pesca, contrabando y piratería, al decir de Fernández Navarrete) hasta juntar un pequeño capital. El suficiente para la compra de un barco de unos 200 toneles con que faenar en el Mediterráneo como mercante o al servicio de la guerra; Campaña de Orán con Cisneros, o de Nápoles con el Gran Capitán. Tratando de mejorar su razonable situación, obtuvo un préstamo en Saboya, la garantía era su barco; llegado el plazo sin saldar el préstamo se ejecutó la garantía y perdió la nave. No fue todo, como le recordó Carlos I (13, febrero, 1523) aquello se consideraba la venta de una nave a extranjeros que estaba penado, además, con la mitad de sus bienes y hasta con prisión.

estaba formada por más de los necesario, pero tampoco menos de los imprescindible y 40 tripulantes eran unos efectivos indispensables.

El hallazgo del paso, tan encomiado por Pigafetta³⁸, dio lugar a una travesía del mayor de los océanos por su parte más vacía, soportando una vida infernal, pero llegando al objetivo. Magallanes había muerto en Mactán y a la Especiería arribaron solamente dos navíos (7, noviembre, 1521), el “Trinidad” (al mando de Espinosa) (Blanco, 2019) y el “Victoria” (con Elcano); únicamente pudo seguir este último, aligerado de peso y dejando expedicionarios en tierra. Desde Tidore procedieron a cruzar el Indico, como explicaba Blanco Núñez y apoyándose en Pigafetta, luchando durante nueve semanas frente al Cabo de Buena Esperanza soportando vientos del O y NO y continuar por el Atlántico rumbo al Norte de un viaje en precario. Vía islas de Cabo Verde, arribaron a Sanlúcar y, desde Sevilla, fueron a la Corte, a Valladolid (Blanco, 2019).

Tres años de actividad y de solaz para acabar invirtiendo todo en la nueva expedición, con el mismo objetivo y con peor resultado, donde *le echaron al mar* (7, agosto, 1526).

Mucha actividad, muy compleja; algunos honores: reproducciones de su blasón y alguna estatua (fig. 12)³⁹, cuadros, recuerdos. Muy interesante la medalla realizada por Mariano Benlliure para la



Fig. 12. Medallón conmemorativo (reverso) realizada por Mariano Benlliure para la Real Sociedad Geográfica, 1876.

Real Sociedad Geográfica (fig. 12); importante, un precioso barco-escuela y lo mejor, también lo más tardío, el cumplimiento de la manda testamentaria de Elcano que se cumplió en 1944 (20, abril) en la capilla de la Santa Faz, en las inmediaciones de la capital alicantina⁴⁰ (la capilla lo recuerda con un mosaico (fig. 13) que recoge la manda testamentaria de Elcano con su Escudo de armas que exhibe dos ramas de canela cruzadas, tres nueces moscadas y doce clavos, bajo un globo terráqueo con el lema que le otorgó Carlos I; hay, además, un

³⁸ “Cada media legua se encuentra un puerto seguro, con agua excelente, madera de cedro, sardinas y abundantísimos mariscos. Había también yerbas, algunas de las cuales eran amargas, pero otras eran comestibles, sobre todo una especie de apio dulce que crece junto a las fuentes, del que comíamos a falta de mejores alimentos. En fin, *yo creo que no hay en el mundo mejor estrecho que éste*”. Tardaron en cruzar el Estrecho, ¡solamente 37 días!, en 1520.

³⁹ Como la estatua en mármol, realizada, en 1801, por Alonso Giraldo Bergaz (fig. 12); estuvo en la plaza de Guetaria (SALAS, 1879, 413; la pg. 439 describe su Blasón).

⁴⁰ Recuerda el Capitán de Navío Blanco Núñez (2017) como el almirante Francisco Bastarache (capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena) y Julio Guillén, director del Museo Naval, lo cumplieron al frente de una representación de la Armada. En una época de hambre, a falta de 24 ducados, entregaron a la comunidad de monjas un camión cargado de alimentos.



Fig. 13. Manda testamentaria de Elcano y exvoto de la "Victoria", en el monasterio de la Santa Faz (Alicante).

exvoto del barco escuela de la Armada que lleva su nombre). Inusitadamente las actividades conmemorativas, con motivo del Vº Centenario, han sido extraordinarias.

*

En conclusión, fue un personaje de metamorfosis sencilla. Puso todo el entusiasmo e ilusión en alcanzar el máximo en su profesión y logró la cima en tres momentos y, consecuentemente, ya solamente se podía bajar. Fueron su actividad mercante y guerrera en el Mediterráneo cuya caída le afectó hasta 1522, su capacidad para concluir la expedición de circunnavegadora, que le proporcionó honores y, la tercera, lograr el mando en su segunda gran travesía donde concluyó su vida, en el propio mar merced a su arrojo, pericia y que había regresado de la gran expedición anterior.

Al igual que todos aquellos protagonistas que participaron en expediciones marítimas o que permanecieron en las Indias, se vieron como hombres nuevos en un mundo nuevo y, generalmente, no eran comprendidos por la Corte y ellos tampoco entendían a su Rey. No obstante prosiguieron en sus actividades y, como diría uno de ellos, "aventurando sus vidas / han hecho lo no pensado: / hallar lo nunca hallado, / ganar tierras no sabidas, / enriquecer vuestro Estado, / ganaron tantas partidas / de gentes antes no oídas"⁴¹.

⁴¹ Francisco de Jerez, en el "Poema a Carlos V", al final de la *Verdadera relación de la conquista del Perú* (1534).

Bibliografía

BLANCO NÚÑEZ, Jose María - «La derrota de J.S. Elcano de Ternate a Sanlúcar de Barrameda, con escalas en Timor y Cabo Verde y el intento de tornaviaje de Gonzalo Gómez de Espinosa». **XVI Simposio de Historia marítima**. Vitor G. Rodrigues y Ana Avelar (Coord.). Academia da Marinha. Lisboa, 2019, p. 129-143.

- «A expedição de Magalhaes. Organização e métodos», **VII Simpósio de História Marítima**. AMP. Lisboa, 2002.

- «Julio Guillén Tato». Biblioteca Virtual de Polígrafos. Fundación Larramendi. Madrid, 2017; también, en: **Almirante don Julio Guillén Tato. Cuadernos monográficos del IHCN**, Madrid, 2017, p.76 e pp. 61-107.

- «El mundo de Elcano y la travesía por el Índico». **V Centenario de la expedición Magallanes-Elcano (III). Cuaderno monográfico nº 84**. IHCN. Madrid, 2021, p. 89 y ss.

CORTES, Martín - **Breve compendio de la esphera y de la arte de navegar**. Sevilla, 1545 (ed. de M. Cuesta. Museo Naval Madrid, 1991).

CORTESAO, Armando y MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliae Monumenta Cartographica**. Vol. I. Lisboa, 1960.

CUESTA DOMINGO, Mariano - «La fijación de la Línea –de Tordesillas– en el Extremo Oriente». **El tratado de Tordesillas y su época**. Tomo 3. Madrid, 1991, pp. 1477-1483.

- «Náutica especulativa y práctica. Navegación oceánica, siglo XVI». (ed. S. Caraciocchi), **Prodotti e tecniche d'oltremare nelle economie europee, sec. XIII-XVIII**. Mounnier, Prato, 1998, pp. 821-841.

- **La cartografía de Santa Cruz. El Islario de Santa Cruz**. 2 vol. Real Sociedad Geográfica. Madrid, 2003.

- «Cartografía conflictiva de elaboración lenta; las islas del Oriente». **XIV International reunion for the History of Nautical science**. Academia da Marinha de Portugal. Coímbra, 2008.

- «Potestas et auctoritas». El Papado ante la expansión ibérica (1455-1506)». **VIII centenario de la bula Manifestis Probatum**. Academia Portuguesa da Historia. Lisboa, 2009.

- **A Casa de Contratación da Coruña**. Xunta de Galicia Santiago de Compostela, 2009.

- **Antonio de Herrera y su Historia General del Mundo**. Vol. I. Agencia Estatal. **Boletín Oficial del Estado**. Madrid, 2016.

- «Disputa por las islas Molucas y expedición de Loaysa». **Desperta Ferro**. Enero, número extraordinario. Madrid, 2019.

- «El padrón real y la imagen de un mundo en crecimiento», **RGM**, agosto, Madrid, 2021.

- «Un gran viaje. Ocaso de los mapas antiguos y aparición de la cartografía moderna» en **I viaggi e la modernità**. (coord.) Annalisa D'Ascenzo. CISGE. Roma, 2021.

ELCANO y otros - **La primera vuelta al mundo**. Miraguano. Madrid, 2012.

FERNÁNDEZ DE ENCISO, M. - **Suma de Geographia**. Sevilla, 1519 (ed. de M. Cuesta. Museo Naval Madrid, 1987).

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. - **Obras de D. Martín Fernández de Navarrete**. BAE. Ed. Atlas. Madrid, 1954.

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. - **Historia General y natural de las Indias**. BAE. Ed. Atlas, Madrid, 1959.

FONSECA, João Abel da: «De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália?». **VII Simpósio de História Marítima**. Academia da Marinha. Lisboa, 2002.

GUILLÉN, F. y. VILA, C: “La desdichada expedición de García Jofré de Loaysa”, en **Descubrimientos españoles en la mar del Sur**. I: 187-219. BEC. Madrid, 1991.

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de - **Historia de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar océano**. 4 vol. Ed. de M. Cuesta. Universidad Complutense. Madrid, 1991.

– **Historia General del Mundo**. 4 vols. Ed. de M. Cuesta. Agencia Estatal. Boletín Oficial del Estado. Madrid, 2016.

JEREZ, Francisco de – “Verdadera relación de la conquista del Perú, 1534”. En **Historiadores Primitivos de Indias**. T. II. BAE. Madrid, 1947.

REINEL, P. y J. y. HOMEM, L. - **Atlas Miller**. (PROGEL, 1843). MARQUES, A. Pinheiro y THOMAZ, Luiz (eds.). Ed. Moleiro, 2006.

SALAS, Francisco J. de: «Colón y Juan Sebastián de Elcano». **Boletín de la RSG**, VI, 6: 386-448. Madrid, 1879 (Incluye: “Blasón y armas de la casa solar de Elcano”, 441; “Odas dedicadas a la memoria de J. S. Elcano (de Juan de Dios de la Rada y Delgado, primer premio, Pedro Novo y Colsom, segundo premio y José Devolv honorífico).

SANTAREM, Atlas du Vicomte de, edic. de M. F. de Barros e Visconde de Sousa Santarem, y M. de Albuquerque, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos portugueses. Editorial Porto de Lisboa. Lisboa, 1989.

SCHÄFER, E. - **El Consejo Real y Supremo de las Indias: su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria**, Ed. Marcial Pons. España, 2003.

TEXEIRA DA MOTA, Avelino (org.) - **A viagem de Fernão de Magalhães e as questão das Molucas**. Junta de Investigações Científicas do Ultramar. Lisboa, 1975.

TORRES LANZAS, P. - **Catálogo de los documentos relativos a las islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla**, tomo I, Barcelona, 1925-1936.

VAS MINGO, Milagros del: **Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI**. ICI. Madrid, 1986.

–: **Instituciones marítimo mercantiles hispano-indianas (s. XVI y XVII)**. Madrid (en prensa).

VV. AA.: **La Primera Vuelta al Mundo**. Madrid 2012.

– **Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano**. 3 vol. Fundación Museo Naval. Madrid, 2018-2019.

DEPOIS DE 1522, OU COMO UM JOVEM MONARCA, D. JOÃO DE SEU NOME, RECONFIGURA UM IMPÉRIO À ESCALA GLOBAL.

Ana Paula Avelar¹

Vitor Luís Gaspar Rodrigues²

Resumo

A 19 de Dezembro de 1521 tiveram lugar em Lisboa as cerimónias de levantamento e aclamação de D. João III. Dois dias mais tarde, nos antípodas, a nau *Vitória* abandonava Tidore rumando, sob o comando de Sebastião El Cano, em direção a Timor e daí a Espanha pela rota do Cabo. Os anos que se seguiram seriam fortemente marcados pela “questão das Molucas”, que opôs portugueses e espanhóis num novo teatro de operações, mas também por uma clara mudança de paradigma, assistindo-se no Oriente a uma tendência para a territorialização. Ao longo do reinado d’O Piedoso assistiu-se não só a um alargamento da área ocupada pelo “Estado da Índia” (com a Insulíndia e o extremo oriente a assumirem um papel de fulcral importância, que se traduziria na posse de Maluco, conseguida em 1529 através do Tratado de Saragoça), mas também a uma reconfiguração geoestratégica dos diferentes espaços do império, fruto de uma aposta crescente na vertente ocidental atlântica – o Brasil – e da implementação de uma política de grande pragmatismo relativamente a Marrocos, de que resultou o abandono de boa parte das praças marroquinas durante a década de 1540.

Palavras-chave: Reconfiguração do Império, D. João III, Fernão de Magalhães, Questão das Molucas.

Abstract

On December 19, 1521, the raising and acclamation ceremonies of D. João III took place in Lisbon. Two days later, in the antipodes, the ship *Vitória* left Tidore under the command of Sebastião El Cano, towards Timor and then Spain via the Cape route. The following would be strongly marked by the “Moluccas issue”, which pitted the Portuguese and Spanish in a new theatre of operations, but also by a clear change of paradigm, witnessing

¹ Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta. Investigadora integrada do CHAM-Centro de Humanidades. Investigadora associada do CHistória e do CEC da FLUL. avelar@netcabo.pt.

² Investigador Auxiliar com Agregação do CHistória da FLUL. rodrigues.v@gmail.com.

a tendency towards territorialisation in the East. During the reign of *O Piedoso*, there was not only an expansion of the area occupied by the “State of India”, but also a geostrategic reconfiguration of the different spaces of the empire, as a result of a growing focus on the western Atlantic side – Brazil – and the implementation of a policy of great pragmatism towards Morocco, which resulted in the abandonment of a large part of Moroccan fortresses during the 1540s.

Keywords: Reconfiguration D. João III, Fernão de Magalhães, Moluccas issue.

A 19 de Dezembro de 1521 tiveram lugar em Lisboa as cerimónias de levantamento e aclamação de D. João III. Dois dias mais tarde, nos antípodas, a nau Vitória abandonava Tidore rumando, sob o comando de Sebastião El Cano, em direção a Timor e daí a Espanha pela rota do Cabo. Os anos que se seguiram serão não só fortemente marcados pela “questão das Molucas”, que opôs portugueses e espanhóis num novo teatro de operações, mas também por uma clara mudança de paradigma, assistindo-se a uma profunda mudança na política oficial que, em paralelo com a sua vertente oriental, assumiu agora também “uma orientação atlântica, comercial e anti castelhana, abandonando toda a veleidade de cruzada”³.

Afastadas ou aprisionadas algumas das figuras que mais se haviam notabilizado ao serviço do *Venturoso* – Duarte Pacheco Pereira, Diogo Lopes de Sequeira, ou D. Duarte de Menezes, entre outros –, assistiu-se à ascensão de Vasco da Gama, em rota de colisão com o monarca anterior, o qual, como o próprio duque de Bragança afirmava, em carta a D. João III, “entendia melhor as cousas da Índia do que ninguém”⁴. Contudo, enviado para o Oriente em 1524 para reestruturar o “Estado da Índia”, veio a falecer nesse ano logo após a sua chegada a Cochim, antes mesmo de pôr em prática o seu plano reformador.

O início do reinado d’O *Piedoso* ficou marcado, no que ao império oriental português importa, por uma mudança da política anterior, tendo este ordenado que se suspendesse a construção de novas fortalezas e determinado que se procedesse à evacuação de outras. Abandonava-se, assim, o projecto manuelino, gizado não só para tentar travar a acção dos espanhóis nas Molucas e zonas dos estreitos iniciada com a viagem magalhânica, mas também para assegurar o controlo das rotas das especiarias através do Índico, que previa a construção de fortalezas no Pacém, em Sunda e Ternate, e nas Maldivas⁵. Destas haviam sido edificadas apenas as de Pacém (1520) e Ternate (1522), tendo falhado, com estrondo, o projecto de estabelecimento de uma fortificação nas costas do sul da China por Martim Afonso de Melo em 1522⁶. A fortaleza samatrense, a exemplo do que sucedeu com as de Calecute (Kozhikode) e Colombo, foi abandonada em 1524, dando-se, assim, cumprimento às ordens emanadas do reino⁷.

O objectivo passava agora pela reestruturação do “Estado da Índia” com base, sobretudo, em valias económicas, razão pela qual a posse de Maluco e, por via disso, o controlo do comércio do cravo e demais especiarias da região, assumia um papel de primordial importância, afectado como estava em resultado de os castelhanos se haverem instalado na ilha de Tidore em 1521.

³ THOMAZ, Luís Filipe - *A Expansão Portuguesa. Um prisma de muitas faces*, p. 134.

⁴ Carta de 12 de Fevereiro de 1529, de Vila Viçosa, in *As Gavetas da Torre do Tombo* vol. IX, gav. XVIII, 10-10, p. 539.

⁵ CORREIA, Gaspar - *Lendas da Índia*. II, p. 624.

⁶ Levando por missão a construção de uma fortaleza nas costas sul do Imperio Celeste, a sua armada sofreria um sério revés no confronto naval travado com a armada imperial chinesa, perdendo alguns dos seus navios. Cf. RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar - *Confrontos militares navais nos ‘Mares do Sul e da China’: razões dos primeiros insucessos das armadas portuguesas*, pp. 79-88.

⁷ Cf. THOMAZ, Luís Filipe dos Reis - O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização da Java, pp. 466-467.

A edificação da fortaleza de S. João Baptista de Ternate em 1522⁸, cuja construção fora ordenada por D. Manuel em 1518 a Diogo Lopes de Sequeira, procurando antecipar-se aos castelhanos que tinham em preparação a armada de Magalhães⁹, revelou-se, assim, de uma importância decisiva no contexto da política joanina para a região. Deste modo se balizava igualmente o momento decisivo do alargamento da área oceânica ocupada pelo “Estado da Índia”.

Por outro lado, se a Insulíndia e o extremo-oriental passaram a deter um papel decisivo no quadro da política oriental joanina, assumiram-se também como elementos fulcrais, seja das relações políticas e militares entre os estados peninsulares, seja entre estes e as demais nações europeias - em especial com a França de Francisco I - que punham em causa a anterior partilha do mundo acordada por aqueles em 1494.

Com efeito, a posse das ilhas de Maluco, não só foi responsável, até 1529, pelo acentuar da contenda entre D. João III e Carlos V, de que resultou uma acesa disputa diplomática e científica na Península Ibérica e a eclosão de sucessivos confrontos militares nas Molucas envolvendo portugueses, espanhóis e os seus aliados moluquenses¹⁰, como ampliou a contestação crescente à partilha ibérica do mundo, em especial por parte do monarca francês, que se opunha à partilha do globo resultante do Tratado de Tordesilhas, conseguida com o beneplácito do papado. Daí resultou, como bem o demonstrou Ana Maria Ferreira, não só o agravar das ações de corso contra a navegação e os interesses portugueses, mas também o lançamento de viagens de exploração francesas no Atlântico norte e sul, que decisivamente punham em causa os interesses portugueses nessas regiões. Não espanta por isso que, logo após a sua entronização, o monarca português tivesse enviado para a corte do *Rei-Cavaleiro* uma embaixada chefiada por D. João da Silveira, para ali tratar desses assuntos¹¹.

O *Piedoso* e os seus conselheiros, cientes das enormes dificuldades por que passava o reino, dada a escassez de meios humanos, técnicos e financeiros para proceder ao eficaz provimento de um Império que não cessava de crescer, empenhar-se-ão em manter uma política equidistante das duas grandes potências europeias – França e Espanha, recusando, ainda nesse ano de 1522, uma proposta de aliança política e militar contra os franceses formulada pelo Imperador Carlos V. O monarca português alegou, então, que o fazia para evitar o derramamento de sangue cristão e que “não haveria de fazer guerra senão a mouros”¹².

Atente-se, igualmente, no modo como Carlos V exerceu o seu título de Imperador, o qual, antes de si, para além de encerrar um imenso prestígio, não significava necessariamente

⁸ Sobre a construção da fortaleza de Ternate e as suas implicações veja-se ANDAYA, Leonard - *The Portuguese Tribe in the Malay-Indonesian Archipelago in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, pp. 128-148.

⁹ THOMAZ, Luís Filipe dos Reis - *As cartas malaias de Abu Hayat, sultão de Ternate, a El-Rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco*, 4, pp. 381-446.

¹⁰ Sobre o assunto veja-se RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar - *Portugueses, Espanhóis e Molucanos: guerra e práticas militares nas ilhas Molucas (1511 c.-1549)*, pp. 421-434.

¹¹ FERREIRA, Ana Maria Pereira - **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**, p. 101.

¹² Cf. nota sobre a embaixada imperial enviada a Portugal em Março de 1522, in Biblioteca da Ajuda, **50-V-22, nº 8**. *Apud* FERREIRA, Ana Maria Pereira - **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**, p. 100.

um domínio efectivo e absoluto sobre os seus súbditos, mas representava que o imperador seria o “primeiro entre iguais”, dirimindo contendas e exercendo o seu magistério de influência¹³. Ora, Carlos V exerce um efectivo domínio sobre os seus súbditos, e D. João III tem plena consciência deste facto. Desde os primeiros anos do seu governo e apesar de subir ao trono com apenas 19 anos, logo as suas primeiras disposições evidenciaram uma diferente forma de governar aquele que era agora o seu império. Este deveria ombrear em honra e dignidade com o de Carlos V, aproximando os costumes da corte portuguesa, nomeadamente o cerimonial de recepção aos embaixadores, aos de seu primo¹⁴.

Ainda em 1522, a importância da questão das Molucas haveria de remeter para segundo plano as negociações do casamento régio de D. João III com Dona Catarina, irmã de Carlos V, encetadas na corte de Madrid pelo embaixador Luís da Silveira. Tal adiamento ter-se-á ficado a dever também, como refere Frei Luís de Sousa, ao facto de Francisco I, interessado em chamar o monarca português à sua causa no conflito que mantinha com o Imperador, lhe ter proposto um eventual enlace com a sua filha Carlota¹⁵. Como refere Francisco de Andrada este diferendo esteve igualmente na base do arrastar das negociações do enlace da infanta D. Isabel com Carlos V, iniciadas por D. Manuel e continuadas no novo reinado d' *O Piedoso*¹⁶.

Na verdade, o problema decorrente da demarcação do anti-meridiano que definiria os limites da área correspondente a cada um dos contendores, dada a impossibilidade de à época se medir com exactidão a longitude em que se localizavam as ilhas de Maluco, marcou profundamente os primeiros anos da governação de D. João III, arrastando-se a disputa até 1529, data da assinatura do Tratado de Saragoça.

A política e a diplomacia haveriam, então, de se sobrepor à geografia, tendo o monarca português, ciente do perigo que representava a eclosão de um conflito à escala global com o seu poderoso vizinho, optado por aceitar um acordo que estipulava a compra dos direitos de exploração do arquipélago por 350 000 ducados. Essa soma astronómica não evitou, no entanto, que portugueses e espanhóis tivessem continuado a digladiar-se nos mares do Arquipélago pelo rendível comércio do cravo, maçã e noz moscada¹⁷. Conflito despoletado logo após a chegada da nau *Vitoria* a San Lucar de Barrameda em resultado da reclamação das autoridades portuguesas relativamente à carga de especiarias que trazia nos porões, sob a alegação de que esta lhes pertencia por as Molucas se encontrarem no hemisfério atribuído a Portugal pelo Tratado de Tordesilhas.

Os primeiros anos da governação joanina foram igualmente condicionados, em termos político-militares, pela emergência dos otomanos na Europa e no mediterrâneo oriental, tendo a conquista de Rodas, em Dezembro de 1522, pelas forças de Soleimão o Magnífico (1520-1566),

¹³ PAGDEN, Anthony- **Mundos em Guerra - 2500 anos de conflito entre Ocidente e Oriente**, p. 285.

¹⁴ AVELAR, Ana Paula – **D. João III**, p. 75.

¹⁵ Cf. SOUSA, Frei Luís de – **Anais de D. João III**, vol. I, p. I, cap. IX. Veja-se também BUESCU, Ana Isabel – **D. João III**, p. 142.

¹⁶ Cf. ANDRADA, Francisco de – **Crónica de D. João III**, livro I, cap. XIII.

¹⁷ Joaquim Veríssimo Serrão afirma tratar-se de um insucesso para o reino português dada a incapacidade dos portugueses em afastarem os seus concorrentes da região. SERRÃO, Joaquim Veríssimo – **História de Portugal**, 1980, pp 38-39.

representado um dos momentos álgidos do seu expansionismo militar naval no mar Egeu. Recorde-se, que, como ainda muito recentemente Olivier Bouquet assinalou, a construção do império otomano assentou fundamentalmente na formulação de um domínio terrestre, ainda que suportado por operações anfíbias¹⁸.

Concomitantemente, assistiu-se, ainda nesta altura a uma crescente interferência turca no norte de África em geral, e em Marrocos em particular. O seu apoio militar aos Sáadidas, tanto em termos de formação e organização militar, como através do fornecimento de artilharia, revelou-se fundamental para a conquista de Marraquexe em 1524, tendo também contribuído para o aumento da pressão militar exercida por estes sobre as fortalezas portuguesas do Sul. Estas, sem os meios humanos necessários para a sua defesa – o que obrigava os seus responsáveis a incorporarem nos seus presídios tropas mercenárias oriundas, sobretudo, da Andaluzia¹⁹ –, passaram a ser alvo de sucessivos, e cada vez mais perigosos, cercos.

D. João III estava ciente das enormes dificuldades vividas nessas praças, do estado geral de degradação e pobreza dos seus moradores e das suas guarnições²⁰, e era conhecedor dos pesados problemas por que passava o erário régio, que tenderiam a agravar-se nas décadas seguintes não só em virtude das quebras registadas na produção do açúcar madeirense e nas remessas do ouro da Mina a partir de 1530, mas também do reativar da rota das especiarias para o Mar Vermelho e do decréscimo da navegação pela rota do Cabo, com a consequente quebra dos lucros da Carreira da Índia, que obrigou ao encerramento da feitoria da Flandres em 1548. Seria esta conjuntura que levaria o monarca português, se bem que contra o parecer da maioria dos seus conselheiros, dos grandes do reino e dos capitães das praças, a pensar no abandono de algumas das fortalezas marroquinas logo em finais da década de 1520²¹.

Profundamente pragmático, o monarca equacionava já, em carta a Braz Neto, de 1532, o abandono das praças do sul de Marrocos e a concentração das suas forças no norte com o objetivo, dizia, de poder vir a empreender, no futuro, a conquista do reino de Fez²². Este desiderato, no entanto, mais não era, em nosso entender, do que uma hábil jogada política que visava ganhar apoios entre aqueles que se opunham ao projeto de abandono das praças marroquinas, levando-os

¹⁸ Cf. BOUQUET, Olivier – **Porquoi l'Empire Ottoman?**, p. 20.

¹⁹ Sobre os problemas decorrentes da incorporação desses contingentes mercenários nos presídios portugueses em Marrocos nesta altura, veja-se RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar – *As Companhias de Ordenanças em Marrocos nos reinados de D. Manuel e D. João III*, pp. 192 e 193.

²⁰ Comprovam-no não só as inúmeras missivas recebidas na corte dando conta do estado de extrema miséria provocada pelo não pagamento das moradias e soldos aos que ali se encontravam, mas reportando também a grande vulnerabilidade defensiva das praças em resultado, por um lado, de uma gritante falta de armamento e, por outro, de as suas muralhas e baluartes não terem sido alvo de reabilitações estruturais, capazes de poderem responder com êxito aos novos desafios que a artilharia, fornecida pelos turcos aos Sáadidas, colocava. Cf. carta de Mestre Rodrigo, médico de Azamor, para o rei, de 15 de Dezembro de 1527, ANTT, *Corpo Cronológico*, I-38-3, publ. em *Sources Inédites*, Portugal, 1ª série, vol. II, parte II, doc. CV, pp. 419-424; carta de Vicente Rodrigues Evangelho ao monarca, de 18 de Março de 1530, doc. publ. por LOPES, David – **História de Portugal**, dir. por Damião Peres, vol. IV, Barcelos, Portucalense editora, 1932, pp. 82-85.

²¹ Sobre o assunto veja-se FONTOURA, Otilia Rodrigues – **Portugal em Marrocos na Época de D. João III. Abandono ou Permanência?**, pp. 118 e seguintes.

²² Cf. Instruções do rei a Braz Neto, in ANTT, *Cartas Missivas*, maço 2, doc. 138, publicado por SILVA, L. A. Rebelo da – **Corpo Diplomático Português**, Lisboa, 1865, vol. II, pp. 344-348.

a pensar que uma eventual futura conquista do norte de Marrocos teria, no futuro, alguma viabilidade. Pelo contrário, D. João III apostava então claramente na defesa e apoio do seu império oriental, facto atestado, por exemplo, nas instruções enviadas, em Setembro de 1537, ao Conde da Castanheira, em que reafirmava o seu firme desígnio de socorrer e suportar o “Estado da Índia”²³.

O reinado joanino vai ainda ficar marcado, no que ao Oriente importa, não só por uma crescente tendência no sentido de um lento e irregular abrandamento dos monopólios régios do comércio marítimo oriental²⁴, mas também, e, sobretudo, pelo aumento da área terrestre controlada pelos portugueses a partir de meados da década de 1530. Com efeito, por essa altura foram integradas no império oriental português, através da assinatura de acordos diplomáticos, vastas áreas rurais, que viriam a formar o que se convencionou chamar a “Província do Norte”. Noutros casos, como sucedeu em Goa com as terras de Bardez e Salcete, esses territórios seriam anexados, por conquista, durante a governação de D. João de Castro (1545-1548). A exemplo do que vinha sucedendo no Brasil desde o início da década de 1530, com o envio da armada de Martim Afonso de Sousa, também no Oriente o paradigma do “Estado da Índia” começou, como se percebe, a alterar-se no sentido de um aprofundamento da ocupação territorial, que correu em paralelo com uma diminuição da participação dos navios da Coroa nas principais carreiras comerciais asiáticas e com a afirmação crescente dos mercadores particulares portugueses.

Estes estariam na base do que a historiografia mais recente apelida como um império informal, com expressão significativa no Índico oriental, no arquipélago malaio-indonésio e no Extremo Oriente a partir de meados da centúria de Quinhentos²⁵. Ainda em 2019 e naquele que será o seu último livro António Manuel Hespanha desenvolve esta mesma temática, revisitando-a nas suas múltiplas expressões, seja no que se refere aos complexos asiáticos, seja naquela que será a sua expressão atlantista²⁶. Isto, apesar de a sua evidência ser, neste espaço, menos visível, pois precocemente a colonização da costa do Brasil tendeu para o uso de um modelo territorializado, ainda que litorâneo, que se manifesta claramente na concessão da jurisdição de territórios, cujas fronteiras ocidentais são ainda indefinidas, (refira-se a constituição das capitânias–donatárias) e nas concessões de terras a colonos.

No entanto, o centrar de atenções no “Estado da Índia”, com a Insulíndia e o extremo-oriental a afirmarem-se decisivamente como peças fundamentais da estratégia política e comercial joanina, e no atlântico sul, onde o Brasil despontava como a nova jóia da Coroa, foi conseguido,

²³ Cf. Instruções do rei ao conde da Castanheira, de 22 de Setembro de 1537, publicado por FORD, Jeremiah D. M. - **Letters of John III, King of Portugal, 1521-1557**, pp. 352 e seguintes.

²⁴ Essa mudança de atitude da Coroa face ao comércio estatal, no entanto, só será decisiva a partir do domínio filipino. Sobre o assunto veja-se SUBRAHMANYAM, Sanjay - **O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica**, pp. 124-125.

²⁵ Sobre o assunto vejam-se as obras de SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Comércio e Conflito. A Presença Portuguesa no Golfo de Bengala 1500-1700**, em especial os capítulos II a VII; e SUBRAHMANYAM, Sanjay – **O Império Asiático Português**, cap. V.

²⁶ Cf. HESPAHNA, António Manuel – **Filhos da terra – Identidades Mestiças nos Confinos da Expansão Portuguesa**, pp.25-28 e 69.

em grande medida, graças ao sacrifício dos “Lugares de África”, iniciado com o abandono das praças do Sul a partir de 1541. Este é o momento que baliza uma clara reconfiguração geoestratégica dos diferentes espaços do império.

Essa decisão do monarca, feita contra a vontade da Cúria Romana, onde pontificava o Papa Paulo III (1534-1549), e os pareceres da maioria do conselho régio, que reflectiam o sentir dos principais sectores da sociedade portuguesa de então, em especial dos grandes fidalgos, mas também da generalidade da população²⁷, foi precipitada pela conquista da praça de Santa Cruz do Gabo de Gué pelas forças do Xarife do Suz nesse ano. Abandonadas as praças do sul de Marrocos, com excepção da inexpugnável fortaleza de Mazagão, seguir-se-lhes-iam, mais tarde, após a conquista de Fez por Muhammad-al-Mahdi em 1549, as de Safim e Alcácer-Ceguer, ficando a presença portuguesa no litoral norte-marroquino circunscrita, por agora, às fortalezas de Tânger e Ceuta.

Mas, sistematizemos um pouco melhor, de modo a precisar esta reconfiguração de um propósito império *global*, como D. João III vai actuar no espaço atlântico, regressando a 1522, e ao facto de o jovem monarca português se defrontar neste vasto espaço tanto com o monarca francês, Francisco I, como com Carlos V. Se já demonstrámos como evoluiu a posição joanina face à disputa com o imperador, nomeadamente no espaço mediterrâneo e asiático, importa agora recordar a defesa portuguesa das costas brasileiras, num momento em que, como anteriormente assinalado, a França aí procurava reforçar a sua presença, não sendo já possível impedir os constantes ataques apenas com a presença de uma armada de guarda-costa.

Sinalize-se, como, relativamente a Francisco I, Portugal alinhava com Carlos V, ainda que ao contrário do imperador, procurasse manter a paz com a França, controlando-a, apesar das tentativas desta para se instalar no espaço brasileiro e comerciar na “costa da Malagueta”, na África equatorial. D. João visava minorar o curso normando e bretão que se perpetuava, cerceando os ataques, impedindo que estes partissem de bases portuárias assentes em território brasileiro. A criação do tribunal arbitral de Bayonne constituiu uma tentativa de resolução desta situação²⁸.

1530 é, também neste palco de actuação, o ano da mudança nas decisões diplomáticas joaninas. Enquanto que para Carlos V e Francisco I as questões europeias eram determinantes para o exercício dos respectivos governos, já para D. João seria fundamental garantir a segurança das rotas das especiarias. Assim, a política externa era essencialmente marítima. Destaque-se que o tráfego português no Atlântico, em particular no Atlântico Sul, devia ser salvaguardado a todo custo. É exactamente ao verificar que as capitánias do mar, instituídas a partir de 1516 pelo *Venturoso*, não cumpriam uma ocupação efectiva do território, que o monarca português mandataria Martim Afonso de Sousa no sentido de fixar as fronteiras do espaço brasílico, concedendo-lhe os poderes necessários para criar estabelecimentos permanentes e para os povoar.

A divisão do território em 15 Capitánias-donatarias e a investidura, entre 1535-1536, de

²⁷ Sobre o assunto veja-se FONTOURA - **Portugal em Marrocos**, pp. 125 e seguintes.

²⁸ Cf. MACEDO, Jorge Borges de - **História Diplomática Portuguesa –Constantes e linhas de Força**, p. 89.

12 capitães-donatários para delas tomarem posse, revela este esforço de colonização. Contudo, as rivalidades, as incursões de corsários, os ataques de indígenas, os gastos e os minguados recursos, e, principalmente, a ausência de um poder regulador e coordenador próximo, fizeram com que os resultados obtidos fossem escassos²⁹. Grande parte dos donatários não conseguiu desenvolver as suas capitânias, à excepção dos casos de Pernambuco e São Vicente³⁰. Não seria displicente a preocupação dos que, junto do monarca, afirmavam que, se quem permanecia no Brasil se arriscava a perder os bens e as vidas, o rei perderia um território, agora que se tinham notícias da descoberta de ricos jazigos de prata em Potosi (Peru). Embora estes se situassem para o interior, tal não invalidava a possível existência no Brasil de metais preciosos. Semelhante argumento poderia não passar de uma ilusão. Mas se o não fosse? A dúvida era válida e premente³¹.

Este estado de coisas levou à extinção, em 1548, do regime de Capitânias e à instituição de um governo-geral, cargo para o qual foi nomeado Tomé de Sousa. Pela sua mão, e seguindo as determinações régias, procedeu-se à instalação de várias instituições reguladoras da justiça e finanças. A esta decisão não terá sido completamente alheio o facto de Carlos V ter instituído o vice-reinado do Peru, até porque já, em 1535, o imperador designara um vice-rei geral da Nova-Espanha, que exerceria o seu domínio pelas Américas a norte do Panamá³².

D. João interviu também nesse momento na reordenação do espaço brasileiro com a instituição das referidas capitânias-donatárias. A instauração do vice-reinado do Peru em 1542 e a nomeação no ano seguinte de Blasco Núñez Vela visava acentuar e efectivar o controle da administração e supervisionar os rendimentos da coroa, implementando todo um conjunto de leis que interviriam na regulação dos desmandos que, então, se verificavam no recurso à mão de obra índia³³.

Exercitando-se o princípio de *translatio imperii*, isto é, de uma transferência de modelos e noções imperiais³⁴, D. João III prescreveria igualmente um maior e mais ordenado controlo do Brasil, com a nomeação de Tomé Sousa como governador-geral. As prodigalidades da terra e as suas excelências determinavam que fossem tomadas medidas urgentes, até porque em 1545 se teria iniciado a exploração das minas de Potosi.

Não é de modo algum accidental, que durante este governo-geral se tenha continuado e incentivado a fixação de colonos naqueles territórios, nomeadamente com a reorganização implementada por Tomé de Sousa, criando-se como que ilhas populacionais separadas por grandes distâncias e barreiras físicas³⁵. Se em 1530 o pau-brasil correspondia a cerca de 90 a 95% das exportações brasileiras, com a colonização agrícola, nomeadamente a produção do açúcar, a

²⁹ Cf. THOMAZ, Luís Filipe F.R. – **A Expansão Portuguesa – Um prisma de muitas faces**, p.200.

³⁰ Cf. COSTA, João Paulo Oliveira e (coord.) - **História da Expansão e do Império Português**, p. 136.

³¹ Cf. AVELAR, Ana Paula- **D. João III**, p. 80

³² Cf. MILLER, Joseph C. – **The Princeton Companion to Atlantic History**, p. 19.

³³ Cf. KAMEN, Henry- **Empire – How Spain Became a World Power 1492-1763**, p. 142.

³⁴ Cf. SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Empires between Islam & Christianity 1500-1800**, p.114.

³⁵ Cf. RUSSELL-WOOD, A.J.R. – **Padrões de colonização no império Português 1400-1800**, p. 181.

situação altera-se substantivamente, pois em 1546 já se contabilizava a existência de 21 engenhos de açúcar³⁶, sendo que o tráfico atlântico de mão-de-obra escrava seria já um factor a ter atenção. Saliente-se como a ilha de São Tomé era um dos núcleos essenciais desse mesmo tráfico³⁷ e uma das importantes escalas para as frotas da Índia e do Brasil. Apesar de ter sido possível atalhar o fluxo do curso francês, só com a ida do segundo governador-geral, Mem de Sá, logo após a morte de D. João III, é que se conseguiu banir a ameaça francesa das costas brasileiras³⁸.

Nesta construção de um império importa registar como a incapacidade, por parte da coroa portuguesa, de fechar o comércio das especiarias através do Mar Vermelho, sofrendo a partir de 1540 a rota do Cabo, por esta via, uma concorrência significativa, levou, em 1548, ao encerramento da feitoria de Antuérpia na Flandres. Este acto corresponde ao fim de um ciclo, marcado pelo eixo Lisboa-Antuérpia, acentuando-se a partir de 1545 um efectivo cerco espanhol à dinâmica imperial portuguesa. O poderio marítimo português era, no *desenho* da política joanina, o sustentáculo que fazia frente a esta pressão espanhola. Contudo, devido à sua própria natureza, não se revelaria suficiente. Segundo Borges Macedo, o monarca não teria ponderado, com realismo, alianças ou acordos com potências que, à semelhança de Portugal, temiam o excessivo poder espanhol, casos da Inglaterra ou dos Países Baixos. Para o *Piedoso* os factores ideológicos determinaram claramente as suas decisões políticas.

Em síntese, o império português não foi construído apenas a partir de um domínio marítimo. Ainda que fortemente assente naquela espécie de cordão umbilical que o entretece, este é reforçado pela presença de uma rede imperial litorânea formada por colonatos em ilhas e cidades portuárias³⁹. Como Felipe Fernández-Armesto enfatiza, os impérios marítimos europeus foram fundados a partir da orla atlântica⁴⁰, sendo tal constatação significativa para a península ibérica e determinante no caso português. A reconfiguração imperial joanina desenha-se, logo a partir de 1522, naquela que é a necessária proximidade equidistante ao império de Carlos V, igualando-o em honra e dignidade.

O constante fluxo e refluxo de pessoas entre as coroas ibéricas, de que a biografia de Fernão de Magalhães é um dos exemplos, e a sua presença numa multi-continentalidade foram e serão constantes traços construtores de um “império português compósito”⁴¹ para o qual contribuiu decisivamente a acção de D. João III. Este reconfigurou um império, acentuando a sua expressão global, como metonimicamente se fez representar a “proteger” o globo terrestre, qual Júpiter acompanhado por Juno⁴², num tempo marcado pelo ocaso de uma expedição.

³⁶ Cf. THOMAZ, Luís Filipe F.R. – *A Expansão Portuguesa – Um prisma de muitas faces*, p.201.

³⁷ Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe – *A rede Económica do mundo Atlântico*, p. 118.

³⁸ Sobre a reação portuguesa à França Antártica em terras brasileiras durante a governação de Mem de Sá veja-se COUTO, Jorge – *A Construção do Brasil*, Lisboa, Cosmos, 1997, pp. 249-253.

³⁹ Cf. RUSSELL-WOOD, A.J.R. – *Padrões de colonização no império Português 1400-1800*, p.179.

⁴⁰ Cf. FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe – *A Expansão Portuguesa num contexto global*, p. 498.

⁴¹ Cf. SUBRAHMANYAM, Sanjay – *Empires between Islam & Christianity 1500-1800*, p.114.

⁴² Cf. figuração central da tapeçaria do século XVI, “A Terra protegida por Júpiter e Juno”, in *Coleção das Esferas - Palácio Real*.

Bibliografia citada:

ALENCASTRO, Luiz Felipe – A rede Económica do mundo Atlântico in Francisco Bettencourt, Diogo Ramada Curto (dir.) - **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010, pp. 115-144. ISBN: 978-972-44-1423-2.

ANDAYA, Leonard - The Portuguese Tribe in the Malay-Indonesian Archipelago in the Seventeenth and Eighteenth Centuries, in **The Portuguese in the Pacific**. Francis Dutra e João Camilo dos Santos (org.), Santa Barbara: Center for Portuguese Studies, 1995, pp. 128-148.

ANDRADA, Francisco de - **Crónica de D. João III**. Porto: Lello & Irmão – Editores, 1976.

As Gavetas da Torre do Tombo. Lisboa: CEHU, 1971, vol. IX.

AVELAR, Ana Paula - **D. João III - O Piedoso**. Lisboa: Academia Portuguesa da História –QuidNovi, 2009. ISBN: 978-989-554-590-2.

BOUQUET, Olivier – **Porquoi l'Empire Ottoman?** Paris: Éditions Gallimard, 2022. ISBN: 978-2-07-294143-6.

BUESCU, Ana Isabel – **D. João III**. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005. ISBN:972-42-3536-X

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto: Lello & Irmão, 1975.

COSTA, João Paulo Oliveira e (coord.) - **História da Expansão e do Império português**. Lisboa: A esfera dos Livros, 2014. ISBN: 978-989-626-627-1.

COUTO, Jorge – **A Construção do Brasil**, Lisboa, Cosmos, 1997. ISBN:972-8081-85-5.

FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe – A Expansão Portuguesa num contexto global, Atlântico in Francisco Bettencourt, Diogo Ramada Curto (Dir), **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010, pp.491-524. ISBN: 978-972-44-1423-2.

FERREIRA, Ana Maria Pereira – **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**. Redondo: Patrimónia, 1995. ISBN: 972-744-004-5

FONTOURA, Otilia Rodrigues - **Portugal em Marrocos na Época de D. João III. Abandono ou Permanência?** Madeira: CEHA, 1998. ISBN: 972-8263-11-2

FORD, Jeremiah D. M. - **Letters of John III, King of Portugal, 1521-1557**. Harvard: Harvard University Press, 1931. ISBN:978-0-674-33268-3

HESPAHNA, António Manuel – **Filhos da terra –Identities Mestiças nos Confins da Expansão Portuguesa**. Lisboa: Tinta da China, 2019. ISBN: 978-989-671-476-5.

KAMEN, Henry – **Empire – How Spain Became a World Power 1492-1763**. New York: Harper Collins, 2003. ISBN: 0-060-19476-6.

MACEDO, Jorge Borges de – **História Diplomática Portuguesa – Constantes e linhas de Força – Estudo de Geopolítica**. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, 1987.

MILLER, Joseph C. – **The Princeton Companion to Atlantic History**. Oxford and Princeton: Princeton University Press, 2015. ISBN: 978-0-691-14853-3.

PAGDEN, Anthony- **Mundos em Guerra -2500 anos de conflito entre Ocidente e Oriente**. Lisboa: Edições 70, 2022. ISBN: 978-974-44-2631-0.

RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar – As Companhias de Ordenanças em Marrocos nos reinados de D. Manuel e D. João III, in **D. João III e o Império. Actas do Congresso Internacional comemorativo do seu nascimento**. Lisboa: CHAM/CEPCEP, 2004, pp. ISBN: 972-98672-7-5

RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar – Confrontos militares navais nos ‘Mares do Sul e da China’: razões dos primeiros insucessos das armadas portuguesas, in **Nos Mares da China. A propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513**. Lisboa: Academia da Marinha, 2013, pp. 79-88. ISBN: 978-972-781-126-7

RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar – Portugueses, Espanhóis e Molucanos: guerra e práticas militares nas ilhas Molucas (1511 c.-1549), in Vitor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar (coord.), **Magalhães e Elcano e a Exploração das Pacíficas às Índicas Águas**. Lisboa, Academia de Marinha, 2022, pp. 421-434. ISBN:978-972-781-169-4.

RUSSELL-WOOD, A.J.R. – Padrões de colonização no império Português 1400-1800, in Francisco Bettencourt, Diogo Ramada Curto (Dir.), **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010, pp. 171-206. ISBN: 978-972-44-1423-2.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo - **História de Portugal**. Lisboa: Verbo, 1980, vol. III. ISBN 978-972-220-268-8

SILVA, L. A. Rebelo da - **Corpo Diplomático Portuguez contendo os actos e relações políticas e diplomáticas de Portugal com as diversas potências do mundo desde o século XVI até os nossos dias**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1865.

SOUSA, Frei Luís de – **Anais de D. João III**. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1951, vol. I.

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Comércio e Conflito. A Presença Portuguesa no Golfo de Bengala 1500-1700**. Lisboa: Edições 70, 1994. ISBN: 972-44-0897-3

SUBRAHMANYAM, Sanjay – **Empires between Islam & Christianity 1500-1800**. Albany: State University of New York Press, 2019. ISBN: 9781438474359.

SUBRAHMANYAM, Sanjay - **O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica**. Lisboa: Difel, 1995. ISBN: 972-29-0328-4

THOMAZ, Luís Filipe - **A Expansão Portuguesa. Um prisma de muitas faces**. Lisboa: Gradiva, 2021. ISBN: 978-989-785-104-9.

THOMAZ, Luís Filipe dos Reis – “As cartas malaías de Abu Hayat, sultão de Ternate, a El-Rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”, in **Anais de História de Além-Mar**. Lisboa: CHAM, 2003, vol. 4, pp. 381-446. ISSN:0874-9671

THOMAZ, Luís Filipe dos Reis - O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização da Java, in **Aquém e Além da Taprobana – Estudos Luso-Orientais à memória de Jean Aubin & Denys Lombard**. Lisboa: CHAM-FCSH-UNL, 2002. ISBN 972-98672-4-0.

CONCLUSÃO



NOTA CONCLUSIVA

Este livro fecha um ciclo: o da elaboração de um “estado de arte” e abertura no aprofundamento de saberes em torno da expedição de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano. Através dos três simpósios internacionais organizados pela Academia de Marinha e da trilogia que agora se encerra concretizou-se esse objectivo maior, pois ao longo dos dois títulos já publicados – *Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos*(2020) e *Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas* (2022) – e deste que agora se edita, examinaram-se um conjunto de análises interpretativas produzidas por diferentes universos historiográficos, e indiciaram-se percursos investigativos que agora foram abertos.

Como Henrique Leitão evidenciou em vários momentos das suas intervenções públicas, nomeadamente na sessão de encerramento do simpósio realizado pela Academia de Marinha sobre *Magalhães e Elcano: do ocaso de uma expedição à génese de um Mundo Global*, os debates e as reflexões desenvolvidas permitiram concretizar tal desígnio. Na historiografia lançada durante o longo ciclo comemorativo ibérico desta expedição várias propostas de leitura foram sendo analisadas e vieram à estampa. Desde as elaboradas em torno do balanço sobre esta viagem de circum-navegação, as suas condições de sucesso ou fracasso e, por vezes, as decorrentes categorizações deste acontecimento histórico, a par das desconstruções de míticas visões sobre ele produzidas, e das leituras que os sucessivos presentes elaboraram sobre os sucessivos passados. Aspectos que marcam todo o trabalho do historiador.

A este a função de interpretar os eventos históricos, atendendo a toda uma multiplicidade de possibilidades e considerando uma cadeia de acontecimentos. Para tal, importa escolher aqueles que são os instrumentos hermenêuticos apropriados à sua leitura, tendo consciência que o historiador é também ele marcado pelo seu tempo, quando se debruça sobre o seu objecto passado. Nesta necessária escolha a História Global pode oferecer a escala analítica a ser usada, quando se interpreta a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano. Este é um acontecimento que exige uma perspectiva ampliada de reconstrução dos contextos, de interpretação das interconexões que se desenvolveram antes, durante e após esta expedição, dos seus múltiplos agentes...

Os três volumes publicados pela Academia de Marinha plasmam essa necessária abrangência e se não pretendem ser a síntese possível ao tempo, são claramente, e a partir deste momento um repositório incontornável para aqueles que no presente e num futuro revisitem este extraordinário momento, o da realização, entre 20 de setembro de 1519 e 6 de setembro de 1522, da viagem de circum-navegação. Esta entendida na altura, tanto pelos decisores políticos como pelos agentes culturais como um dos marcos históricos iniciadores de uma nova época.

A afirmação de Henrique Leitão, no momento em que se fechava o debate em torno do ocaso da expedição de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano¹ de que *a viagem de circum-navegação permanece como um imponente e complexo acontecimento histórico que reclama e exige o esforço contínuo* do historiador foi plasmada nas páginas deste livro, mas estas não o encerram.

A todos nós a tarefa de prosseguir tal empresa, navegando por aqueles que são muitas vezes os tormentosos mares do fazer a História...

Ana Paula Avelar
Vítor Rodrigues

¹ Conferência proferida na Academia de Marinha a 24 de novembro de 2022.

ÍNDICE REMISSIVO

A

- Abreu, Antonio de, 6, 251, 431, 452,
Abreu, Pedro, 190
Acapulco, 74, 75, 84, 165, 236, 238, 300, 489,
492, 493, 568, 570, 666, 668, 670
Acapulco, Galeão de, 75
Açores, 234, 457
Acosta, José de, 503
Adriano VI, Papa, 11, 38, 42, 44, 45, 48
Afonso IV, Rei de Portugal, 427, 459
Afonso, Jorge, 111
Afonso, Martim, 433
Afonso, Rodrigo, 129
África Ocidental, 196, 203
África, 7, 22, 63, 145, 204, 242, 244, 254, 309,
324, 352, 354, 355, 376, 383, 395, 457, 460, 468,
473, 487, 516, 546, 573, 584, 635, 637, 638
Aguiar, Jorge de, 498
Aguilera, Alonso de, 81
Aguirre, Martín de, 128, 129
Agulhas, Cabo, 284
al- Wazzan, Hasan, 536
al-Asad, Yuhanna, 536
Albacar, Martín Cortés de, 26, 192, 213, 214,
215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 354,
674
Albergaria, Soares de, Frei, 537, 538
Albo, Francisco, 38, 39, 125, 136, 160, 161,
175, 295, 314, 325, 550, 551
Albuquerque, Afonso de, 5, 188, 237, 238, 247,
250, 251, 272
Alcácer Ceguer, 688
Alcáçova, Simão de, 190, 191, 194, 202, 206,
641
Alcáçovas-Toledo, Tratado de, 186, 260
Alcalá, 35, 42, 46, 48, 135
Alcázar, Antón del, 129
Alderete, Diego Gracián de, 26
Alderley, Stanley of, 321
Alemanha, 187, 307
Alexandre VI, Papa, 264
Alexandre VII, Papa, 232
Alexandria, 304
Al-Farghani, 293
Algarve, 191
Almada, André Alvares de, 536
Al-Mamúm, 296, 304, 305
Almeida, Francisco de, 4
Alvarado, Escalante, 485
Alvarado, Pedro de, 272, 273
Álvares, Jorge, 250
Álvares, Rodrigo, 202
Álvares, Sebastião, 17, 18, 200, 337, 378
Álvares, Vicente, 537
Alvarez, Antón, 213
Amazonas, Rio, 192, 285, 348
Amazónia, 435
Ambão, 251
Amboino, 484
América Central, 189, 473
América do Norte, 191, 201
América do Sul, 77, 149, 303, 309, 368, 378,
442, 470, 556, 620, 631, 640, 641, 648
América, 9, 10, 28, 37, 71, 74, 77, 79, 81, 82,
84, 101, 148, 149, 160, 252, 254, 257, 261, 262,
303, 323, 333, 336, 341, 342, 364, 368, 369, 371,
381, 457, 461, 462, 473, 487, 491, 511, 513, 517,
519, 520, 545, 546, 582, 583, 586, 587, 593, 620,
631, 639, 640, 641, 643, 648, 651, 667, 668
Anchieta, José de, Padre, 409, 415

Andes, 368
 Andrade, Fernão Peres de, 250
 Andrade, Hernán Pérez de, 6
 Anghiera, Pedro Martyre de, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 230, 248, 253, 257, 258, 259, 262, 275, 649
 Antártico, 539
 Antilhas, 467
 Antuérpia, 397
 Aquisgrán, Hans de, 125, 132
 Aragão, 468, 469, 473
 Aranda, 10, 11, 23, 556
 Aranda, Juan de, 378
 Araujo, Ruy de, 5
 Arbolancha, Mariana de Roover Salina y, 279
 Archivo General de Indias, 73, 76, 126, 419, 652
 Argel, 22, 283
 Argentina, 439, 442, 443, 568
 Argote, Roldan de, 130, 133
 Arinça, Mari Sánchez de, 134
 Aristóteles, 216, 235, 539
 Aroche, Juan de, 390
 Ásia, 33, 37, 40, 71, 72, 74, 81, 84, 145, 189, 191, 199, 200, 201, 202, 229, 236, 237, 244, 248, 264, 275, 278, 294, 295, 296, 369, 371, 379, 381, 382, 409, 410, 412, 416, 417, 418, 424, 425, 426, 427, 428, 430, 431, 432, 433, 435, 436, 440, 441, 443, 444, 445, 447, 448, 449, 451, 452, 454, 455, 468, 471, 472, 473, 475, 486, 491, 493, 545, 546, 646, 653, 663, 668, 670
 Ataíde, Tristão de, 198
 Atlântico, Oceano, 189, 197, 214, 229, 233, 235, 236, 240, 261, 270, 334, 336, 386, 370, 455, 456, 471, 517, 566, 591, 670, 684, 688
 Audiência do México, 71, 73, 81, 85
 Austrália, 395, 518
 Áustria, Catarina de, Rainha de Portugal, 685
 Aveiro, Pantaleão de, Frei 537, 538, 539, 543

Avilez, Pedro Menéndez de, 195
 Avonto, Luigi, 326
 Ayamonte, Martín de, 39, 128, 129, 130, 161, 314, 325, 395, 557
 Azamor, 7, 8, 206, 391, 538, 569

B

Bachelard, Gaston, 98
 Badajoz, 33, 255, 324, 325, 328, 338, 341, 371, 380, 381, 425, 435, 440, 443, 444, 448, 516
 Badajoz-Elvas, Juntas de, 191, 200, 201, 245, 255, 260, 268, 338
 Bahamas, 284
 Bahia, 407, 566, 567
 Baião, António, 537
 Bal, Mieke, 470
 Balboa, Nuñez de, 229, 251, 256, 271
 Balboa, Vasco Núñez de, 7
 Bali, 251
 Banda, Ilhas de, 247, 251
 Barbosa, Diogo, 377
 Barbosa, Duarte, 9, 137, 221, 239, 242, 249, 385, 447
 Barbuda, Luís Jorge, 204
 Bardez, 687
 Barlow, Robert, 265
 Barreta, Martin, 390
 Barreto, Belchior Nunes, 502
 Barreto, Francisco, 204
 Barros, João de, 44, 230, 248, 267, 320, 325, 502, 503
 Basazábal, Antón de, 134
 Basto, Pinto, Comandante, 565, 568, 570, 575, 579
 Bautista, Juan, 384
 Beas, Luis de, 128, 129
 Beckford, William, 118
 Behaim, Martin, 8, 145, 146, 147, 148, 153, 160, 187

Beira, 574
 Beirute, 538
 Bellini, Giovanni, 107
 Benaconora, 394
 Benavides, 77, 78
 Benavides, Jerónimo de, 77
 Bergen, Hans, 389
 Bermudas, 286
 Bissau, 576
 Blazquez, Antonio, 239
 Boa Esperança, Cabo da, 8, 9, 20, 189, 197, 204, 216, 295, 334, 336, 339, 342, 344, 473, 395, 520, 557, 558, 585, 646
 Boccaccio, 427
 Boeyens, Adriaan Florensz, 42
 Bodrum, 517
 Boémia, Martinho da, 145, 148
 Bohol, 487, 488
 Bojador, Cabo, 423, 459
 Bolama, 576
 Bombaim, 574, 575
 Borges, Bartolomeu, 193
 Borja, Juan de, 203, 204
 Bornéu, 42, 54, 56, 61, 173, 174, 175, 176, 197, 222, 238, 247, 377
 Bourbon, Jacques Bastard de, Frei 608
 Brasil, 194, 200, 216, 319, 370, 407, 411, 432, 433, 434, 435, 439, 440, 443, 447, 448, 449, 463, 464, 465, 468, 568, 590, 687
 Brasil, Carreira do, 194
 Breton, Stanislas, 401
 Breu, Jörg, o Velho, 114
 Bristol, Andrew de, 389
 Britânicas, Ilhas, 460
 Brito, Antonio de, 39, 197, 314, 394, 492
 Brito, Jorge de, 200
 Brunei, 257, 274
 Buenos Aires, 566, 567, 568
 Burgos, 9, 11, 16, 18, 130, 134, 151, 299, 301,

302, 305, 306, 307, 310, 322, 324, 380, 469, 512, 513, 556, 647, 653
 Burgos, Junta dos Navegantes de, 334, 335
 Bustamante, Hernando de, 38, 125, 130, 133, 383

C

Cabo Verde, Arquipélago 32, 43, 49, 63, 64, 129, 133, 134, 135, 204, 226, 248, 258, 325, 326, 327, 329, 344, 370, 396, 473, 548, 558, 574, 590, 605, 641, 651, 658, 659
 Cabo Verde, Arquipélago de, 246
 Cabo, Rota do, 229, 248, 252, 683, 686, 690
 Caboto, Sebastião, 191, 194, 255, 259, 261, 262, 263, 264, 265, 268, 270, 335, 336
 Cabral, Pedro Álvares, 463, 468
 Cabrilho, João Rodrigues, 192
 Cadamosto, Alvise, 196
 Cádiz, 379, 364
 Cairo, 536
 Calicute, 113, 342, 683
 Califórnia, 192, 571
 Callao, 568
 Câmara de Lobos, 423
 Camboja, 448
 Camões, Luís Vaz de, 44, 296
 Campos, Germão de, 349
 Cananor, 4, 40, 41, 46, 49, 61, 66
 Canárias, Ilhas, 19, 20, 63, 203, 233, 235, 383, 413, 426, 460, 602, 604, 605, 607, 638, 641
 Cano, Joaquín Gómez, 423
 Cantão, 250
 Cantino, Planisfério de, 294, 434, 461, 464,
 Cão, Diogo, 8
 Capetown, 576
 Capricórnio, Trópico de, 246
 Capul, 488
 Caraíbas, 192, 193
 Cárdenas, Francisco de, 83

Cardim, Fernão, 422

Carlos V, Imperador, 9, 11, 13, 15, 17, 18, 40, 42, 113, 115, 129, 132, 190, 191, 193, 194, 197, 200, 201, 202, 203, 213, 217, 219, 223, 230, 231, 243, 245, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 261, 269, 270, 280, 297, 303, 308, 310, 319, 321, 322, 324, 325, 326, 329, 330, 331, 332, 333, 338, 339, 340, 341, 344, 347, 350, 351, 354, 355, 357, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 377, 378, 380, 381, 382, 383, 393, 410, 411, 425, 433, 436, 454, 473, 474, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 509, 510, 517, 525, 548, 549, 551, 556, 558, 564, 565, 568, 649, 651, 652, 656, 657, 658, 660, 661, 662, 664, 670, 676, 684, 685, 688, 689

Caro, Juan de, 202, 203

Carreira, José Nunes, 537

Carrión, Ginés de, 341

Cartagena de las Indias, 284

Cartagena, Juan de, 378

Carvalho, António Nunes de, 319, 320, 328

Carvalho, João Lopes de, 392, 555, 556

Carvalho, Joaquim Barradas de, 535

Carvalho, Joaquim de, 405

Casa, Giovanni della, 117

Casas, Bartolomé de Las, 147

Casiopeia, 286

Castanheda, Fernão Lopes de, 471

Castela, 7, 10, 11, 27, 28, 31, 125, 137, 163, 185, 186, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 231, 293, 307, 314, 323, 324, 331, 332, 333, 339, 341, 471, 484, 485, 486, 468, 469, 473, 475, 511, 513, 515, 516, 517, 520, 629

Castellesi, Adriano, 547

Castiglioni, Baldassare, 339

Castro, João de, 319, 429, 502, 610, 687

Castro, Miguel de, 539

Catigara, Cabo de, 241

Ceballos, Bernardino de, 84

Cebu, 31, 42, 43, 53, 55, 56, 130, 134, 162, 163, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 179, 222, 229, 243, 384, 473, 486, 487, 488, 489, 490, 562, 567, 568, 569, 570, 651, 663, 664, 665, 666, 667

Ceilão, 189, 237, 244, 252, 268

Céspedes, Andrés García de, 195, 282, 284, 285, 286, 502

Ceuta, 688

Ceuta, Casa de, 188

Chaves, Alonso de, 215, 339, 340, 348

Chiericati, Francesco, 548

Chiericati, Valerio, 547

Chile, 324, 364, 368, 442

China, 237, 242, 244, 247, 256, 273, 363, 490

China, Mar do Sul da, 237, 239, 249, 255

Chindarza, Pedro de, 127

Chipre, 517

Cidade do México, 77, 79, 84, 85, 86

Cisneros, Francisco Jiménez de, Cardeal, 22, 343

Claesz, Cornelis, 506

Coca, Antonio de, 19, 20, 22

Cochim, 4, 40, 41, 46, 49, 61, 66, 286, 307, 349, 618, 683

Coelho, Gonçalo, 465

Coimbra, 437, 456, 459

Colmenero, Antonio Hernández, 125, 131

Colombo, Cristóvão, 7, 8, 12, 145, 186, 188, 192, 194, 198, 205, 233, 236, 247, 263, 264, 267, 293, 294, 299, 326, 333, 342, 366, 368, 378, 416, 427, 443, 444, 468, 469, 471, 504, 511, 520, 556, 574, 647, 683

Colón, Hernando, 660, 661

Concepción (nau), 20, 21, 22, 23, 49, 58, 127, 128, 130, 131, 134, 136, 137, 139, 160, 161, 173, 174, 175, 221, 222, 253, 343, 378, 556, 561, 563, 648, 651, 653

Congo, Rio, 201

Contarini, Gasparo, 260

Conti, Nicolò de, 247, 447
 Corbizzi, Angiolino del Teggghia de, 427
 Cordeiro, António, 456
 Córdoba, 78, 284
 Correia, Gaspar, 468
 Correntes, Cabo das, 204
 Cortés, Fernando, 193, 272
 Cortesão, Armando, 459, 461
 Corunha, Casa da Contratação da, 191
 Cosa, Juan de la, 293, 335, 647
 Costa Rica, 443
 Costa, Cristóvão da, 422
 Costa, Gonçalo da, 202
 Covilhã, 346
 Coyoacán, 77
 Cresques, Abraham, 647
 Creta, 539
 Cromberger, 353
 Cruz, Salina, 568, 570
 Cruzeiro do Sul, 222, 387
 Cuba, 368
 Cuzco, 86

D

Dalupiri, 488
 Damásio, António, 94
 Dantas, João Pereira, 205
 Darien, 336
 Dávila, Pedrarías, 335, 336
 Davis, John, 354
 Deseado, Cabo, 444, 482, 493
 Dias, Bartolomeu, 342, 395
 Dias, Carlos Malheiro, 463
 Dias, Pedro, 194, 195
 Dili, 572, 574
 Dinamarca, 516
 Diu, 4, 60, 610, 618
 Donelha, André, 536
 Doorninck, Frederick van, 516

Drake, Francis, 224, 362, 455, 586
 Dupret, Rojel, 133
 Durán, Tomás, 255, 264
 Durban, 576

E

Eanes, Gil, 423
 Echeverri, Jacinto Antonio de, 279
 Echeverri, Juan Domingo de, Conde de
 Villalcazar, 278, 279
 Egeu, Mar, 516, 686
 Eguía, Miguel de, 42, 46,
 Elcano, Juan Sebastián, 3, 4, 22, 23, 25, 31, 35,
 37, 38, 42, 71, 91, 97, 100, 105, 115, 123, 125,
 129, 133, 159, 161, 162, 167, 171, 173, 185, 190,
 199, 242, 258, 261, 295, 314, 336, 361, 455, 473,
 475, 481, 482, 551, 553, 555, 556, 649, 651, 653,
 666, 676, 683
 Elvas, 193
 Enciso, Martín Fernández de, 216, 246, 268,
 269, 302, 305, 340, 505
 Enzinas, Francisco de, 26
 Equador, Linha do, 242, 246, 297, 299, 300,
 309, 311, 396
 Erastótenes, 295, 296, 304, 305, 308
 Erédia, Manuel Godinho de, 422
 Escalante, Juan de, 635, 637, 641
 Espadilha-da-Terra-do-Fogo, 442
 Espanha, 3, 4, 8, 9, 22, 23, 26, 28, 30, 32, 33,
 160, 161, 162, 163, 213, 214, 217, 223, 230, 283,
 284, 286, 293, 294, 309, 371, 480, 482, 485, 488
 Especiarias, Ilhas das, *ver Molucas, Ilhas*
 Espinosa, Gonzalo Gómez de, 39, 198, 380,
 392, 455, 555, 556, 666
 Espinosa, Rodrigo, 215, 216, 284, 285, 286,
 488
 Espírito Santo, Cabo, 492
 Espírito Santo, cidade, 410
 Estado Português da Índia, 683, 684, 687

Estados Unidos da América, 516
 Estevam, Jerónimo de Santo, 236
 Estrabão, 264
 Estrela Polar, 222, 297, 299
 Etiópia, 33, 429
 Europa, 26, 52, 71, 79, 80, 83, 84, 101, 105,
 106, 107, 109, 110, 111, 114, 118, 152, 162, 196,
 230, 233, 334, 361, 448, 456
 Évora, 187, 202

F

Faial, 287
 Faleiro, Francisco, 189, 191, 206, 215, 216,
 220, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353,
 354, 470
 Faleiro, Rui, 10, 18, 39, 46, 189, 206, 234, 270,
 336, 346, 347, 377, 468, 469, 470, 471, 475, 641
 Fernandes, António, 192
 Fernandes, Bartolomeu, 192
 Fernandes, Simão, 201
 Fernando, Infante de Portugal, 457
 Fernando, o Católico, Rei de Aragão, 188, 189,
 199, 206, 243, 252, 269
 Fernão Mendes Pinto, 535
 Fernel, Jean, 297
 Ferrara, 461
 Feuerbach, Ludwig, 401
 Fez, 7, 38
 Figueiredo, Manuel de, 506
 Filipe II, Rei de Espanha, 108, 203, 204, 485,
 486, 489, 584, 589, 672
 Filipe III, Rei de Espanha, 492
 Filipe IV, Rei de Espanha, 278
 Filipinas, Arquipélago das, 6, 23, 30, 33, 37, 41,
 42, 77, 132, 138, 162, 163, 165, 173, 175, 229,
 242, 243, 245, 271, 273, 274, 278, 389, 364, 473,
 475, 480, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 493,
 494, 554, 573, 674
 Flandres, 81, 86, 191, 364, 408

Flores, Estevão, 467
 Florida, 192, 193, 286, 335
 Fogo de Santelmo, 97, 98, 218, 428
 Fonseca, José Gonçalves, 317
 Fonseca, Juan Rodriguez de, 378
 França, 193, 195, 203, 205, 206, 207, 307,
 308, 406
 Francescantonio, 547
 Francisco I, Rei de França, 684, 685, 688
 Fróis, Estêvão de, 194
 Frutuoso, Gaspar, 423, 456
 Fugger, Jacob, 107
 Funchal, 566

G

Galharde, Hermão, 349
 Galiza, 319
 Gallego, Diego, 125, 131
 Galvão, António, 456, 457, 458, 463
 Gama, Vasco da, 236, 295, 342, 395, 535, 565,
 683
 Gamboa, Pedro Sarmiento de, 586, 587, 589, 591
 Gândavo, Pero de Magalhães de, 422, 432, 433,
 435, 437, 438, 446, 447, 448, 449
 Ganges, Rio, 202
 Gante, 10
 Garay, Antonio de Morga Sánchez, 77
 Gasca, Pedro de la, 27
 Gaspar, Frei, 538, 543
 Gauna, Manuel Francisco de, 84
 Génova, 323
 Gesio, Juan Baptista, 203, 204, 205
 Gibraltar, 218
 Gigantangan, 488
 Gill, Juan, 264
 Ginoves, António, 384
 Goa, 86, 109, 128, 130, 240, 391, 574, 575,
 632, 687
 Góis, Damião de, 465

Goitisoló, Martín de, 134
Golden Hind (nau), 362
Gómara, Francisco López de, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 147, 163, 254, 443, 468
Gomes, Estêvão, 190, 191, 192, 194, 200, 201, 205, 339, 553, 641
Gomes, Teixeira, 542
Gómez, Vasco, 125, 128, 129
Gonçalves, Antão, 196
Gonçalves, Fernando, 192
Gonçalves, Júlio, 552
Gonzalez, Juan, 504
Grá, Padre Luís da, 409, 413
Grijalba, Hernando de, 483
Guadalcázar, 78
Guadalquivir, Rio, 480
Guadalupe, 86
Guam, 389, 492, 487
Guerra, Jerónimo, 134, 138
Guilhém, Filipe, 352
Guiné, 412, 536
Guiné, Casa da, 188
Gujarate, 268
Guzmán, Juan, Conde de Niebla, 217
Guzman, Luiz de, 197

H

Habsburgo, Dinastia, 111, 369, 586
Haebler, Konrad, 151
Hainhofer, Philipp, 111
Halbwachs, Maurice, 94, 95
Halmahera, 482
Hamabar, 31, 163
Hangzhou, Baía de, 484
Haro, Cristóbal de, 9, 12, 13, 18, 115, 143, 144, 150, 151, 254, 255, 303, 305, 308, 310, 397, 434, 435, 468, 475, 575, 645, 646, 653
Haro, Diego de, 397
Havai, 571

Hawkins, John, 204
Hawks, Henry, 273
Hazine, 551
Henrique VII, Rei de Inglaterra, 187, 265
Henrique VIII, Rei de Inglaterra, 265
Henrique, Infante de Portugal, 196, 461
Henriques, João, 199
Heredia, Sancho de, 134
Hernández, Álvaro, 129
Herrera, Antonio, 276, 325
Heugues, Luigi, 323, 324
Hiparco, 295
Homem, Lopo, 201
Honduras, 285
Hong Kong, 250, 572
Honolulu, 571
Horn, Cabo de, 455
Hussein, Sidi-Ali ben, 430

I

Ibérica, Península, 35, 42, 71, 83, 147, 160, 349, 354, 481, 491, 507
Ibn Battuta, 426, 534
Ignácio, Martín, Frei 366
Índia, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 41, 49, 56, 84, 86, 113, 114, 115, 116, 130, 145, 149, 150, 166, 173, 236, 238, 244, 278, 429, 466, 500, 502, 534, 538
Índia, Carreira da, 194, 686
Índia, Casa da, 188, 334, 633, 634
Índias, Conselho das, 11, 28, 255, 323, 455, 518, 528
Índias Ocidentais, 203, 265, 272, 284
Índias Orientais, 216, 230, 250, 364, 422, 586
Índico, Oceano, 245, 396, 473, 521, 604, 652, 687
Indonésia, 490
Inglaterra, 195, 206, 207, 307, 308, 354, 690
Inhambane, 574
Inocência VIII, Papa, 232

Iquique, 368
Iraputo, 77
Isabel I, Rainha de Inglaterra, 362, 584
Isle-Adam, Philippe de Villiers de, 547, 554
Istambul, 430, 519
Itália, 187, 307, 308, 406
Itanhaém, 413

J

James, William, 94
Japão, 238, 242, 274, 484, 572
Java, 197, 247, 251, 270, 274, 369, 448
Jerez, Esteban de, 129
Jerusalém, 534
Jiménez, Donoso, 164
João II, Rei de Portugal, 186, 187, 188, 197, 232, 247, 267, 377, 461, 463
João III, Rei de Portugal, 189, 190, 191, 198, 200, 201, 202, 203, 549, 638, 673, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690
João V, Rei de Portugal, 118
Juárez, García, 474
Juárez, María García, 474
Judicibus, Martin de, 42

K

Kellenbenz, Hermann, 152
Kobe, 572
Kohl, Karl-Heinz, 112
Komo, 394
Kuntsmann IV, planisfério, 308, 311

L

La Coruña, 338, 481, 483
La Mocha, Ilha de, 372
Ladrões, Ilhas dos, ver Marianas, Ilhas
Lagoa, Visconde de, 325
Lagos, 196
Lapu-Lapu, 173

Laquedivas, 5
Latimer, Henry, 265
Laynes, Diego, Padre, 415
Le Clerc, François, 193
Leão X, Papa, 250, 380
Leão, 468, 473
Legazpi, Miguel López de, 74, 229, 242, 272, 273, 486, 489, 490
Leguizamo, Diaz de, 38
Leite, Duarte, 464
Leme, Rui, 462
León, Juan Ponce de, 335
Léquios, 238
Leyte, 487, 488
Lima, João de Sousa de, 498
Lima, Mariana Belsunse y Salasar de, 109
Limani, Serçe, 516, 517, 518
Limasawa, 242, 243
Linschoten, Jan Huygen van, 109, 505, 506
Lisboa, 7, 8, 9, 11, 41, 86, 108, 110, 132, 137, 150, 151, 160, 198, 203, 255, 320, 322, 324, 377, 459, 467, 468, 482, 502, 504, 537, 566, 573, 579, 632, 654, 669, 683
Lisboa, Cristóvão de, Frei, 422
Lisboa, João de, 194, 302, 467
Loaysa, García Jofré de, 23, 198, 229, 242, 261, 262, 270, 338, 347, 481, 482
Lobito, 576
Lombardo, Antonio, 125
Lombardo, Francesco, 547
Londres, 459
Lourenço Marques, 574
Lourenço, Brás, Padre, 412
Lowenthal, David, 470
Loyola, Martín Ignacio de, 361
Luanda, 576, 577
Lucena, Vasco Fernandes de, 232
Luís, Jacome, 194, 195, 202
Lúzon, 238, 489, 490

M

- Macassar, 238
- Macau, 364, 503, 572
- Mactan, 6, 23, 43, 44, 134, 162, 173, 229, 256, 384, 473
- Madagáscar, 395
- Madeira, 234, 235, 423, 433, 460, 576, 638
- Madrid, 204, 278, 322, 325, 504
- Mafra, Ginés de, 39, 130, 131, 132, 161, 164, 165, 199, 242, 243, 314, 325, 390
- Magalhães, Estreito de, 216, 261, 295, 348, 371, 430, 440, 443, 446, 455, 482, 568, 569, 585, 586, 587, 588, 590, 591, 634
- Magalhães, Fernão de, 4, 46, 185, 188, 189, 190, 195, 198, 199, 200, 205, 214, 229, 231, 234, 238, 240, 241, 242, 244, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 258, 271, 293, 294, 295, 309, 314, 336, 337, 340, 347, 361, 386, 436, 443, 455, 456, 462, 468, 469, 470, 471, 473, 475, 475, 491, 546, 547, 549, 550, 552, 553, 554, 555, 556, 568, 584, 588, 627, 628, 631, 633, 641, 646, 649, 652, 662, 666, 669, 690
- Magallanes, Lopes Rodrigues de, 4
- Maiorca, Jacome de, 196
- Malabar, 268
- Malaca, 4, 5, 6, 27, 33, 39, 40, 41, 46, 47, 49, 61, 64, 66, 129, 130, 132, 135, 136, 138, 149, 150, 151, 162, 164, 165, 166, 173, 189, 197, 198, 201, 202, 237, 238, 242, 246, 247, 250, 252, 253, 268, 272, 284, 361, 484, 503, 632
- Malaca, Henrique de, 390
- Málaga, 379
- Malapascua, 488
- Malásia, Península da, 244, 247, 270, 361
- Maldivas, 683
- Maldonado, Juan Pacheco, 490
- Maldonado, Pedro, 129
- Mali, 426
- Malta, 364
- Malua, 395, 556
- Malvinas, 22
- Mancías del Poyo, 193, 198
- Manila, 74, 75, 79, 83, 86, 364, 371, 490, 492, 572, 573
- Manila, Galeão de, 75, 86, 194, 493
- Manrique, García de, 350
- Mantegna, Andrea, 108
- Manuel I, Rei de Portugal, 11, 19, 113, 148, 150, 187, 188, 189, 190, 197, 199, 200, 205, 236, 237, 250, 251, 377, 636, 637, 638, 457, 462, 463, 465, 466, 653, 683, 685
- Manuel, Nuno, 466, 467
- Maranhão, 422
- Margalho, Pedro, 201, 267
- Marianas, Ilhas, 42, 53, 229, 242, 242, 257, 371, 389, 455, 487, 488, 492
- Mármara, Mar de, 516
- Marrocos, 536, 686, 687, 688
- Marshall, Ilhas, 486, 492
- Mauro, Frei, 246, 247
- Maximiliano I, Imperador, 111, 232
- Mazagão, 688
- Medici, Giulio de', 547
- Medina, Bernaldim de, 634
- Medina, Pedro de, 192, 215, 216, 348, 353, 354
- Medina, Toríbio, 325
- Mediterrâneo, Mar, 236, 298, 299, 309, 534, 535, 536, 537, 538, 541, 542
- Melo, Martim Afonso de, 683
- Mendaña, Álvaro de, 272
- Méndez, Martín, 134
- Mendonça, Cristóvão de, 540
- Mendonça, João de, 204
- Mendonza, António de, 192, 193
- Mendonza, Fernando Carrillo de, 203, 204
- Mendonza, Lope Hurtado de, 202

Mendonza, Pedro de, 191, 194
 Mendoza, González de, 365
 Mendoza, Luis de 379, 384
 Meneses, Jorge de, 197
 Menezes, Duarte de, 683
 Mesquita, Álvaro de, 20, 190, 370, 379, 380, 385, 386, 557
 Mesquita, Antão de, 538
 Mexía, Pedro de, 348
 México, 273, 278, 366, 368, 483
 Michoacán, 83
 Mindanao, 6, 163, 164, 166, 175, 176, 178, 257, 483, 490
 Mindouro, 490, 492
 Miranda, Sá de, 116
 Moçambique, 558, 574
 Moçamedes, 576
 Molina, Francisco de los Cobos y, 13
 Molucas, Armada das, 378, 393
 Molucas, Ilhas, 7, 8, 11, 12, 18, 30, 31, 32, 37, 39, 40, 41, 49, 55, 57, 60, 61, 64, 65, 66, 115, 126, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 138, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 190, 191, 193, 197, 198, 200, 201, 202, 206, 229, 230, 231, 240, 241, 244, 247, 248, 250, 251, 254, 255, 258, 259, 260, 263, 265, 270, 271, 272, 274, 275, 293, 295, 309, 336, 337, 342, 346, 352, 363, 377, 396, 469, 471, 473, 480, 481, 482, 484, 490, 555, 585, 656, 669, 670, 672, 684
 Montalboddo, Fracanzio da, 548
 Montevideu, 326, 566, 567
 Moravius, Valentim Fernandes, 236, 237, 504
 Mota, Avelino Teixeira da, 465, 470, 471, 501, 536
 Muhammad-al-Mahdi, 688
 Muñoz, Ignacio, Frei 278, 279
 Münzer, Hieronymus, 110, 187, 232
 Mutir Bachian, 6

N

Nájera, António de, 282, 283, 285
 Nápoles, 364
 Nápoles, Reino de, 307
 Nauplio, Nicolás de, 125
 Navarro, Azpilcueta, 411, 414
 Navarro, Lope, 389
 Negro, Mar, 516
 Nóbrega, Manuel da, Padre, 407
 Noronha, Fernão de, 463
 Noronha, Pedro de, 459
 Norte, Mar do, 460
 Nova Espanha, 73, 74, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 192, 198, 278, 285, 364, 414, 479, 481, 483, 485, 487, 489, 490, 491, 494, 670, 671, 689
 Nova Guiné, 274, 484, 486
 Nuñes, Margarita, 4
 Nunes, Pedro, 284, 352
 Nuremberga, 145, 146, 147, 148, 149, 498
 Nyrope, Rembranz de, 286

O

Oaxaca, 77, 84
 Oaxaca, Vale de, 77
 Óbidos, Josefa de, 117
 Olabarrieta, Pedro, 133
 Oliveira, Fernando de, 203, 314, 325, 455, 633
 Onaz, Martín García de, 364
 Orduña, Pedro Fernández de, 81, 82
 Orellana, Francisco de, 192
 Oriente, 22, 37, 40, 47, 64, 66, 67, 107, 115, 166, 361, 393, 403, 406, 422, 435, 458, 474, 541, 543, 666, 672, 673
 Origano, David, 284
 Ormuz, 5, 540, 541
 Orta, Garcia da, 116, 422
 Ortelius, Abraão, 274, 275
 Ostrich, William, 265
 Oviedo, Gonzalo Fernández de, 254, 267

- P**
- Pachá, Ibrahim, 430
- Pacheco, António, 5
- Pacheco, Diogo, 240
- Pacheco, João, 193
- Pacífico, Oceano, 7, 11, 23, 37, 42, 53, 148, 149, 174, 194, 229, 231, 238, 240, 251, 256, 257, 259, 261, 270, 271, 272, 293, 309, 362, 424, 444, 445, 455, 456, 469, 473, 481, 482, 483, 486, 488, 489, 490, 493, 494, 521, 553, 571, 572, 584, 634, 670
- Pádua, 548
- Pádua, Baixos de, 5
- Países Baixos, 207, 307, 354, 690
- Palawan, 164, 174, 175, 179
- Palestina, 542
- Panai, 489, 490
- Panamá, 363, 443, 455, 568, 570
- Panamá, Istmo do, 272
- Pancaldo, Leone, 198, 243, 257, 258, 263, 324, 546
- Pangim, 574, 575
- Papua, 483
- Papuasias, 7
- Paraguai, 364, 439
- Paris, 317, 319, 322, 326
- Patagónia, 129, 161, 387, 441, 442
- Patalim, Simão Brito de, 193, 197
- Patane, 255, 258
- Patos, 467
- Paulo III, Papa, 688
- Pedro, Infante de Portugal, 456, 457, 458, 459, 459
- Pegolotti, Francesco Balducci, 535
- Pegu, 247, 252
- Pereira, Duarte Coelho, 370
- Pereira, Duarte Pacheco, 462, 463, 201, 462, 503, 618, 683
- Pereira, Francisco Maria Esteves, 466
- Pereira, Francisco, 204
- Pereira, José Maria Dantas, 318
- Peres, Luís, 39
- Perestrelo, Manuel Mesquita, 204
- Perestrelo, Rafael, 250
- Pereyra, Nuño Vaz de, 4
- Pernambuco, 370, 433, 689
- Pérolas, Rio das, 250
- Pérsico, Golfo, 268
- Perú, 27, 79, 109, 214, 368, 483, 485, 493, 689
- Pigafetta, Antonio, 8, 38, 91, 96, 97, 98, 101, 115, 137, 146, 147, 148, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 241, 295, 325, 380, 433, 435, 436, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 448, 449, 455, 469, 473, 474, 498, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 653, 676
- Pigafetta, Francesco Antonio, 397
- Pigafetta, Giovanni, 548
- Pimenta, Costa da, 370
- Pinelo, Antonio de León, 504
- Pinzon, Vicente Yáñez, 189, 194, 335
- Pires, Ambrosio, 413
- Pires, André, 202, 319, 505
- Pires, Tomé, 237, 238, 242, 249, 250, 252, 422, 447, 448
- Pizarro, Francisco, 483
- Pizarro, Gonzalo, 27
- Plínio, 406
- Plínio, 246, 264
- Plutarco, 539
- Plymouth, 362
- Pólo, Marco, 236, 237, 245, 247, 249, 264, 267, 272, 534
- Pomponazzi, Pietro, 548
- Poncevera, Juan Batista de, 241, 323
- Port Darwin, 572
- Porto Santo, 566
- Portugal, 4, 6, 7, 8, 10, 13, 17, 27, 28, 31, 33, 39,

99, 100, 107, 108, 111, 115, 116, 117, 118, 125, 128, 135, 137, 145, 148, 150, 158, 160, 164, 167, 185, 186, 188, 189, 190, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 205, 206, 237, 293, 294, 307, 372, 435, 439, 456, 459, 461, 462, 463, 467, 468, 471, 473, 481, 504, 517, 522, 534, 538, 540, 541, 629, 652, 656, 657, 659, 662, 665

Portugal, Francisco de, conde do Vimioso, 202

Portugal, Isabel de, Imperatriz, 685

Português, Antonio, 129

Posidonio, 295, 296, 304, 305, 308

Potosi, 689

Praia, Vila da, 457

Prata, Rio da, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 199, 202, 214, 270, 271, 439, 443, 456, 466, 469, 587, 591

Pretty, Francis, 367

Ptolomeu, 244, 245, 246, 247, 255, 264, 296, 306, 308

Punta Arenas, 568

Punzorol, João Batista, 394

Q

Queiroz, Pedro Fernandes de, 272

Quelimane, 574

Quesada, Gaspar de, 20, 21, 22, 135, 139, 378, 675

R

Ramusio, Giovanni Battista, 505

Rebelo, Cristóvão, 379

Rebelo, Gaspar, 348

Rebelo, Nicolau da Orta, 537, 538, 541, 542

Rebelo, Orta, 543

Recco, Niccoloso da, 427

Regiomontanus, 146

Reimão, Gaspar Ferreira, 502

Reina, Pedro Sánchez, 22, 384

Reinel, Jorge, 190, 201, 247, 248, 249, 269,

347

Reinel, Pedro, 190, 201, 347

Reis Católicos, 186, 188, 233, 252, 258, 333, 377

Reis, Piri, 551, 552

Reis, Sidi-Ali, 430

Resende, Garcia de, 186

Ribault, Jean, 193

Ribeira Grande, 396

Ribeiro, Diogo, 190, 191, 198, 205, 241, 256, 263, 269, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 347, 467, 641, 664

Rico, Gaspar, 193

Ricoeur, Paul, 470

Rio de Janeiro, 566, 567, 591

Rio de Janeiro, Capitania, 448

Rodes, Miguel de, 125, 136, 550, 551

Rodrigues, Francisco, 125, 131, 238, 249

Rodrigues, João, 202

Rodriguez, Estebán, 488

Rodríguez, Juan, 198

Roma, 232, 456, 536

Rubruc, Guilherme de, 366

Ryukyu, Ilhas, 240, 242, 255, 256, 257, 274

S

Sá, Mem de, 690

Saavedra, Álvaro de, 193

Sacrobosco, Joannes, 215, 216, 350, 351

Safim, 688

Saipan, 492

Salamanca, 202

Salamon, António, 384

Salcete, 687

Saldanha, Bartolomeu, 395, 557

Samar, 492

Samatra, 197

Sampaio, Lopo Vaz de, 604

San Agustín, Cabo de, 19, 39, 136, 659, 661

San Antonio (nau), 19, 20, 21, 22, 43, 49, 53, 63, 126, 127, 128, 131, 133, 134, 136, 138, 139, 378
 San Juan de Ulúa, 77, 285
 San Julián, Porto de, 20, 23, 42, 50, 51 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 384, 365
 San Mateo Mexicaltzingo, 79
 San Miguel de Allende, 77
 San Sebastián, Vale de, 77
 Sánchez, Miguel, 125, 131
 Sanlúcar de Barrameda, 37, 259, 287, 396, 455, 470, 475, 480, 546, 552, 558, 590, 649
 Santa Cruz do Cabo de Gué, 688
 Santa Cruz, Alonso de, 274, 275
 Santa Cruz, Rio de, 442
 Santa Maria da Vitória, 397, 382
 Santa Maria del Antigua, 397
 Santa Maria, cabo de, 439, 467
 Santa Maria, Cabo de, 466
 Santarém, Visconde de, 316, 328
 Santiago (caravela), 384
 Santiago, Diego González de, 11
 Santiago, Ilha de, 396
 Santiago, Ilha de, 473, 558, 576
 Santo Alberto (nau), 500
 Santo Domingo, 341, 485
 Santos, 413, 567, 566
 Santos, António Ribeiro dos, 458, 459
 Santos, João dos, Frei 429
 São Bernardino, Estreito de, 484, 488, 492, 493
 São Bernardino, Gaspar de, Frei, 537, 541, 542
 São Jorge da Mina, 187
 São Luís, Francisco de, Cardeal Saraiva, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 326, 327, 328
 São Tomás, Alberto de, Frei 422
 São Tomé, Ilha de, 690
 São Vicente, Cabo de, 396
 São Vicente, capitania, 413, 689
 São Vicente, Vila de, 413
 Saragoça, Tratado de, 25, 33, 34, 185, 190, 195, 199, 200, 201, 202, 249, 256, 263, 271, 481, 482, 483, 486, 685
 Sarangani, Ilhas de, 483, 485
 Schöner, Johannes, 143, 498
 Schwarz, Matthaus, 107, 108
 Sebastião, Rei de Portugal, 204, 540, 586
 Séneca, 539
 Senegal, 426
 Sequeira, Diogo Lopes de, 5, 162, 200, 201, 240, 683, 684
 Sequeira, Duarte Lopes de, 250
 Serra Leoa, 19, 427
 Serra, Correia da, 315
 Serrão, Francisco, 5, 27, 160, 251, 254, 425, 431, 434, 603
 Serrão, João, 190, 379, 385, 553
 Sevilha, 35, 41, 42, 86, 115, 173, 190, 213, 265, 268, 270, 285, 320, 337, 341, 346, 347, 353, 354, 377, 468, 471, 474, 480, 505, 553, 555, 632, 649, 651, 654
 Sevilha, Alonso de, 638
 Sevilha, Casa da Contratação de, 10, 14, 23, 185, 188, 188, 189, 190, 192, 194, 195, 199, 199, 202, 206, 214, 216, 217, 259, 261, 270, 321, 322, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 340, 342, 346, 348, 377, 394, 396, 399, 403, 439, 450, 468, 475, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 518, 519, 520, 523, 524, 526, 646, 653, 654, 664
 Sevilla, Diego de, 129
 Sforza, Francesco II, Duque de Milão, 258, 259
 Sião, 247, 255
 Sicília, 364
 Silva, Juan de, 204
 Silveira, João da, 684
 Silveira, Luís da, 685
 Simancas, 203
 Singapura, 574

Siqueira, João Soares de, 462
 Síria, 516
 Sirullah, Bayan, 164
 Sofala, 203, 239
 Soleimão, o Magnífico, Sultão otomano, 685
 Solís, Juan Díaz de, 188, 189, 199, 205, 206, 252, 269, 467, 469, 641
 Soria, Jacques de, 193
 Sosa, Francisco Alfonso de, 81
 Sousa, Gabriel Soares de, 422, 503
 Sousa, Manuel de Faria e, 456
 Sousa, Martim Afonso de, 426, 433, 687, 688
 Sousa, Pero Lopes de, 422, 433, 438, 443
 Sousa, Tomé de, 689
 Souto, Hernando de, 192
 Stockler, Francisco de Borja Garção, 457
 Sudeste Asiático, 237, 238, 244, 247, 251, 252, 253, 269
 Sueste Asiático, 490
 Sul, Mar do, *ver Pacífico, Oceano*
 Sulu, 257
 Sumatra, 4, 27, 162, 236, 240, 246, 247, 251, 252, 274, 309, 448
 Sunda, 683
 Sunda, Ilhas de, 247
 Surabaya, 574
 Surigao, 488
 Surigao, Estreito de, 486
 Syzyium, 393

T

Tamoios, 413
 Tancítaro, 79
 Tanegui, Guillermo, 133
 Tânger, 688
 Tarapacá, 368
 Tavira, Diego de, 129
 Tenerife, 19, 128, 287, 396
 Tenreiro, António, 537, 540

Ternate, 6, 39, 164, 251, 425, 483, 489, 683, 684
 Thévenot, Melchisédech, 506, 507
 Thorne, Nicholas, 265
 Thorne, Robert, 264, 265
 Tidore, 125, 134, 135, 137, 161, 164, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 393, 473, 481, 485, 553, 555, 556, 658, 665, 683
 Timor, 395, 480, 557, 572, 573, 574, 683
 Todos os Santos, Estreito de, *ver Magalhães, Estreito de*
 Toledo, Francisco de, 585
 Tolosa, Pedro de, 128, 129
 Tonkin, Golfo de, 245
 Tordesilhas, Meridiano de, 199, 202, 245, 264
 Tordesilhas, Tratado de, 37, 39, 115, 189, 199, 203, 254, 260, 293, 308, 377, 462, 472, 480, 628, 629, 646, 656, 661, 664, 685
 Toreno, Nuño García de, 191, 198, 269, 336, 338
 Toscanelli, Paolo, 293
 Tovar, Alonso de, 204
 Transilvano, Maximiliano, 38, 40, 129, 162, 245, 253, 255, 314
 Trassis, Juan Baptista de, 589
 Trento, Concílio de, 82
 Trinidad (nau), 197, 198, 241, 243, 257, 262, 263, 320, 378, 394, 481
 Tuamotu-Gambier, 445
 Tunes, 542
 Tuñón, Gutierre de, 130
 Turner, Frederick, 403
 Turquia, 516, 517

U

Unamuno, Pedro de, 364
 União Ibérica, 185, 199, 205, 207, 372
 Urdaneta, Andrés de, 74, 198, 242, 422, 481, 482, 485, 486, 487, 488, 489, 491, 492, 659, 662, 663, 668

- Uruguai, 439, 568
 Usodimari, António, 196
- V**
- Valderrama, Padre, 390
 Valdez, Diego Florés de, 195, 588
 Valdívia, 370
 Valladolid, 11, 13, 14, 15, 37, 38, 41, 46, 47, 81, 86, 115, 147, 378, 482, 483, 485
 Valparaíso, 568
 Vargas, Diogo de, 348
 Vargue, Hans, 133
 Varnhagen, Francisco Adolfo de, 9
 Varthema, Ludovico de, 114, 254, 366, 447
 Vayas, Marcos de, 133
 Vega, Lope de, 584
 Vela, Blasco Núñez, 689
 Velasco, López de, 275
 Velazco, Luis de, 485, 487
 Velho, Álvaro, 535
 Velho, Bartolomeu, 274
 Veneto, Nicolao, 236
 Veneza, 9, 456, 505, 539, 548
 Veneza, Pedro de, 456
 Vera Cruz, 77, 341, 466
 Vermelho, Mar, 686, 690
 Vernal, Johan, 382
 Vesconte, Pietro, 300
 Vespucci, Juan, 255, 264
 Vespúcio, Américo, 186, 188, 189, 194, 334, 335, 465
 Vicenza, 546, 547
 Victoria (nau), 20, 21, 23, 32, 37, 47, 49, 58, 63, 115, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 136, 138, 139, 167, 171, 173, 259, 295, 336, 338, 379, 384, 480, 481, 556, 558, 652, 683
 Vieira, António, Padre, 386
 Viena, 8
 Vietname, 245, 448
- Villalobos, Baixos de, 492
 Villalobos, Ruy Lopez de, 132, 193, 483, 484
 Villanueva, Bartolomé Galindo de, 83
 Villegas, Pero Ruiz de, 268
 Virgens, Cabo, 385, 455
 Vitória, Lopo Nunes, 633
- W**
- Waghenaer, Lucas, 354
 Waldseemüller, Martin, 148, 153, 293, 465, 466
 Wellenburg, Mattäus Lang von, Arcebispo de Salzburgo, 38, 253
- X**
- Xalatzingo, 84
 Xareta, 619
- Y**
- Yokohama, 571, 572
- Z**
- Zacuto, Abraão, 197, 353
 Zamboanga, 572
 Zamotra, 27
 Zanzibar, 574
 Zarco, João Gonçalves, 423
 Zumthor, Paul, 96
 Zuñiga, Juan de, 200, 201
 Zurara, Gomes Eanes de, 196, 426

Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierta fasta agora. hisola Diego Ribero cosmografo



Reproduced from the original in the Museum of the City of London. The map was by the Ribero 1522, by W. Ortelius, London.

The Second Dorian Map by Diego Ribero, Seville 1520.

