MAGALHÃES E ELCANO

E A EXPLORAÇÃO DAS PACÍFICAS ÀS ÍNDICAS ÁGUAS

Coordenação
Vítor Gaspar Rodrigues | Ana Paula Avelar

ACADEMIA DE MARINHA

MAGALHAES
500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

MAGALHAES

500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

MAGALHÃES E ELCANO

E A EXPLORAÇÃO DAS PACÍFICAS ÀS ÍNDICAS ÁGUAS

Coordenação

Vítor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar

Academia de Marinha

Ficha técnica

Título: Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas

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, Paulo Dias, 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
Juan Marchena Fernandez †

Capa: : Pormenor do Atlas Lopo Homem - Reinéis, 1519, in Bibliothèque Nationale, Paris - Fol. 3V, dto

Data: Novembro 2022

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

ISBN: 978-972-781-169-4

Depósito legal: 507378/22

PARCEIRO INSTITUCIONAL

MAGALHAES
500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO

COLABORAÇÃO DE:

CH-UL CENTRO DE HISTÓRIA UNIVERSIDADE DE LISBOA

UNIVERSIDADE ABERTA www.uab.pt

ÍNDICE

Prefácio IX
Francisco Vidal Abreu

Introdução XI
Ana Paula Avelar
Vítor Luís Gaspar Rodrigues

I – DOS OCEANOS, DA FAUNA E DA FLORA

O descobrimento do Oriente pelos portugueses no tempo de Fernão de Magalhães 17
José Manuel Garcia

The Italian Pacific and Indian Oceans: Pigafetta and his Audience in the Construction of Oceanic Spaces 39
David Salomoni

Islas del Pacífico en el viaje de Magallanes y Elcano 57
Juan Manuel Santana Pérez

Aspectos antropológicos y biológicos de la Primera Vuelta al Mundo 71
Marta Méndez López de Bustamante

A Expedição Magalhães-Elcano e a busca europeia das especiarias 103
Marília dos Santos Lopes

II – DA NAÚTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

Os Navios Europeus dos Séculos XV e XVI 129
Filipe Castro

La Sanlúcar de Barrameda que conoció Magallanes en las páginas de Antonio Pigafetta 151
Manuel J. Parodi Álvarez

Las derrotas de la expedición Magallanes-Elcano 169
José Ramon Vallespin

As longitudes determinadas por André de San Martin durante a viagem e as suas consequências 183
José Manuel Malhão Pereira

Método das distâncias lunares
comparação das propostas de Werner e Faleiro 209
António Costa Canas
Carlota Simões

Decisiones controvertidas (polémicas) de D. Fernando magallanes 231
José Blanco Nuñez

Nuno da Silva, el piloto olvidado 239
José María Moreno Madrid

La transformación de mar en océano en los primeros
mapas del Pacífico (1519-1529) 251
José María Moreno Martín

La Expedicion Magallanes-Elcano en la Patagonia: Sus actividades en
Puerto San Julian – Provincia de Santa Cruz – Republica Argentina 267
Roberto Fernandez
Osvaldo Canosa

O ano de 1521 e a navegação entre Cebu (Filipinas) e Tidore (Molucas) 281
Adelino Rodrigues da Costa

III – DOS AGENTES E DA SUA AÇÃO

A rivalidade luso-castelhana em perspectiva.
Histórias cruzadas de exploração dos mares no século XVI 311
Amândio J.M. Barros

La amistad de Carlos I, rey de Castilla, con Tuan Maamud,
señor de Poloan 329
Susana García Ramírez

Uma consequência indirecta da circum-navegação de Magalhães-Elcano?
Linschoten e os roteiros ibéricos Pacífico-Índico (1583-1596) 341
Nuno Vila-Santa

Magalhães e Elcano e a Exploração das "Pacíficas às Índicas águas" 367
João Abel da Fonseca

No esteio de Fernão de Magalhães: Um relato em português
da viagem de Miguel López de Legazpi (1564-1565) 401
João Teles e Cunha

IV – DO ENCONTRO DE CULTURAS

Portugueses, Espanhóis e Molucanos: guerra e práticas militares nas ilhas Molucas (1511-c.1540) 421
Vitor Luís Gaspar Rodrigues

Influências europeias e asiáticas Na artilharia portuguesa dos séculos XV e XVI 435
Fernando Gomes Pedrosa

Food and Diplomacy in the Philippines During the Magellan-Elcano Expedition 461
Felice Prudente Sta. Maria

History and Mythology in Homonhon, the Magellan-Elcano Expedition's First Landing Site in Asia 479
George Emmanuel R. Borrinaga

As ilhas Molucas como espaço de disputa e partilha na escrita da História do séc. XVI 491
Ana Paula Menino Avelar

ÍNDICE REMISSIVO 503

PREFÁCIO

Quando, em 2018, o Conselho Académico da Academia de Marinha começou a preparar as comemorações dos 500 anos da epopeia magalhânica, idealizou um programa que se distribuiria por quatro anos (2019-2022), tantos foram aqueles em que decorreu a viagem.

A intenção era a de, através de quatro simpósios, dois de História Marítima e dois de História do Oriente, cobrir todos os aspetos importantes da viagem, ano após ano, acompanhando no tempo o seu desenvolvimento.

E assim se deu início a este projecto quando em 2019 o tema do XVI Simpósio de História Marítima foi "Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos". Mas nem sempre o planeamento se consegue cumprir. Em 2020, com o país encerrado devido à pandemia a partir de Março, mesmo as aberturas temporárias das atividades culturais não conseguiram mobilizar historiadores em número e qualidade suficiente para se organizar novo simpósio. As pessoas estavam com receio, o que era mais que natural, os possíveis participantes não portugueses não podiam viajar e tornou-se evidente haver que cancelar o Simpósio de 2020.

Assim, houve que ajustar a organização para apenas mais dois eventos. Em 2021, ano em que foi apresentado o primeiro volume dos trabalhos, agora reduzidos a trilogia, avançou-se no tempo da viagem, alargou-se o número de dias do Simpósio, tantos eram os inscritos de qualidade e o tema central do segundo encontro de História do Oriente, passou a merecer o tema "Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas".

Não o devia dizer como Presidente da Academia de Marinha, mas não resisto a expressar o meu regozijo com o que se passou nesses três dias recheados de excelentes intervenções que este livro reflete, 30 soberbos textos de outros tantos oradores, para além de participações de altíssima qualidade na abertura e encerramento do Simpósio, a cargo de Filipe Vieira de Castro e Juan Marchena, respetivamente. E, pela primeira vez, houve que dedicar toda uma tarde a participações via zoom para poder acolher aqueles (8) que não se puderam deslocar a Lisboa, sendo residentes nas Filipinas, Espanha, Argentina e Uruguai.

E a cobertura de todos os aspetos relevantes da expedição foi intensamente dissecada. Dos Oceanos, da fauna e da flora; da Náutica, cartografia e arte de navegar; dos agentes e da sua ação; do encontro de culturas, estes foram sub-temas enquadradores que dão bem a dimensão do que se debateu e aqui se apresenta. Mais uma vez não é bonito aqui escrever que foi um sucesso, mas a realidade é que foi e assim o expressou a maioria dos presentes. Por isso é com orgulho que editamos o segundo volume que retrata esta longa epopeia.

Fernão de Magalhães é um herói português que durante muitos anos esteve esquecido de ser celebrado, festejado e ensinado como exemplo de comando no mar, sabedoria da arte de navegar, liderança e persistência nos objetivos que se propôs alcançar. E o seu feito abriu novos horizontes ao mundo de então. Em boa hora o relembramos.

Não posso terminar estas palavras sem agradecer à Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Viagem de Circum-navegação bem como aos coordenadores, comissão científica e mais elementos participantes que foram peças centrais da organização do Simpósio e levaram a bom porto a edição desta obra.

Bem hajam.

Academia de Marinha, 27 de setembro de 2022

O Presidente da Academia de Marinha
Francisco Vidal Abreu
Almirante

INTRODUÇÃO

Neste livro sobre **Magalhães e Elcano e a exploração das Pacíficas às Índicas águas** complementam-se e aprofundam-se temáticas que foram de certo modo enunciadas no anterior volume publicado pela Academia de Marinha e intitulado: **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos.** Este é o segundo livro de uma triologia ensaística programada em torno da Viagem de Fernão de Magalhães e Juan Sebástian de Elcano (1519-1522), cujo derradeiro título será **Magalhães e Elcano: Do Ocaso de uma expedição à Génese de um mundo Global.**

Mas regressemos à obra que agora publicamos[1] sobre a exploração das *Pacíficas* às Índicas águas, que foi objecto de escrutínio por parte de uma Comissão Científica[2], em que os vários autores usaram seja a língua portuguesa, seja a inglesa ou a castelhana, respeitando-se o princípio que presidiu ao debate desenvolvido durante o Simpósio Internacional ***Magalhães e Elcano e a exploração das Pácificas às Índicas águas*** realizado nos dias 23, 24 e 25 de novembro de 2021, na Academia de Marinha. Desde já importa registar que a ***Náutica, Cartografia e Arte de Navegar*** foram tópicos analíticos modelares da nossa reflexão em torno da viagem de Fernão de Magalhães e Juan Sebástian de Elcano, tanto na primeira obra publicada, como na presente, não deixando os mesmos de integrar um enquadramento reflexivo mais amplo. Nesta obra eles participam de uma constelação temática em torno ***Dos Oceanos, da fauna e da flora***; ***Dos agentes e da sua ação;*** e ***Do encontro de culturas,*** formulando-se as permissas de um debate que era urgente retomar no seio da nossa historiografia.

Para a necessária reavaliação de um tempo, a dos alvores de um século XVI, da acção dos homens, dos seus saberes e da sua repercursão através dos séculos, importou demarcar as fronteiras conceptuais que enformaram o nosso discurso ensaístico, sendo a abordagem conceptual usada pela História Global a escolhida. O facto de esta, a par de uma precisa utensilagem conceptual, integrar o conhecimento sobre o Mundo e os Outros, ofereceu-nos os instrumentos analíticos adequados à nossa reflexão. Neste trabalho, que reflete o debate pluridisciplinar desenvolvido aquando do Simpósio, privilegiou-se o estudo sobre as conexões, que numa escala global valorizaram redes, circulações e apropriações, ampliando os conhecimentos sobre os espaços oceânicos.

A 20 de setembro de 1519 a expedição magalhânica partiu de Sanlúcar de Barrameda em direção às Molucas, seguindo a rota para ocidente, tendo a armada de cinco naus concretizado a navegação do Atlântico até à zona mais meridional do continente americano. Já reduzida a 3 navios, as naus *Victoria*, *Trinidad*, e *Concepción*, a expedição sairia, a 28 de novembro de 1520, para o Oceano então batizado "Pacífico", iniciando-se a sua exploração, tarefa que, em grande parte, decorreria no ano seguinte. Contudo, a 27 de abril de 1521 Fernão de Magalhães perdeu a vida em Máctan e só a 8 de novembro as duas naus restantes, a *Trinidad* sob o comando de Gonzalo Gómez Espinosa e a *Victoria*,

[1] Esta obra segue as normas de edição da Academia de Marinha.
[2] Cf. ficha técnica da presente obra.

capitaneada por Juan Sebastián de Elcano, chegariam finalmente a Tidore, atingindo as ambicionadas "ilhas do cravo".

Exercitando-se a "arte de navegar", encontraram-se diferentes povos, narraram-se novas experiências e deu-se a conhecer um novo mundo de "novidades"... Abriu-se o que alguns historiadores, que se debruçam sobre as "Pacíficas águas", consideram ser uma "civilização sem centro". Integraram-se novas escalas globais oceânicas, irradiando múltiplos movimentos, económicos, sociais, políticos, culturais... e outros, cujas interconexões importa desocultar, tendo sido esse o propósito fundador desta obra.

Assim, ao longo de quatro capítulos analisou-se desde a dimensão biográfica à macro-historiográfica, evocando-se as figuras de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián de Elcano, propondo-se uma abordagem plural sobre a construção do conhecimento em torno das "Pacíficas às Índicas águas", reflectindo-se sobre uma época, a de 1519-1522 e as suas repercussões, e sobre uma História, a sempre desafiante História dos Oceanos.

No primeiro capítulo, intitulado, ***Dos oceanos, da fauna e da flora***, abordam-se, para além dos múltiplos aspectos relacionados com o novo oceano e o Arquipélago e a sua percepção nesse início de Quinhentos, a forma como esse conhecimento foi intuído pelos europeus graças à posterior divulgação de relatos de viagens como o de Pigafetta. Estes contribuíram para revelar um vasto conjunto de informações de carácter antropológico e biológico das populações contactadas ao longo da expedição, bem como da fauna e flora dessas regiões. Neste particular analisam-se ainda os contributos da viagem para a observação, descrição e exploração da flora oriental, fundamental na construção de um novo saber botânico.

Já no segundo capítulo, intitulado, ***Da náutica, cartografia e arte de navegar***, iniciamos o nosso texto com um ensaio sobre os navios europeus dos séculos XV e XVI, peças fundamentais para a realização da empresa, sobre os quais, como escreve o seu autor, muito pouco se sabe ainda hoje. Tal decorre da extraordinária escassez de textos sobre a construção naval ibérica no século XV e primeira metade do XVI, e devido ao facto de a iconografia ser rara e impressionista, escasseando os naufrágios conhecidos deste período, artefactos essenciais para o seu estudo.

Do mar para a terra dá-se a conhecer, de novo recorrendo ao relato de Pigafetta, um pouco da vivência da cidade de Sanlúcar de Barrameda, também ela elemento fundamental da viagem de circum-navegação, do seu ambiente e da sua relação com o rio Guadalquivir e o oceano Atlântico.

Paralelamente, detalham-se as rotas seguidas por Magalhães ao longo da sua viagem no Atlântico e no Pacífico e as opções tomadas, motivadas quer por questões de carácter técnico, quer pelas vicissitudes decorrentes dos sucessos ocorridos ao longo da expedição, em especial as que levaram os capitães das naus *Victoria* e *Trinidad* a decidirem-se por rotas completamente opostas.

No domínio da náutica e da arte de navegar estudam-se as longitudes geográficas determinadas pelo astrólogo André de San Martin, companheiro de viagem de Magalhães, procedendo-se igualmente a uma comparação do método das distâncias lunares

proposto pelo alemão Joahnnes Werner, em 1514, e os sugeridos por Rui Faleiro a pedido de Magalhães.

Ainda neste segundo capítulo interpretam-se não só trechos da viagem no Atlântico, com relevo para as actividades na Patagónia, em Puerto San Julian, mas dissecam-se também algumas das mais controversas medidas adoptadas por Fernão de Magalhães durante o seu périplo. Estas estiveram na origem de vários motins e sublevações, que, de certo modo, provocaram a morte em Máctan do comandante da expedição. Relativamente à navegação no Pacífico, e subscrevendo o discurso de Pigafetta, reconstitui-se a derrota seguida entre Cebu e Tidore e os inúmeros problemas que a condicionaram, desde a falta de pilotos às dificuldades hidrográficas e meteorológicas.

Através do estudo da figura do piloto Nuno da Silva, injustamente esquecido, é feita uma chamada de atenção para o papel de relevo dos pilotos tanto na história da exploração do Estreito de Magalhães, como nas transferências de conhecimentos náuticos operados entre as diferentes nações ao longo do século XVI. Neste capítulo procura-se perceber ainda como a cartografia subsequente à viagem contribuiu para dar a conhecer um novo mundo, o mundo circum-navegado, sendo que esses documentos se revelaram de vital importância para as negociações que se seguiram entre castelhanos e portugueses pela posse das ilhas de Maluco.

Ao falar ***Dos agentes e da sua acção***, e já no terceiro capítulo, importou perspectivar a rivalidade luso-castelhana, analisando toda uma série de documentação, nomeadamente alguma inédita, que tem sido compulsada nos últimos anos. Através da sinalização de alguns estudos de caso revisita-se como circularam, ao serviço das duas coroas ibéricas, os homens do mar. Concomitante estuda-se, através de uma análise comparativa da documentação conhecida sobre um acontecimento preciso e das instruções régias levadas por Magalhães, o cativeiro a bordo da *Victoria* de alguns dos habitantes da ilha de Palawán, esboçando-se, em pinceladas gerais, um quadro sociológico-cultural de um tempo determinado.

Por outro lado, a circum-navegação de Magalhães e Elcano (1519-22) acentuou a curiosidade europeia pelo conhecimento científico das rotas marítimas para a Ásia, tendo a França, Inglaterra e mais tarde as Províncias Unidas organizado expedições de descoberta geográfica e marítima, na senda da viagem de Magalhães. Já no final do século XVI, em 1596, o neerlandês Jan Huygen van Linschoten, publicou uma compilação de roteiros ibéricos, fundamental no início da expansão marítima neerlandesa na Ásia, e na qual incluiu diferentes roteiros do Pacífico-Índico.

Todavia, a própria vida de Fernão de Magalhães foi alvo de vários registos biográficos que desde o século XVI até à actualidade suscitaram o interesse de diferentes públicos. Essas biografias sobre um homem e um tempo sofreram traduções várias, tendo sido um dos objectos do nosso debate entender como uma narrativa publicada em 1864 por Diego de Barros Arana no Chile foi acolhida, no ano de 1881, na então Real Academia das Sciencias de Lisboa. Este estudo permite-nos iniciar o mapeamento da recepção de um conhecimento sobre os mares que em finais do século XIX se estava a revisitar.

Mas depois da incursão por vozes historiográficas, algo finisseculares, regressamos ao século XVI e à análise de um relato português da viagem de Legazpi (1564-1565). O Livro de Marinharia de um compilador anónimo, cujo trabalho se concluiu no *ínicio* da década de 1570 e que se encontra em Praga, tem, entre os vários roteiros que o compõem, um dedicado à viagem de Miguel Angel de Legazpi às Filipinas. O estudo deste texto denuncia o interesse dos portugueses por tal expedição, pelo que esta significaria em termos da presença europeia na Ásia Oriental e de possíveis rivalidades imperiais entre Portugal e Espanha.

Ao longo do quarto e último capítulo da nossa obra, intitulado ***Do encontro de culturas***, explora-se o evoluir da situação político-militar nas Molucas após a chegada ao arquipélago da armada magalhânica, marcada não só pela conflitualidade crescente entre portugueses, espanhóis e moluquenses, mas também pela transferência de saberes aos mais diversos níveis, bem patentes, por exemplo, no domínio da artilharia.

Porque a história comum de europeus e asiáticos não se fez apenas de confrontos descrevem-se também os contactos diplomáticos e as estratégias encetadas pela tripulação da armada junto das populações filipinas, fundamentais para o apresto e provisionamento dos navios com vitualhas depois de uma jornada extraordinariamente desgastante. Aqui se abordam igualmente as alianças políticas encetadas com as autoridades de Cebu – o Raja Humabon – e se avançam as razões que estiveram na base da morte do capitão-mor.

Por outro lado, procura-se compreender, com base nas informações cronísticas e em dados etnográficos resultantes dos contactos entre as sucessivas expedições espanholas e as populações locais, como aquelas foram percepcionadas pelos ilhéus e destaca-se, sobretudo, como o desembarque na ilha sagrada de Homonhon, cinco séculos antes, marcou um momento de viragem no encontro de dois sistemas de crenças e modos de vida dessas populações.

Por último, questiona-se, com recurso à cronística quinhentista ibérica, em especial o *Tratado dos Descobrimentos* de Duarte Galvão, sobre a forma como se interiorizou o conhecimento da expedição relativamente ao comércio do cravo e aos conflitos que se seguiram entre os dois povos peninsulares pelo controlo político-militar do arquipélago. Deste modo se avançam as interrogações sobre a forma como a viagem funcionou como elemento potenciador das interconexões oceânicas.

Este volume interpela o leitor à reflexão em torno da construção de um mundo global.

Lisboa, 4 de Outubro de 2022

Ana Paula Avelar
Vitor Luís Gaspar Rodrigues

I

DOS OCEANOS, DA FAUNA E DA FLORA

O DESCOBRIMENTO DO ORIENTE PELOS PORTUGUESES NO TEMPO DE FERNÃO DE MAGALHÃES

José Manuel Garcia[1]

Resumo

Quando Fernão de Magalhães foi para a Índia, em 1505, os portugueses já haviam feito o reconhecimento do Índico ocidental. Entre 1505 e 1509 também ele frequentou muitos dos territórios então identificados desde Sofala a Cochim, passando por Moçambique, Quíloa, Mombaça, Diu, Goa, Angediva, Onor e Cananor, podendo mesmo ter ido a Ceilão, ilha que fôra reconhecida em 1506. Em 1509, Magalhães participou como membro da armada de Diogo Lopes de Sequeira no descobrimento português do Índico Oriental indo a Samatra e à cidade de Malaca, o grande centro de comércio entre o Índico Oriental e o Pacífico. Em 1511 regressa com Afonso de Albuquerque na conquista desta cidade, daí partindo com António de Abreu à descoberta das Molucas do Sul. Em 1513, Jorge Álvares chegou à China deixando assim identificado pelos portugueses o essencial dos espaços marítimos da Ásia. Neste mesmo ano, Magalhães regressou a Lisboa partindo em 1517 para Espanha. Dois anos depois iniciou a viagem que o celebrizou, abrindo uma via ocidental para ir ao Oriente identificando pela primeira vez, em 1521, as Filipinas. Nessa altura, Magalhães integrou este arquipélago não apenas no conhecimento europeu, revelando então a realidade da forma do globo terrestre. É este processo de descobrimentos e o papel de Magalhães que se desvenda perspetivando-se uma visão do mundo antes e outra depois de ter levado a cabo a sua viagem de circum-navegação.

Palavras-chave: Descobrimentos portugueses; Fernão de Magalhães; Ásia; Malaca; Molucas.

Abstract

By the time Fernão de Magalhães sailed to India in 1505, the Portuguese had already surveyed the Western Indian Ocean. Between 1505 and 1509, Magalhães visited many of the known territories from Sofala to Cochin, Mozambique, Chiloa, Mombasa, Diu, Goa, Angediva, Onor and Cananor, and possibly even Ceylon, acknowledged in 1506. In 1509, Magalhães joined Diogo Lopes de Sequeira's fleet during the Portuguese discovery of the East Indies going to Samatra and the city of Malacca, the major trading centre between the East Indies and the Pacific. In 1511, he returned with Afonso de Albuquerque to conquer this city, and from there he left with António de Abreu to discover the South Moluccas. In 1513, Jorge Álvares arrived in China, thus making

[1] Historiador, Academia de Marinha / Gabinete de Estudos Olisiponenses. jgarcia@sapo.pt

the Portuguese the first to identify the essential maritime Asian spaces. In that same year, Magalhães returned to Lisbon from where, in 1517, he left for Spain. Two years later the voyage for which he became famous began opening up a western route to the East and identifying the Philippines for the first time in 1521. At that time, Magalhães incorporated this archipelago in European knowledge, the real shape of the globe. We disclose this process of discoveries and the role of Magalhães through the perspective of a world before and after he undertook his circumnavigation voyage.

Keywords: Portuguese Discoveries; Fernão de Magalhães; Asia; Malacca; Moluccas.

> Que mande a descobrir depois de partidas as naus, e o mais que há-de fazer feito, e a que partes há-de enviar.
> *Item* - Porque na Índia há ainda tantas cousas por descobrir, e tais que, sendo descobertas, se poderá disso seguir muito nosso serviço, assim pelo proveito das cousas que aí haverá, como também pelo direito da propriedade, e por outros respeitos de muilo nosso serviço, havemos por bem que, depois da carga das naus feitas e elas em boa ora despachadas, e de comprido todo o mais que por este· regimento vos mandamos que façais, não tendo necessidade de todos os navios que convosco hão-de ficar, mandes um par de caravelas, ou o que mais parecer e bem poderdes escusar, a descobrir a Ceilão, e a Pegu e a Malaca, e quaisquer outros lugares e cousas daquelas partes, enviando nos ditos navios que assim enviardes pessoa que o cargo principal deles leve, e tal que o mui bem faça e com todo resguardo e segurança de nosso serviço; e nos ditos lugares e em todos os outros e quaisquer portos e terras que descobrirem porão nossos padrões de pedra, com as armas reais e a cruz de Cristos em cima, os quais padrões lá mandares fazer aos pedreiros que vão[2].
> Estas ordens foram dadas por D. Manuel a D. Fernando de Almeida no regimento que lhe entregou em Lisboa em 5 de março de 1505, antes daquele fidalgo, nomeado primeiro vice-rei do então fundado Estado da Índia, ter partido para Cochim em 25 de março desse ano[3]. Tais ordens constituem todo um vasto e ambicioso programa de Descobrimentos que revelam o grande empenho deste rei em mandar explorar terras da Ásia.

É de assinalar ter sido neste contexto que Fernão de Magalhães embarcou na armada da carreira da Índia desse ano de 1505 e que, de seguida, andou por grande parte do Oriente até ter deixado Malaca em 11 de janeiro de 1513, na companhia de António de Abreu que acabara de chefiar a armada que no ano anterior descobrira as Molucas[4]. Depois de ter passado por Cochim Magalhães chegou a Lisboa em meados de 1513[5].

Este ano de 1513 tem um significativo muito especial por corresponder a um tempo em que os portugueses tinham acabado de descobrir grande parte da Ásia até às suas regiões mais longínquas, pois já haviam ido até às Molucas, em 1512,[6] e à China, em 1513[7]. Tinham então passado quinze anos desde que Vasco da Gama havia chegado à Índia em 18 de maio de 1498, depois de ter descoberto o caminho marítimo para lá ir vindo da Europa[8].

É fundamental conhecer o essencial da forma como decorreu esse processo decisivo pelo qual os portugueses procederam ao descobrimento do Oriente, o qual corresponde

---

[2] SILVA, Joaquim - **O fundador do "Estado Português da Índia": D. Francisco de Almeida**, p. 295.
[3] GARCIA, José Manuel - A herança de D. Manuel e de D. Francisco de Almeida: a fundação do "Estado português da Índia", entre o comércio e a aspiração imperial, pp. 505-529.
[4] **As gavetas da Torre do Tombo,** p. 27.
[5] GARCIA - **Fernão de Magalhães - herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo.** pp.82-84 e 95.
[6] GARCIA, José Manuel - **Descobrimentos**, vol.5. pp. 67-91.
[7] GARCIA - **Descobrimentos**, vol. 6, pp. 9-18.
[8] GARCIA - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499**.

a um reconhecimento e identificação das principais áreas dessa parte do mundo, algumas das quais já tinham sido referenciadas parcialmente na Europa desde a Antiguidade, ainda que de forma deficiente e pouco divulgada.

João de Barros considerou que aquele ano de 1513 foi para Portugal:

> um dos mais prósperos e de maior prazer que ele viu por causa da Índia; cá não somente vieram muitas naus e bem carregadas de especiaria, mas ainda novas da tomada de Malaca e do feito de Benestarim; esta embaixada do Preste; outra del-rei de Ormuz como já dissemos; muitas cartas e presentes de outros príncipes de todo aquele Oriente, assim como del-rei de Sião, del-rei de Pegu, em resposta dos mensageiros que Afonso de Albuquerque lá enviou; cartas do grão Samorim, como dava fortaleza em Calecute e de todolos outros príncipes do Malabar, com requerimentos como súbditos deste reino. E pelo mesmo modo vieram cartas del-rei de Narsinga, do Idalcão, del-rei de Cambaia, e de Melique-Az, capitão de Diu, todos pedindo paz e amizade, e mandando mui ricos presentes em sinal dela, afim de seus interesses[9].

D. Manuel, para promover na Europa os feitos dos portugueses no Oriente, com destaque para a conquista de Malaca em 1511, escreveu uma carta ao papa Leão X datada de Lisboa em 6 de junho de 1513, pouco depois de só então aí ter chegado a novidade daquele tão extraordinário feito. Essa carta foi traduzida para latim e publicada num opúsculo impresso em Roma em 9 de agosto de 1513 com o título *Epistula ac inuictissimi Emanuelis Regis Portugaliae et Algarbiorum, etc. De uictoriis habitis in India et Malacha* (Carta do muito poderoso e invencível Manuel, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Das vitórias que obteve na índia e em Malaca), obra que veio a ter larga circulação no seu tempo, através de numerosas edições em várias línguas[10].

Os primeiros tempos dos portugueses no Oriente

Antes de abordarmos o quadro conjuntural dos descobrimentos asiáticos feitos pelos portugueses deveremos tecer algumas breves considerações sobre questões relevantes que importa ter em conta.

Começamos por observar que a estratégia expansionista adotada por D. Manuel, na sequência do envio para a Índia da expedição descobridora comandada por Vasco da Gama (1497-1499), foi marcada pela afirmação de posições económicas nos mercados asiáticos então identificados, a que se seguiu a ambição do alargamento de atividades e novos negócios para territórios que estavam mal referenciados e por isso era necessário reconhecer e controlar.

No começo do século XVI, D. Manuel contava com alguma oposição interna à realização dos seus projetos mais ambiciosos, estando tal realidade refletida em frases bem expressivas usadas por João de Barros ao evocar atitudes de conselheiros que o rei ouviu

[9] BARROS, João de - **Asia de Joam de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente.** Segunda década, livro VII, cap. 6, pp. 339-340.
[10] ANDRADE, António Alberto Banha de - **Mundos novos do mundo**, pp. 652-656.

talvez em finais de 1501, quando se estava a preparar uma grande armada destinada a ir à Índia sob o comando de Vasco da Gama, a qual para lá partiu em 10 de fevereiro de 1502.

Esse cronista apontou a circunstância de alguns desses conselheiros, perante um mapa do mundo, se terem mostrado espantados e impressionados pela grandeza da Terra que nele se se lhes patenteava, pois:

> vendo somente na carta de marear uma tão grande costa de terra pintada, e tantas voltas de rumos que parecia rodearem as nossas naus duas vezes o mundo sabido, por entrar no caminho doutro novo que queríamos descobrir; fazia neles esta pintura uma tão espantosa imaginação, que lhe assombrava o juízo. E se esta pintura fazia nojo à vista, ao modo que faz ver sobre os ombros de Hércules o mundo que lhe os poetas puseram, que quási a nossa natureza se move com afetos a se condoer dos ombros daquela imagem pintada; como se não condoeria um prudente homem em sua consideração, ver este reino (de que ele era membro) tomar sobre os ombros de sua obrigação um mundo, não pintado, mas verdadeiro, que às vezes o podia fazer acurvar com o grã peso da terra, do mar, do vento, e ardor do sol que em si continha e o que era muito mais grave e pesado que estes elementos, a variedade de tantas gentes como nele habitavam[11].

A carta de marear aqui em causa seria por certo idêntica ao famoso planisfério feito por um cartógrafo português anónimo que acabou de ser copiado em outubro de 1502 a pedido de Alberto Cantino para o enviar ao Duque de Ferrara. Nesse mapa mostrava-se o mundo tal como ele acabava de ficar conhecido após os grandes descobrimentos realizados por portugueses e espanhóis até ao início do século XVI[12].

D. Manuel, apesar da oposição dos seus conselheiros mais timoratos, que reagiam negativamente às suas iniciativas, revelou um forte poder absoluto expresso com grande tenacidade, audácia e capacidade de decisão, ao determinar a firme vontade de continuar a ir em frente como a sua muito ambiciosa empresa expansionista visando dominar mercados asiáticos e continuar o processo de descobrimento de territórios que estavam por identificar. Ele não hesitou nem se vergou perante as incertezas e o receio de enfrentar o mundo que se desconhecia, mesmo que à custa dos muitos sacrifícios por que tinham de passar aqueles que mandava para terras longínquas de além-mar e dos avultados investimentos que era necessário fazer, pois acreditava serem compensados pelos enormes lucros que lá se obtinham.

Apesar de em 1501 D. Manuel já saber que a Índia era habitada por hindus e muçulmanos, os quais em parte se opunham às suas realizações, decidiu reforçar o seu empreendimento asiático ao enviar em 1502 a referida armada comandada por Vasco da Gama, a qual era composta por vinte navios.

---

[11] BARROS, João de - **Asia de Joam de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente.** Primeira década, livro VI, cap. 1, p. 214.

[12] CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliae monumenta cartographica**, pp. 7-13, est. 4.

Nesse ano de 1502 alguns dos que embarcaram nessa armada levavam um livro que Valentim Fernandes acabara de imprimir em Lisboa, em 4 de fevereiro de 1502, no qual se continha a tradução portuguesa de obras sobre o Oriente da autoria de Marco Polo e de outros italianos, o qual foi intitulado *Marco Paulo*. Com esta iniciativa editorial aquele alemão, grande entusiasta e admirador dos Descobrimentos Portugueses, tinha por objetivo explícito permitir que tal livro fosse útil «ao avisamento daqueles que agora vão pera as ditas Índias», tendo a vontade de que ele suscitasse correções e ampliações ao seu conteúdo, pelo que formulou o seguinte pedido àquelas viajantes:

> Aos quais rogo e peço humildemente que benignamente queiram emendar e correger o que menos acharem no escrever, nos vocábulos das províncias. reinos. cidades, ilhas. e outras cousas muitas e não menos em a distância das léguas de uma terra pera outra[13].

Valentim Fernandes partilhava com D. Manuel a vontade de conhecer de forma atualizada e correta todo o Oriente para lá do que havia sido dito por Marco Polo mais de duzentos anos antes.

O *Marco Paulo* seria assim o ponto de partida para estimular respostas que permitissem atualizar o conhecimento da Ásia, um continente que se estava a verificar ser diferente daquele que se havia divulgado em textos já antigos e em mapas ptolemaicos ou cartas medievais.

A nova visão da Terra que começara a surgir como resultado dos Descobrimentos feitos até 1502 está bem expressa no referido planisfério encomendado por Cantino no qual se registavam algumas informações que terão sido dadas pelo judeu, provavelmente de origem polaca, que tendo-se convertido ao cristianismo ficou conhecido por Gaspar da Gama ou Gaspar da Índia, tendo sido inicialmente o principal informador de D. Manuel sobre os assuntos relativos ao Oriente[14]. Os conhecimentos transmitidos pelo referido Gaspar, que havia sido trazido da Índia por Vasco da Gama em 1499, permitiram logo em 1498 traçar uma primeira geografia asiática que foi registada no apêndice da relação daquela viagem feita por Álvaro Velho[15]. Gaspar voltou à Índia em 1500 na armada de Pedro Álvares Cabral e quando esta regressou e fez escala na Angra de Bezeguiche, junto ao cabo Verde, ele apontou um panorama de terras asiáticas a Américo Vespúcio que ali estava e o registou numa carta datada de 4 de junho de 1501[16].

«É já tudo descoberto» …

As respostas ao pedido formulado por Valentim Fernandes em 1502 só acabaram por ser expressas de uma forma sistemática catorze anos depois em duas obras que D. Manuel recebeu em 1516, as quais tinham então acabado de ser escritas: a *Suma oriental*

[13] **Marco Paulo**, fl. 95v.
[14] THOMAZ, Luís Filipe F. R. - Gaspar da Índia e a génese da estratégia manuelina no Índico, pp.455-491.
[15] GARCIA, José Manuel - **As viagens dos Descobrimentos,** pp. 213-220.
[16] GARCIA - **Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo**, pp. 294-298.

de Tomé Pires[17] e o livro de Duarte Barbosa[18]. Com efeito foi nesses trabalhos que se patentearam novas e minuciosas descrições de todo o Oriente.

Em 1516, D. Manuel pode ainda apreciar os mapas inseridos num livro que lhe foi então enviado da Índia pelo cartógrafo e piloto Francisco Rodrigues, no qual se incluía uma cópia da obra de Tomé Pires. Tais mapas constituíam um atlas que acabara de ser preparado em 1515 revelando uma representação do mundo que ia desde o Brasil até a China com uma forma tão vasta e correta como até então ainda não se havia visto. Era verdadeiramente o primeiro atlas do mundo moderno[19].

Todas estas obras constituíam uma excelente base para aquele soberano poder continuar a delinear as suas estratégias imperiais a partir dos conhecimentos geográficos que nelas estavam expressas de uma forma atualizada.

Esses trabalhos tiveram inicialmente uma circulação muito reservada não tendo sido o seu conteúdo divulgado nos anos que se seguiram a sua receção em Portugal, o que se pode constatar analisando o conteúdo de um planisfério conhecido por *Carta marina* que foi publicado por Martin Waldseemüller em 1516 tendo por base conhecimentos portugueses mais antigos[20].

Foi talvez em meados de 1515 que chegaram a Portugal notícias de que Jorge Álvares já havia ido à China. Um tal conhecimento acrescentava-se aos que, entretanto, se haviam obtido das Molucas em 1513 e do Rio da Prata em 1514, o que permitiu a Diogo Velho da Chancelaria publicar no *Cancioneiro geral* de Garcia de Resende, acabado de imprimir em Lisboa em 16 de setembro de 1516, uns versos onde alegava: «É já tudo descoberto, / o mui longe nos é *perto*»[21].

Tão sugestivas expressões refletem o otimismo então existente num Portugal Manuelino onde se gerara a noção de que, graças aos Descobrimentos, levados a cabo por portugueses e espanhóis, já se conhecia a Terra - É já tudo descoberto - a qual podia ser percorrida - *O muito longe nos é perto*.

Fernão de Magalhães e o conhecimento do Oriente

Fernão de Magalhães foi um dos portugueses que teve possibilidades de alcançar um conhecimento resultante da sua experiência obtida em largas áreas do Oriente que acabara de ser revelado até 1513, mas não partilharia as noções divulgadas por Diogo Velho da Chancelaria em 1516. Com efeito eles calculava que os seus versos não refletiam a verdade, pois no ano em que foram impressos já admitia haver um vasto mar por descobrir entre a América e a Ásia, tendo-o defendido pouco tempo depois de ter partido para Sevilha, onde chegou em 20 de outubro de 1517[22].

---

[17] PIRES, Tomé - **Suma Oriental**.
[18] BARBOSA, Duarte - **O livro de Duarte Barbosa**.
[19] GARCIA, José Manuel - **O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno**.
[20] DUZER, Chet Van - **Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516: study and transcription of the long legends.**
[21] **Cancioneiro geral de Garcia de Resende**, p. 153.
[22] GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães**, pp. 85-94 e 127-140.

Quando em 6 de novembro de 1518, Juan de Aranda, feitor da Casa da Contratação de Sevilha, foi interrogado nesta cidade sobre as suas relações com Fernão de Magalhães asseverou no seu depoimento que:

> *stando en esta ciudad* [de Sevilha em 1517] *el comendador Magallans el dicho Magallans dijo a este que depone que sabia mucho de las cosas del altura e que había descubierto mucha tierra é que este testigo estaba informado de portugal quel dicho Magallans sabía mucho de navegar é que por esto escribio al gran chanciller de como este hombre estaba en esta ciudad e sabia mucho, que le enviasen cedula de su alteza para que fuese alla (...)*[23].

Por esta declaração, verificamos ter Magalhães afirmado que, além de saber muito de assuntos relacionados com latitudes e longitudes, tinha descoberto muita terra, o que foi confirmado por Aranda através de informações que recebera de Portugal. Comprovamos assim que Magalhães se assumia desde a sua chegada a Espanha como um homem com muito saber e experiência de navegação, além de ter sido um grande descobridor de terras até então desconhecidas.

Ao avaliarmos a enorme experiência descobridora de Magalhães alcançada na Ásia com os portugueses devemos destacar uma frase de Maximiliano Transilvano que a reflete, a qual foi escrita na carta sobre a primeira circum-navegação da Terra que em 24 de outubro de 1522 ele dirigiu a Matthaus Lang von Wellenburg e foi impressa pela primeira vez em janeiro de 1523 em Colónia com o título *De Moluccis insulis*. Trata-se de um testemunho que revela quão bem o seu autor identificou os enormes conhecimentos de Magalhães pois nela se afirmou que: «*Ferdinandus Magellanus Portugallen. uir clarus, etqui 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, percorrera as costas de todo o Oriente»[24].

Foi esse saber alcançado no Oriente que valeu a Magalhães a rápida aprovação do seu projeto em março de 1518, em Valhadolid, pelo rei Carlos I de Castela e pelo seu conselho.

O facto de Maximiliano Transilvano, secretário de Carlos I, ter afirmado que Magalhães «percorrera as costas de todo o Oriente» revela que este navegador possuía um vasto conhecimento da Ásia expresso não de uma forma vaga, mas real, por experimental, mostrando assim que até 1513 ele percorrera em toda a sua plenitude as áreas mais longínquas onde até então os portugueses haviam começado a navegar, pois só assim se entende a afirmação que acima citámos.

Recuemos agora à Lisboa em que Magalhães viveu alguns anos e de onde partiu em 25 de março de 1505 para o Oriente, poucos anos depois da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia, num tempo em que D. Manuel mandava daquela cidade os seus nave-

[23] **Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla,** p. 242.
[24] GARCIA - Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos, pp. 445-446.

gadores proceder ao reconhecimento de toda a Ásia para assim conseguirem obter um conhecimento realista de como era a forma desse continente[25].

Ao termos em conta as ambições orientais de D. Manuel devemos lembrar que mal ele recebeu as informações da chegada dos portugueses à Índia, logo em 26 de agosto de 1499, acrescentou na sua titulatura régia a indicação de que se passava a considerar senhor «da conquista, da navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia»[26].

De seguida vamos traçar de forma muito breve aspetos essenciais das viagens que constituíram os marcos decisivos e as principais etapas do processo que permitiu aos portugueses a identificação do litoral de quase toda a Ásia.

Da África Oriental Pérsia

Os primeiros anos da presença dos portugueses no Oriente foram dedicados à exploração integral do Índico Ocidental.

Começando pela costa da África Oriental não identificada até 1499 durante a viagem de Vasco da Gama verificamos que ela acabou por ser descoberta em 1500 pelos homens da armada de Pedro Álvares Cabral, pois à ida, no dia 26 de julho de 1500, ancoraram em Quíloa, e na viagem de regresso, em 1501, Sancho de Tovar foi a Sofala[27].

Entretanto o navio comandado por Diogo Dias, que em 24 de maio de 1500 se desgarrara da armada em que ia integrado, ainda nesse ano explorou pela primeira vez a região entre Mogadixo e Berbera (10° 26´N; 45° E), sendo que esta povoação fica a norte do cabo Guardafui, na Somália, à entrada do mar Vermelho. Ele foi também nesse ano o primeiro a descobrir a grande ilha de Madagáscar, que os portugueses denominaram de São Lourenço e iriam explorar alguns anos depois[28].

Quanto a regiões da Índia onde Vasco da Gama não havia ido verificamos que Pedro Álvares Cabral foi pela primeira vez a Cochim, em 24 de dezembro de 1500, e a Cananor, em 15 de janeiro de 1501[29].

No ano seguinte, durante a segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, os portugueses foram em dezembro de 1502 mais para sul até chegarem a Coulão[30].

Devido à necessidade de fechar a rota do Levante aos muçulmanos D. Manuel ordenou que os seus homens fossem até ao litoral da península arábica para assim impedir que os navios muçulmanos por ali passassem. Vicente Sodré foi o primeiro português

---

[25] GARCIA - **Lisboa, o descobrimento do mundo e Fernão de Magalhães**.
[26] GARCIA - A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia, pp. 28-32.
[27] GARCIA, José Manuel - **Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo,** pp. 206-208 e 291.
[28] GARCIA, José Manuel - **Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo,** p. 202.
[29] GARCIA - **Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo**, pp. 281-287.
[30] GARCIA - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, p. 77.

a ir no início da primavera de 1503 à ilha de Socotorá, tendo depois explorado entre abril e maio a costa até às ilhas Cúria Múria (17º N), onde acabou por naufragar e morrer[31].

Em 1507, os portugueses acabaram de explorar a parte norte do Índico Ocidental quando Afonso de Albuquerque deixou a ilha de Socotorá em 10 de agosto de 1507 e foi até à ilha de Ormuz em 26 de setembro de 1507, depois de ter passado por Curia Muria, dobrado o cabo Ras al Hadd e percorrido a costa do atual Omã passando por Calaiate, Curiate, Mascate, Soar e Corfação.

Afonso de Albuquerque acabou por submeter temporariamente Ormuz com a intenção de a partir daí controlar o comércio que se fazia pelo golfo Pérsico[32]. Este veio a ser explorado parcialmente em 1514 para lá de Ormuz por Pero de Albuquerque, que daí partiu em maio e atingiu as proximidades da ilha de Barém[33].

Entretanto em 3 de abril de 1513, uma armada comandada por Afonso de Albuquerque penetrou no mar Vermelho, passando pela primeira vez o estreito de Bab el Mandeb e indo de seguida até à ilha de Camarão[34].

Por não serem relevantes para o nosso propósito não abordamos o descobrimento de pequenas ilhas perto da África Oriental ou no centro do Índico ocidental[35].

Ceilão: 1506

Sete anos após a chegada de Vasco da Gama à Índia D. Manuel deu instruções a D. Francisco de Almeida, no acima mencionado regimento de 5 de março de 1505, para que ele mandasse descobrir Ceilão. Foi no sentido de cumprir esta ordem que o vice-rei enviou a essa ilha o seu filho D. Lourenço de Almeida. Este deixou Cochim em 8 de agosto de 1506 com o propósito de identificar Ceilão tendo-se dirigido a Columbo, onde o rei de Kotta, o principal da ilha, tinha o seu palácio. O capitão-mor dessa armada, não tendo ordens para ir a terra, mandou uma delegação a essa cidade para negociar com o rei local um acordo relativo ao comércio de canela e elefantes, além do pagamento de páreas, o que implicaria uma vassalagem para com o rei de Portugal. De entre os portugueses que foram a terra contavam-se figuras como Diogo de Almeida, Fernão Cotrim e Pais de Sousa. Esta delegação alcançou alguns dos objetivos pretendidos.

Antes de deixarem Columbo os portugueses colocaram aí um padrão de pedra para assim afirmarem uma posição de poder no centro do oceano Índico.

D. Lourenço de Almeida estava de volta a Cochim antes de 16 de novembro de 1506[36].

O acima mencionado Diogo de Almeida foi enviado por D. Francisco de Almeida a D. Manuel para lhe contar o que vira em Ceilão e foi com base nesse depoimento que o rei português preparou informações que incluiu numa carta em latim que enviou de

[31] PERES, Damião - **História dos Descobrimentos Portugueses**, pp. 543-546.
[32] GARCIA - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, pp. 135-174.
[33] GARCIA - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, pp. 497-498.
[34] GARCIA - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, pp. 426-436.
[35] PERES - **História dos Descobrimentos Portugueses**, pp. 551-558.
[36] SILVA, Joaquim Candeias - **O fundador do "Estado Português da Índia"**, p. 148.

Abrantes em 25 de setembro de 1507 ao papa Júlio II, a qual foi impressa em latim em Roma nesse mesmo ano com o título *Epistole serenissimi regis Portugalie de victora contra infideles habita* (Cartas do sereníssimo rei de Portugal acerca da vitória alcançada contra os infiéis)[37].

Ficava assim amplamente divulgada na Europa a descoberta da ilha de Ceilão, com a qual ficava aberto o caminho para explorar o Índico Oriental.

A vitória obtida por D. Francisco de Almeida na batalha naval de Diu travada em 3 de fevereiro de 1509 veio a facilitar nos anos seguintes uma supremacia portuguesa no Índico ocidental e a permitir viagens no Índico Oriental.

Malaca: 1509

Nos três anos que se seguiram ao descobrimento de Ceilão verificou-se uma pausa no avanço das explorações portuguesas para leste as quais só foram retomadas em 1509 com o reconhecimento do Índico Oriental até Malaca.

Desde 1505, D. Manuel aspirava a que os portugueses fossem até Malaca tendo sido nesse sentido que particularizou ordens a D. Francisco de Almeida para que ele lá mandasse uma missão, como se pode verificar no já citado regimento que lhe entregou em 5 de março de 1505, onde se declarava:

> vos lembramos que sempre tenhais grande cuidado de mandar alguns homens a descobrir assim como a Malaca e a quaisquer outras partidas que ainda não forem tão sabidas e de os enviardes com algumas mercadorias e alguns navios da terra que para lá forem podendo neles irem com segurança com elas. E estes que isto enviardes devem ser homens que o bem saibam fazer[38].

O interesse de D. Manuel em ordenar essa iniciativa resultava do facto de saber, devido às informações que lhe foram fornecidas por Gaspar da Índia em 1499, que Malaca era um dos centros mais importantes no comércio das especiarias, pois tinha uma posição estratégica privilegiada no controlo das principais rotas mercantis que passavam entre o Índico e o Pacífico.

D. Manuel também receava que, entretanto, os castelhanos lá pudessem chegar pelo ocidente, o que poderia pôr em causa os seus interesses económicos. Por tal motivo, antes de 6 de abril de 1506, ele escreveu uma carta a D. Francisco de Almeida onde lhe reforçou a insistência no pedido para enviar uma expedição:

> em busca da dita Malaca, fazendo duvidoso ser dentro das nossas marcas; e que, por ser tomada, primeiro, por nós a posse, que nestas coisas dá muito direito, além do que nós cremos que nisso temos (...)», o que «poderia mais asinha desarmar o pensamento que sobre esta cousa têm alguns [castelhanos] que o procuram[39].

---

[37] GARCIA, José Manuel - As aras da profecia e a fundação do "Estado da Índia" por D. Manuel e D. Francisco de Almeida, pp. 24-73.
[38] SILVA, Joaquim Candeias - **O fundador do "Estado Português da Índia"**, p. 292.
[39] SILVA - **O fundador do "Estado Português da Índia"**, p. 312.

Como vemos por estas observações, D. Manuel já em 1506 procurava assumir o direito a Malaca pela sua descoberta e domínio, de forma a bloquear o perigo de uma eventual entrada dos castelhanos no Oriente, que estes tanto desejavam para assim também terem acesso ao comércio das especiarias.

Como D. Francisco de Almeida não se tivesse empenhado em mandar uma missão a Malaca, o rei decidiu enviar, de Lisboa, uma armada com o propósito de lá chegar e aí estabelecer solidamente relações comerciais com essa cidade. Essa expedição, constituída por quatro navios, partiu de Lisboa em 5 de abril de 1508 sob o comando de Diogo Lopes de Sequeira. As instruções que D. Manuel lhe deu em 13 de fevereiro de 1508, no regimento que então lhe passou, constituem um programa muito detalhado e rigoroso para fazer descobrimentos, o que se pode constatar logo no seu preâmbulo onde se refere que:

> Nós el-rei fazemos saber a vós Diogo Lopes de Sequeira, fidalgo de nossa casa, e capitão-mor dos navios que ora enviamos a descobrir, que este é o regimento que vos mandamos que cumprais e guardeis nesta ida em que com ajuda de Nosso Senhor vos mandamos a descobrir[40].

Com tais cuidados D. Manuel esperava que fosse possível passar a conhecer toda a região que estava centrada em Malaca e aí estabelecer relações estáveis de comércio.

Depois de Diogo Lopes de Sequeira ter procedido à exploração de Madagáscar, entre inícios de agosto e meados de outubro de 1508, foi a Cochim, onde chegou em 21 de Abril de 1509. Daí partiu em 4 de agosto rumo a Malaca com o reforço de mais um navio que lhe foi dado por D. Francisco de Almeida, no qual embarcaram Fernão de Magalhães e Francisco Serrão.

Onze anos após a chegada de Vasco da Gama à Índia, Diogo Lopes de Sequeira aportou a Malaca em 11 de setembro de 1509, depois de ter identificado as ilhas de Nicobar e os reinos de Pedir e Pacém, no Norte de Samatra.

Inicialmente os contactos mantidos em Malaca com Mahumed Siah, o sultão que governava essa cidade, revelaram-se positivos, mas em breve vieram a deteriorar-se, pois a cidade era dominada por muçulmanos que não queriam ter relações com os portugueses por elas afetarem os lucros comerciais que aí obtinham. Por tal motivo eles surpreenderam traiçoeiramente os portugueses que tinham ido a terra, tendo então matado e prendido muitos deles. Perante atitudes tão hostis, Diogo Lopes de Sequeira teve de deixar a cidade sem poder assegurar a permanência portuguesa nessa terra que acabara de descobrir para Portugal[41].

A participação de Magalhães nesta missão descobridora de Malaca, uma terra que seria central nas atividades dos portugueses no Sudeste Asiático e no Extremo Oriente, foi muito importante e reforçada pelo facto de ali ter adquirido uma experiência que veio a ser reforçada em 1511 na expedição seguinte, em que ele também foi, sob a direção de Afonso de Albuquerque.

---

[40] **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam**. tomo II, pp. 403-419.
[41] GARCIA, José Manuel - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, pp. 283-284.

De Malaca ao Sião e ao Pegu: 1511-1512

João de Barros escreveu que Afonso de Albuquerque, enquanto governou o estado da Índia entre 1509 e 1515, revelou:

> um vivo e natural espírito acerca de inquirir todolos reinos e províncias daquele oriente, trabalhando por saber o estado dos príncipes delas, e como se governavam, e os tratos e comércios que entre si tinham, provocando-os em nossa amizade por todos modos e meios que ele podia[42].

Foi nessa linha de pensamento que, segundo o referido cronista, aquele governador-geral teve o cuidado de enviar delegados portugueses aos vários potentados orientais de que tinha notícia. Foi o que aconteceu depois dos portugueses terem regressado a Malaca em 1 de julho 1511 numa armada dirigida por Afonso de Albuquerque, a qual acabou por conquistar esta cidade em 15 de agosto de 1511[43]. Tal realidade permitiu que a partir daí os portugueses pudessem realizar viagens de reconhecimento às regiões vizinhas, de entre as quais se destacaram as que se dirigiram aos reinos do Sião (Tailândia) e do Pegu (Birmânia/Myanmar), as quais receberam embaixadas oficiais enviadas por Afonso de Albuquerque para com elas estabelecer relações económicas e diplomáticas[44].

O primeiro mensageiro a chegar a Odiá (Ayuthia), no Sião, foi Duarte Fernandes que saiu de Malaca no final de julho de 1511 num navio chinês. Seguiu-se lhe em finais de 1511 António de Miranda de Azevedo com sete portugueses, o qual negociou um acordo entre Portugal e o Sião para a realização de um comércio mutuamente vantajoso. Nesta última expedição foi integrado Rui Nunes que de seguida foi estabelecer as primeiras relações com Pegu.

Na exploração do Índico Oriental é ainda de realçar a circunstância de ter sido em 1516, segundo António Galvão, que João Coelho foi o primeiro português a ir até ao rio Ganges, no golfo de Bengala[45].

As Molucas: 1512

Antes de Afonso de Albuquerque ter deixado Malaca em 20 de janeiro de 1512 ordenou que duas naus e uma caravela fossem descobrir as ilhas Molucas, que nos séculos XVI e XVII os portugueses denominavam de Maluco. Essas ilhas eram até então desconhecidas dos europeus, mas tinham uma grande importância económica por constituírem a única zona do Oriente onde se produzia uma especiaria rara e por isso muito valiosa: o cravinho. Aquela pequena frota partiu de Malaca por volta de 5 de novembro de 1511 sob o comando de António de Abreu, passou por Java, Madura, Vitara até

---

[42] BARROS, João de - **Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feytos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente**, livro II, cap. 6, fl. 41.
[43] GARCIA, José Manuel - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, pp. 291-326.
[44] GARCIA - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**, p. 334.
[45] GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, p. 112.

chegar a ilhas no sul das Molucas, tendo visitado em 1512 as ilhas de Buru, Ambon e Serão, indo depois até às ilhas de Banda[46].

António de Abreu não conseguiu ir até às Molucas do Norte, onde se destacava a ilha de Ternate, pelo que teve de regressar a Malaca nos dois navios que sobreviveram a esta viagem carregados com especiarias adquiridas em Banda. Entretanto, Francisco Serrão, outro dos capitães dessa frota, após várias vicissitudes, acabou por chegar, ainda em 1512, à referida ilha de Ternate, onde ficou até 1521, ano em que aí foi envenenado enquanto esperava a chegada de Magalhães.

O cartógrafo Francisco Rodrigues, que no seu livro afirmou ter sido o «piloto-mor da primeira armada que descobriu *Bandam* e *Malluquo*», desenhou mapas de terras visitadas e de outras ainda desconhecidas com base num mapa de um piloto de Java que foi capturado em Malaca em 1511[47].

Sobre a enorme importância da viagem de António de Abreu basta considerar que António Galvão alegou que «não foram mais velas nem homens ao descobrimento da Nova Espanha com Cristóvão Colombo, nem com Vasco da Gama à Índia, porque Maluco, depois destes, não é menos em riqueza, nem se deve de ter em menos estima»[48].

Os portugueses ao terem navegado em 1512 por águas do oceano Pacífico contactaram então com esse mar antes de Vasco Nunes de Balboa o ter avistado em 13 de Setembro de 1513 a partir do Panamá e então ter assumido a consciência de estar perante um novo oceano, a que chamou «mar do Sul», o qual veio a ser atravessado pela primeira vez por Magalhães entre 1520 e 1521.

A China: 1513

Foram necessários quinze anos para que depois de terem chegado a Calecute em 1498, os portugueses fossem em 1513 até à China, sobre e qual D. Manuel já em 1508 revelou interesse em obter informações como o indicou a Diogo Lopes de Sequeira no regimento que lhe entregou ao enviá-lo a Malaca e já acima citámos, no qual se procedia a um inquérito sistemático sobre o que queria saber de várias terras.

Desde que aquele fidalgo chegou a Malaca em 1509 os portugueses começaram a recolher notícias sobre a China, pois naquela cidade encontraram mercadores que daí eram oriundos e se mostraram amigos.

De entre os vinte prisioneiros portugueses que ficaram em Malaca em 1509 destacou-se o feitor Rui de Araújo, que em 6 de fevereiro de 1510 conseguiu enviar uma extensa e detalhada carta a Afonso de Albuquerque, na qual lhe forneceu um conjunto de informações precisas que conseguira obter sobre as regiões envolventes, de entre as quais algumas eram relativas aos chineses e à China, das quais assinalamos apenas aquela onde indica que:

> os chins é seu próprio tempo em que vêm em abril e partem daqui pera sua terra em maio e detém-se no caminho 20 e 30 à ida e outros tantos à vinda[49].

[46] GARCIA - **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses,** pp. 38-59.
[47] GARCIA, José Manuel - **O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno**.
[48] GALVÃO - **Tratado dos Descobrimentos**, p. 105.
[49] **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam**. Tomo III, p.9.

Só a partir da conquista de Malaca, em 1511, é que se tornou possível aos portugueses preparar uma viagem à China. Foi Rui de Brito Patalim, capitão de Malaca, que desta cidade enviou, talvez em maio de 1513, três portugueses com destino à China. Eram eles, Jorge Álvares, que ia como capitão e feitor, um seu filho e outro homem cujo nome ficou esquecido e foi como escrivão. Essa missão embarcou num junco que em 1512 Jorge Álvares tinha comprado no Pegu e acompanhou os juncos chineses que nesse ano haviam ido a Malaca observar a situação aí existente sob a direção de um chinês que os portugueses já haviam contactado em 1509 em Malaca.

O junco de Jorge Álvares terá chegado em junho de 1513 à China, tendo aportado a uma ilha do estuário de Cantão, isto é, o rio Zhu Jiang, a qual foi referenciada pelos portugueses como sendo Tamão, a que chamaram também de «ilha da Veniaga», isto é, do comércio. Esta ilha tem tido várias identificações, sendo a mais corrente a de que seria a ilha Lintin (Zhejiang), na entrada do chamado rio da Pérola, ainda que seja vulgarmente designada rio das pérolas. Tal ilha poderá, no entanto, corresponderá a Dongchong em Dayushan (Hong Kong), que fica numa região denominada Tunmen Haio, daí que os portugueses a tivessem denominado de acordo com a palavra que ouviam com a forma Tamão[50].

Jorge Álvares regressou a Malaca em março ou abril de 1514 trazendo as primeiras informações diretas obtidas por portugueses na China[51].

Numa carta que Jorge de Albuquerque, capitão de Malaca, enviou a D. Manuel, daí datada em 8 de Janeiro de 1515, referiu-se essa viagem com a confiança de que ela augurava um bom futuro para as relações então iniciadas com a China, as quais ficaram mesmo assinaladas pela colocação de um padrão como se pode verificar pelo teor da passagem em que a menciona ao dizer:

> Jorge Álvares, que o fiz escrivão, por ser homem suficiente pera isso, e vos ter servido em outras coisas, como na ida da China, em que foi feitor de um junco de vossa alteza, e ser o primeiro homem que pôs marco per vossa alteza; foi muito bem lá recebido; os chins folgam com nossa companhia[52].

A colocação do mencionado padrão foi igualmente registada por João de Barros na sequência da notícia da viagem que Jorge Álvares fez à China em 1521, durante a qual ficou muito doente e morreu 8 de julho de 1521, referindo que:

> Foi enterrado ao pé de um padrão de pedra com as armas deste reino, que ele mesmo, Jorge Álvares, ali pusera um ano antes que Rafael Perestrelo fosse àquelas partes; no qual ano que ali esteve, ele tinha enterrado um seu filho, que lhe faleceu. E pero que aquela região de idolatria coma o seu corpo, pois por honra de sua pátria em os fins da terra pôs aquele padrão de seus descobrimentos, não comerá a memória de sua sepultura, enquanto esta nossa escritura durar[53].

---

[50] PING, Jin Guo; ZHILIANG, Wu - **Revisitar os primórdios de Macau: para uma nova abordagem da história**, pp. 43-95.
[51] LOUREIRO, Rui Manuel - **Fidalgos, missionários e mandarins: Portugal e a China no século XVI.** pp. 149-157.
[52] **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam**. tomo III, p. 137.
[53] BARROS, João de **- Terceira década da Asia.** Livro VI, cap. 2, fl. 160.

Este aparte de João de Barros sobre Jorge Álvares e os «seus descobrimentos» na China surge discretamente na sua obra com um digno louvor e a expressão da vontade de assegurar para a posteridade o seu feito que ficou assinalado por um padrão. Devemos assinalar, contudo, que esta atitude contrasta com a anterior omissão do feito dessa personalidade que fora à China antes de Fernão Peres de Andrade, pois este foi considerado como sendo o descobridor oficial da China, por dele ter sido encarregue por D. Manuel em 1515.

A notícia da ida de Jorge Álvares à China em 1513 só terá chegado a Lisboa em meados de 1515, depois de Fernão Peres de Andrade ter deixado esta cidade.

Talvez tenha sido com base nas vagas informações sobre a China obtidas por Jorge Álvares que o cartógrafo Pedro Reinel escreveu a palavra "*Chis*" junto de umas ilhas situadas perto de um território traçado de forma fantasiosa a norte da Península da Malásia num mapa onde cerca de 1518 representou com a correção possível toda a vasta área que vai do rio Zaire às Molucas e à China que tinham sido descobertas havia pouco tempo[54].

Depois dos sucessos da conquista de Malaca em 1511 e do descobrimento das Molucas em 1512, cujas notícias chegaram a Lisboa em 1513, as ambições de D. Manuel ampliaram-se tendo por isso expresso a vontade de que os portugueses fossem até à China. Foi assim que, em 1515, passados que eram cem anos da conquista de Ceuta, D. Manuel deu, «a capitania do descobrimento da enseada de Bengala e da China» a Fernão Peres de Andrade[55]. Para cumprir tal missão este fidalgo embarcou, em 7 de abril de 1515, na armada da carreira da Índia que então partiu de Lisboa. O objetivo de tal iniciativa foi expresso por João de Barros ao referir que o rei « determinou enviar uma armada a este descobrimento, principalmente a Bengala e à China, por lhe dizerem serem os reinos do maior comércio, e os mais ricos e poderosos que havia do cabo Comorim [no sul da Índia] em diante»[56].

Magalhães assistiu à partida desta missão pois a sua presença está atestada em Lisboa em 4 de julho de 1515[57].

Mesmo que a expedição sob comando de Fernão Peres de Andrade acabasse por não ter sido de facto uma missão descobridora foi importante para o início das relações entre Portugal e a China.

Esta iniciativa é o resultado da política expansionista promovida por D. Manuel, que estava empenhado em alargar os interesses dos portugueses no Oriente até ao limite das suas possibilidades, devendo-se por isso proceder ao reconhecimento de todas as partes da Terra que pudessem revelar interesse económico.

A ida de Fernão Peres de Andrade à China insere-se no reforço da política oriental desenvolvida por D. Manuel em 1515, na sequência das ações levadas a cabo por Afonso de Albuquerque que haviam estabelecido os pilares do Estado da Índia em Ormuz, Goa

[54] CORTESÃO, Armando - **Portugaliae monumenta cartographica,** pp. 33-34, est. 10.
[55] **Registo da Casa da Índia**, p. 3.
[56] BARROS - **Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feytos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente.**, livro II, cap. 6, fl. 41 v.
[57] GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses**, pp. 35-36.

e Malaca. O rei decidiu avançar nesse ano de 1515 com uma estratégia, ainda mais ambiciosa, que visava promover uma forte intervenção em três regiões: mar Vermelho, China e Ceilão. Quem registou com clareza e de forma incisiva esta orientação foi Damião de Góis ao escrever que:

> Quando Lopo Soares partiu de Portugal [em 1515] três cousas lhe encomendou el-rei Dom Manuel sobre todas: a primeira, que fosse ao mar de Arábia; a segunda, a armada de que Fernão Peres de Andrade havia de ir por capitão à China, a outra, fazer uma fortaleza na ilha de *Zeiland* (Ceilão), no porto de Columbo[58].

Apesar de Diogo Soares de albergaria se ter revelado um governador que não seguiu as orientações de D. Manuel o que pensamos ser de salientar é que este monarca ampliou então de forma muito ambiciosa a sua política imperial e mercantil estendendo-a até ao Extremo Oriente através do estabelecimento de relações com a longínqua China, enquanto continuava a insistir em bloquear o acesso do mar Vermelho aos muçulmanos e a querer assumir uma posição forte numa área intermédia do oceano Índico como era a da ilha de Ceilão.

Sobre a complexa missão de Fernão Peres de Andrade limitamo-nos a referir que ela só chegou à China em 15 de agosto de 1517 levando consigo Tomé Pires como embaixador de D. Manuel ao imperador da China cuja missão acabou por se malograr em 1521.

Fernão Peres de Andrade deixou a China em finais de setembro de 1518, tendo seguido ao longo da costa chinesa até à ilha de Hainão, antes de ir para Malaca e depois para a Índia, onde aportou em fevereiro de 1519. Aquele fidalgo regressou a Lisboa nos inícios de julho de 1520, indo de seguida a Évora encontrar-se com D. Manuel, onde lhe reportou os resultados da sua missão à China[59]. Tinham passado mais de cinco anos desde que havia partido de Lisboa. Nesse encontro afigura-se-nos verosímil admitir que ele tenha mostrado ao rei mapas que sugerimos terem sido feitos por Francisco Rodrigues com a representação atualizada das regiões então até então visitadas pelos portugueses no Sudeste Asiático e no Extremo Oriente.

A costa da China foi registada na cartografia portuguesa até meados do século XVI entre a ilha de Hainão e a zona que os portugueses denominaram Chinchéu, que corresponde a Zhangzhou e Qanzhou no Fujian, tendo esta última região sido explorada pela primeira vez por Jorge de Mascarenhas depois de em março de 1518 ter partido da ilha de Tamão com a intensão de ir até aos léquios. Este fidalgo embora não tenha chegado às ilhas deste povo explorou parte da região de Chinchéu, de onde foi chamado com urgência por Fernão Peres de Andrade para partirem de regresso a Malaca[60].

---

[58] GÓIS, Damião de - **Crónica do felicíssimo rei Dom Emanuel**, cap. 32, p. 79.
[59] LOUREIRO, Rui Manuel - **Fidalgos, missionários e mandarins: Portugal e a China no século XVI**, pp. 191-246.
[60] GARCIA, José Manuel - O descobrimento da China através da cartografia portuguesa quinhentista, pp.135-170.

De entre as principais regiões da Ásia marítima só ficavam por identificar os arquipélagos das Filipinas, que foi descoberto em 1521, e do Japão, que só foi visitado pela primeira vez pelos portugueses cerca de 1541-1543[61].

Magalhães e o fim dos descobrimentos

Em 1519, depois de Fernão Peres de Andrade ter regressado à Índia após a conclusão da sua missão à China, Magalhães partiu de Sevilha como capitão-mor de uma armada castelhana que em 16 de março de 1521 descobriu as Filipinas. Ele acabou então de revelar um arquipélago asiático desconhecido da Europa concluindo também o conhecimento da metade do mundo que faltava identificar, pois a distância que existe, medida no equador, entre o Rio da Prata, onde começou a descobrir, e as Filipinas, que descobriu, é de cerca de 20 000 km, que corresponde a metade da circunferência da Terra.

Quando Magalhães chegou às Filipinas após uma longa navegação vinda do Ocidente apercebeu-se de quão próximo estava da China e das Molucas, sendo estas as ilhas onde queria ir, para provar que pertenciam a Carlos V.

Magalhães foi assim o português que veio a culminar o descobrimento do Oriente, ainda que ao serviço de Castela e contra os interesses de D. Manuel, com o qual se agravara entre 1516 e 1517, por este não lhe ter então aumentado a moradia em 100 reais por mês nem o ter deixado ir às Molucas por via oriental portuguesa para aí se encontrar com o seu amigo Francisco Serrão, que para lá fôra em 1512, e de onde o incitara a ir ter com ele através de uma carta que lhe escrevera em 1514[62].

O projeto de Magalhães em querer ir às Molucas por via ocidental castelhana está espelhado em termos gráficos no magnífico planisfério que em Sevilha ele encomendou em 1519 aos cartógrafos portugueses Jorge e Pedro Reinel no qual se patenteia a mais ampla e correta forma de ver a Terra até então apresentada, ainda que nele as Molucas tivessem sido colocadas erradamente no lado castelhano do mundo[63].

O destaque que Magalhães tem na História Universal resultou do facto de ele ter sido o primeiro homem a conhecer a realidade de forma do nosso planeta tal como ele é. É através desta conceção que temos de apreender a enorme importância desta figura inserindo-a num processo de viagens que demorou dezasseis anos a realizar, pois decorreu em duas fases situadas entre 1505 e 1521: uma em que navegou com os portugueses, entre 1505 e 1513, e outra com os castelhanos, entre 1519 e 1521.

Foi graças a Magalhães que a forma do mundo ficou conhecida há quinhentos anos. Tal aconteceu em 1521, ano em que faleceram dois dos protagonistas do processo dos Descobrimentos: Fernão de Magalhães, que foi morto em combate em 27 de abril na ilha de Mactan, nas Filipinas, e o rei D. Manuel, que faleceu em 13 de dezembro no seu Paço da Ribeira, em Lisboa. Estes dois homens estão entre os protagonistas do início de

[61] GARCIA - **Descobrimentos**, vol. 6, pp. 63-95.
[62] GARCIA - Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães, pp. 153-170.
[63] GUEDES, Max Justo - O planisfério de Jorge Reinel (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães, pp. 7-16.

uma mundialização que então se começou a realizar ao ter-se culminado o conhecimento atualizado da Ásia que foi obtido durante o tempo em que Magalhães por lá navegou.

Bibliografia

ANDRADE, António Alberto Banha de - **Mundos novos do mundo.** 2 volumes. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

BARBOSA, Duarte - **O livro de Duarte Barbosa.** Edição de Maria Augusta da Veiga e Sousa. 2 volumes. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996-2000.

BARROS, João de - **Asia de Joam de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente.** Primeira década. Edição de António Baião. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1932 (1.ª edição, 1552).

BARROS, João de - **Asia de Joam de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente.** Segunda década. Edição de António Baião. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988 (1.ª edição, 1553).

BARROS, João de **- Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feytos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente.** Lisboa: João de Barreira, 1563.

Cancioneiro geral de Garcia de Resende. Edição de Aida Fernanda Dias. volume IV. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993.

Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam. Edição de Raimundo António de Bulhão Pato. Tomo III, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1903.

Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam. Edição de Raimundo António de Bulhão Pato. T omo II, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1898.

Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla. Tomo I. Barcelona: Compañia General de Tabacos, 1918.

CORTESÃO, Armando; MOTA, Avelino Teixeira da - **Portugaliae monumenta cartographica.** Volume I. Lisboa: Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

DUZER, Chet Van - **Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516: study and transcription of the long legends.** Cham: Springer, 2020.

GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos.** Edição do Visconde de Lagoa. 4ª edição. Porto: Livraria Civilização, 1987 (1.ª edição póstuma, 1563).

GARCIA, José Manuel - A carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia. **Oceanos**. Lisboa: n.º 16 (1993), pp. 28-32.

GARCIA, José Manuel - A herança de D. Manuel e de D. Francisco de Almeida: a fundação do "Estado português da Índia", entre o comércio e a aspiração imperial. In **D. Francisco de Almeida 1.º vice-rei português: actas.** Lisboa: Academia de Marinha, 2007, pp. 505-529.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses**. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499**. Lisboa: Academia de Marinha, 1999.

GARCIA, José Manuel - As aras da profecia e a fundação do "Estado da Índia" por D. Manuel e D. Francisco de Almeida. In **500 anos da fundação do Estado Português da Índia.** Abrantes: Câmara Municipal de Abrantes, 2009, pp. 24-73.

GARCIA, José Manuel - **As viagens dos Descobrimentos**. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

GARCIA, José Manuel – **Descobrimentos.** 9 volumes. Vila do Conde: Verso da História, 2015.

GARCIA, José Manuel - Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães. **Memórias 2019.** Lisboa: volume XLIX (2020), pp. 153-170.

GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães - herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo.** Queluz de Baixo: Manuscrito, 2019.

GARCIA, José Manuel - Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos. In **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos: Atas**. Lisboa: Academia de Marinha, 2020, pp. 163-193.

GARCIA, José Manuel - **Lisboa, o descobrimento do mundo e Fernão de Magalhães**. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa; Estrutura de Missão V Centenário Fernão de Magalhães, 2021.

GARCIA, José Manuel - O descobrimento da China através da cartografia portuguesa quinhentista. In **Nos mares da China: a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513. Atas**. Lisboa: Academia de Marinha, 2016, pp. 135-170.

GARCIA, José Manuel - **O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno.** Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008.

GARCIA, José Manuel - **O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque**. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017.

GARCIA, José Manuel - **Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo**. 2.ª edição. Lisboa: Temas e debates, 2020.

As gavetas da Torre do Tombo. Volume III. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

GÓIS, Damião de - **Crónica do felicíssimo rei Dom Emanuel.** Edição de Joaquim Martins Teixeira de Carvalho e David Lopes. Volume 4, Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis, 1955 (1.ª edição, 1567).

GUEDES, Max Justo - O planisfério de Jorge Reinel (1519) e as ideias geográficas de Fernão de Magalhães. **Mare Liberum.** Lisboa: n.º 15 (1998), pp. 7-16.

LOUREIRO, Rui Manuel - **Fidalgos, missionários e mandarins: Portugal e a China no século XVI.** Lisboa: Fundação Oriente, 2000.

Marco Paulo. Edição de Francisco Maria Esteves Pereira. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1922.

PERES, Damião - **História dos Descobrimentos Portugueses.** 2.ª edição. Coimbra: Edição do autor, 1960 (1961).

PING, Jin Guo; ZHILIANG, Wu - **Revisitar os primórdios de Macau: para uma nova abordagem da história**. Macau: Instituto Português do Oriente: Fundação Oriente, 2007.

PIRES, Tomé - **Suma Oriental**. Edição de Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau: Fundação Jorge Álvares; Macau: Fundação Macau, 2017.

Registo da Casa da Índia. Edição de Luciano Ribeiro, volume 1, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954

SILVA, Joaquim Candeias - **O fundador do "Estado Português da Índia": D. Francisco de Almeida.** Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses; Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. - Gaspar da Índia e a génese da estratégia manuelina no Índico. In **D. Francisco de Almeida 1.º vice-rei português: actas.** Lisboa: Academia de Marinha, 2007, pp. 455-491.

THE ITALIAN PACIFIC AND INDIAN OCEANS: PIGAFETTA AND HIS AUDIENCE IN THE CONSTRUCTION OF OCEANIC SPACES

David Salomoni[1]

Abstract

Among the most important aspects of the Magellan-Elcano voyage is that its historical memory was constructed post-factum. The journey that changed the way of looking at the world was narrated once the historical event was over. One of the richest sources on this enterprise is the so called *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, written by the Italian Antonio Pigafetta. This document, more than any other, helped shaping the European collective imagination of the first circumnavigation of the world. However, the *Relazione*, more than other sources, is a document in which a multiplicity of cultural influences determined the narrative of Magellan's voyage. In this chapter, I want to discuss how different personalities from Pigafetta's entourage exerted an influence on how he described, represented, and conceptualized the spaces of the Pacific and Indian oceans once he returned to Italy. Among these characters, there are some representative personalities of the Italian Renaissance such as the apostolic nuncio Francesco Chiericati, the Duke of Mantua Federico Gonzaga, and the daughter of Ercole d'Este, Isabella. It can be said that the Italian culture of the Renaissance contributed in a decisive way to the construction of the Magellanic memory. This is also valid in the construction of the oceanic spaces of the Pacific and the Indico. In the course of the essay, I will consider some features of the Relazione which received little attention from recent historiography, concerning particular the processes of conceptualization of these two vast oceans.

Keywords: Antonio Pigafetta; Renaissance Culture; Italy; Metageography; Oceans

Resumo

Entre os aspetos mais importantes da viagem Magalhães-Elcano destaca-se o facto da sua memória histórica ter sido construída pós-factum, uma vez que, esta viagem que mudou a forma de ver o mundo foi descrita logo que o evento histórico terminou. Uma das fontes mais ricas do acontecimento é a chamada *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, escrita pelo italiano Antonio Pigafetta. Este documento, mais do que qualquer outro, contribuiu para moldar a imaginação coletiva europeia no que diz respeito à primeira circumnavegação do mundo. Contudo, a *Relazione* é um documento no qual a narrativa da viagem de Magalhães é determinada por uma multiplicidade de influências culturais. Neste capítulo, pretendo discutir a influência exercida pelas diferentes persona-

[1] Integra o Projeto RUTTER. Investigador Doutorado (Pós-doc). Departamento de História e Filosofia das Ciências, FCUL. dsalomoni@fc.ul.pt

lidades presentes na comitiva de Pigafetta, no modo como o autor descreveu, representou e conceptualizou os espaços dos oceanos Pacífico e Índico, depois de regressar a Itália. Entre estas figuras encontram-se alguns notáveis da Renascença italiana, tais como o Núncio Apostólico Francesco Chiericati, o Duque de Mântua Federico Gonzaga e a filha de Ercole d'Este, Isabella. Poder-se-á afirmar que a cultura italiana renascentista contribuiu de uma forma decisiva para a construção da memória de Magalhães e, tal afirmação é igualmente válida, para a construção dos espaços oceânicos do Pacífico e do Índico. No decurso do ensaio, terei em consideração algumas características da *Relazione* que mereceram pouca atenção por parte da historiografia recente, nomeadamente, no que concerne aos processos de conceptualização destes dois vastos oceanos.

Palavras-Chave: Antonio Pigafetta; Cultura Renascentista; Itália; Metageografia; Oceanos.

Ferdinand Magellan and Antonio Pigafetta were men bound by a mutual debt. Without the Portuguese navigator, the nobleman from Vicenza would hardly have been remembered in the records of "great" history. Magellan too, however, owes much to his Italian friend. Without Pigafetta, it is likely that the discoverer of the Strait which bears his name connecting the Atlantic to the Pacific Ocean, would not have become the celebrated character he is today. Magellan died in a small battle with inhabitants of the Philippines on April 27, 1521. He was not well-liked by many in the crews of the ships under his command because of his authoritarian attitude. Magellan was not inclined to reveal his sailing plans to Spanish officers. A bloody conflict soon sprang up between the Spanish and Portuguese officers aboard the ships. The results were tragic, and led to many being given the death sentence, including the highest-ranking Spanish officer, Juan De Cartagena. It is well known that after Magellan's death, the captain who completed the round-the-world voyage, Juan Sebastian Elcano, initially received the glory and honors, relegating Magellan to an ambiguous and shadowy role[2].

Upon his arrival in Seville, Elcano presented himself as the true hero of the journey. He extolled his own merits, including having reached the Moluccas and having returned to his homeland by crossing the Indian and Atlantic Oceans illegally in the eyes of his Portuguese enemies. Things were more complicated than that, but the King of Spain, Charles I of Habsburg, who had been elected Holy Roman Emperor Charles V, needed a success, at least for political propaganda.

There was no lack of opinions and interpretations that disagreed with the account given by the Spanish captain. Aboard the *Victoria* was an Italian nobleman whose account would have overturned in the following centuries the fate of the memory of the voyage. This was Antonio Pigafetta, whose admiration for Magellan emerges on every page of his account. Certainly, when he arrived in Seville, he was only a half-obscure Italian, little worthy of attention, and yet the reworking of his travel notes, which would give rise to the work known today as the *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, became the most famous source on Magellan's voyage in the following centuries.

To demonstrate the way in which Pigafetta would have reversed people's perspectives on the expedition compared to the version given by Elcano, it is sufficient to say that Elcano is never mentioned in the pages of the report. From such a *damnatio memoriae* emerges the violence of the contrasts that opposed the men who left in 1519 for the unknown. It is necessary at this point to pause and reflect. The memory of the journey, once completed, had to be built. Individual memory is by nature divisive, and there were also external factors that influenced the elaboration of the memory and its narration for contemporaries and posterity. The survivors on the *Victoria* had to explain to the most powerful man of the time, the King of Spain and Holy Roman Emperor Charles V of Habsburg, how and why the mission he had financed and sponsored failed to achieve

[2] A brief report of the voyage made by Elcano can be found in the letter he sent to Charles V on the day of his entry into the bay of Sanlúcar de Barrameda, of which a translation of the time into Italian is preserved in Croatia at the State Archives of Dubrovnik, HR-DADU-7-3-6, sv 1. br. 27.

its main objectives, but also why that journey represented an achievement worthy of imperishable glory.

This essay has several goals. The most important is to analyze the significance of the cultural background to the Italian Renaissance in the construction of the memory and myth of the circumnavigation. No historian would deny the cosmopolitan dimension of the event, however this voyage is all too often treated as a properly Iberian affair. The Italian component, the third from a numerical point of view, contributed decisively to the diffusion and construction of the narrative about the story of Magellan and Elcano. The small but erudite Italian courts, as we shall see, played an indirect role often ignored by historiography. Delving into this world, and into Pigafetta's story after returning to his homeland, can help us better understand unexplored aspects of the first circumnavigation.

The second aim of the essay, as mentioned in the title, is to analyze how the fortune of Pigafetta's work contributed to the diffusion and construction of a new geographical awareness, at least in Italy[3]. In this era, the debate on the criteria to be adopted for conceptualizing parts of the world, namely the continents, was still open. Different cultural geographies (also known as metageographies) were competing with each other, and the process was fluid at best. An empirical approach overlapped with the Aristotelian-Ptolemaic conception, and both of these perspectives were influenced by political and religious issues. Pigafetta's *Relazione* had an impact on these cultural and scientific dynamics[4].

Pigafetta wandered from court to court, between Mantua, Rome, Venice, and Viterbo. At each stop, like a bard, he narrated his adventures to his illustrious listeners. We can see in the responses and reactions that the story provoked from time to time, how Pigafetta's story fed people's geopolitical and geographical knowledge of the new worlds, oceans, and continents, opened up by Portuguese and Spanish navigation. Eventually, the essay shows readers the value of Pigafetta's *Relazione* by explaining its literary influence on the works of some prominent early modern intellectuals, not only Italian but also from elsewhere in Europe. Among them, we find Shakespeare, Copernicus, Tommaso Campanella, and Adam Smith.

1. Pigafetta Returns to Italy

It is not surprising that Italy made a decisive contribution to Magellan's enterprise, both for the completion of the voyage and for the construction of its memory. After all,

[3] The edition of Pigafetta's *Relazione* used for this essay is the one edited in 1999 by CANOVA, Andrea – **Relazione del primo viaggio attorno al mondo, di Antonio Pigafetta**. Of the same author, useful insights can be found in CANOVA, Andrea – Proposte per l'edizione critica della 'Relazione' di Antonio Pigafetta, pp. 87-105; CANOVA, Andrea – Esperienza e letteratura nella 'Relazione del viaggio attorno al mondo' di Antonio Pigafetta: la descrizione del Brasile. **Annali di storia moderna e contemporanea**, pp. 459-476.; CANOVA, Andrea – Magellano, la prima vera globalizzazione, pp. 126-131.

[4] SALOMONI, David; LEITÃO Henrique – Schooling the Discoveries: Jesuit Education between Science and Geographic Literacy in the Age of Iberian Expansion, 15th-18th c, pp. 7-34; pp. 7-32.

it was the maritime tradition of the Peninsula that reopened the doors of the Mediterranean to Europe after the early middle ages. The sailors of the Italian Maritime Republics produced the first nautical charts for the orientation of seafarers in the open sea. These maps spread quickly among the coastal populations of Europe, particularly in the Iberian Peninsula, which saw the emergence of the Crown of Aragon as the hegemonic power in the western Mediterranean during the thirteenth century [5].

The dawn of oceanic navigation saw Italian sailors actively engaged alongside Iberian navigators. In 1445, the Portuguese exploration of the mouth of the Gambia River, in partnership with the Lusitanian explorer Diogo Gomes included the engagement of the Venetian Alvise Ca' da Mosto and the Genoese Antoniotto Usodimare[6]. Italians and Portuguese learned from each other about navigation and geography[7]. In 1406, after the Latin translation of Ptolemy's *Geographia* by Jacopo Angelo, Italian humanists became passionate about the process of maritime expansion. The link between Italian culture and the great Portuguese and Castilian explorations of the fifteenth and sixteenth centuries then became very close. No one remained immune. The interest in new horizons involved everyone, from great political thinkers to churchmen and artists. The very concept of discovery began to spread during the fifteenth century[8]. The interest in new horizons involved everyone, including were revolutionized how Europeans looked at the world, and questioned the knowledge from the authorities inherited from antiquity through the Middle Ages.

Francesco Guicciardini, one of the most prominent Italian Renaissance political thinkers, was aware of this when he wrote that thanks to "these navigations it has been shown that in the knowledge of the earth the ancients were wrong in many things"[9]. The transmission of the great discoveries to posterity was thus largely begun by Italians. In 1487, *De orbe novo*, by Pietro Martire d'Anghiera from Lombardy, described early contacts between natives and Europeans for the first time in Spain. Some half a century later the Venetian Giambattista Ramusio systematized all the treatises and the reports of travel produced in a great collection entitled *Delle navigationi et viaggi*. We can identify the historical and cultural context in which Antonio Pigafetta produced his narrative on Magellan and Elcano's voyage in the period between the publications by Pietro Martire and Giambattista Ramusio.

Pigafetta soon became one of the main storytellers of the first voyage around the world. His character certainly belonged to the world of Ramusio and Guicciardini but in a slightly different way. Pigafetta came from Vicenza, a rich but quiet provincial town,

---

[5] ABULAFIA, David – **I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio**, pp. 29- ss.

[6] MUSSO, Gian Giacomo – **Genovesi e Portogallo nell'età delle scoperte, nuove ricerche archivistiche**; PISTARINO, Geo – **La sede di Roma nell'apertura del nuovo mondo**, p. 546.

[7] LACH, Donald F. – **Asia in the Making of Europe**, vol.2 A **Century of Wonder**, b.3, **The Scholarly Discipline**, p. 450.

[8] BURKE, Peter – **Il Rinascimento Europeo. Centri e Periferie**, pp. 276-278.

[9] "Per queste navigazioni si è manifestato essersi nella cognizione della terra ingannati in molte cose gli antichi." GUICCIARDINI, Francesco – **Storia d'Italia**, VI, p.9.

and not from an important capital like Venice, Florence, Milan, or a lively court like Mantua, Ferrara, or Urbino. This is something to take into account. His origin is almost reflected throughout Pigafetta's life, peripheral and mysterious. We know very little about him. He fortuitously participated in Magellan's voyage, but the other protagonists say almost nothing about him. It seems that Pigafetta's destiny was to give light to others, only to disappear himself. It is as if the traveler from Vicenza existed only to narrate this journey.

Even the first commissioners for whom the author hoped to publish his *Relazione* were peculiar in the Italian Renaissance panorama. They were the Gonzagas, sovereigns of a small marquisate corresponding to the ancient territory of the city of Mantua. This polity, in the rural heart of northern Italy, was among the most splendid gems of Italian culture between the fifteenth and sixteenth centuries. The link between this court and Pigafetta is embodied by another little-celebrated protagonist of this story, Francesco Chiericati. Also from Vicenza, and close to Pigafetta's family, Chiericati carried out intense diplomatic activity in the service of the Church of Rome. It was he who, in Spain as an apostolic nuntius in 1519, interceded to place Pigafetta with Magellan.

The relationship between the two continued even after Pigafetta's return to Spain. On December 26th, 1522, Chiericati recommended his *protégé* to the court of Mantua. Pigafetta was introduced to one of the most influential female personalities of the time, the marquise Isabella d'Este. The prelate wrote that his servant from Vicenza, sent "from Spain to India, has returned to Spain very rich with the most magnificent and ample things of the world, and has brought an itinerary from the day he left Spain until that of his return, which is a divine thing; and your illustrious highness in a very short time will be informed of everything"[10]. Isabella's reply didn't take long to arrive. On January 2, 1523, the Marquise recommended that Chiericati send the itinerary "as soon as possible", as she was waiting for it with "great desire". Isabella and Chiericati were true icons of their age as they embodied the link between Renaissance Italy and the new global horizons. Their profiles reveal a deeper connection between Italy and early globalization than simple curiosity[11].

Let us look for a moment at Ferrara and Mantua, the places of Isabella's childhood and maturity. Her father, the Duke Ercole I of Este, kept an ambassador in Lisbon between 1496 and 1502, the famous Alberto Cantino, whose duty was to send news about Lusitanian discoveries in Asia and America. As we know, despite King Manuel's growing annoyance at the constant leaks of information to foreigners, Cantino returned to Ferrara in 1502 with a planisphere depicting one of the first representations of the

[10] "De Spagna in India, è ritornato in Spagna ricchissimo cum le più magne et ample cose del mundo, et ha portato uno itinerario dal iorno che partì de Spagna sino a quel del ritorno, che è cosa divina; et vostra signoria illustrissima fra pocho tempo sarà partecipe del tuto." The source can be retrieved in BERCHET, Guglielmo – **Fonti italiane per la storia della scoperta del nuovo mondo**, p. 175. The quotation can be found also in CANOVA – **Relazione**, pp. 25-26.

[11] HORODOWICH, Elizabeth; MARKEY, Lia – **The New World in Early Modern Italy, 1492-1750**, p. 2.

American coast[12]. The precious map arrived in Ferrara only after Isabella's departure as the bride of Francesco II Gonzaga, but we can imagine the wonder that this young princess felt regarding the adventurous stories of distant worlds that the Este court received from its ambassadors. For example, the news of the discovery of America arrived in March 1493 via the ambassador Giacomo Trotti[13]. The passions of childhood, it is known, remain for life, and it is not unreasonable to seek the origin of Isabella's favor for the traveler Pigafetta in her youth.

If Isabella represented the courtier's interest in the great global adventures, Francesco Chiericati embodied the Church and the pontiff in his capacity as *Domini Orbis*. The appellation, anything but honorary, took on concrete form from the very first European religious and commercial missions to the East, between the thirteenth and fourteenth centuries. This aspiration, after the closure of the overland route to China wanted by the Ming dynasty at the beginning of the fifteenth century, found new impetus in the maritime expansion of the Iberian kingdoms. Chiericati, as apostolic nuntius, embodied the universalism of the Church, uniting the old European and Oriental worlds with the new oceanic horizons. From his point of view, the new and old worlds were not very different. In 1517, during an apostolic visit to Ireland, the nuntius' description of remote and wild *Hibernia*, in a letter sent once again to Isabella d'Este, did not deviate much from the descriptions of the populations with which the first Europeans had recently come into contact in the New World[14].

It is in this context that the Gonzaga ambassador to Spain, Antonio Bagarotto, wrote to Marquis Federico in October 1522 about the arrival of the eighteen survivors on board the Nao *Victoria*. The diplomat also mentioned in his letter "a very nice book, that from day to day is written about the journey and the country they have searched", arousing the curiosity of the small court[15]. The book was probably Pigafetta's diary, and so it was that between the end of 1522 and the beginning of 1523, Chiericati made a sure bet by recommending the author of the work to Mantua.

The prelate, in a letter dated January 10, 1523, insisted on the exceptionality of Pigafetta's journey, and that "there was never a man who did more", which would give "great fun and pastime" to Marquise Isabella and her son Federico. In the letter, the nuntius highlighted something that would become decisive; the characteristic feature of the Magellan-Elcano enterprise for the Italian and European audience. The expedition, as Chiericati wrote, had "circumnavigated the world in a circle" proceeding westward.

---

[12] It is reasonable to assume that the departure of the precious planisphere to Ferrara contributed to the issuance by King Manuel of Portugal of the 1504 edict that provided for the death penalty for anyone who gave the news to foreigners about the discoveries of Portugal beyond the mouth of the Congo River. To understand the importance of this of Cantino's planisphere, it is sufficient to mention that it was the basis of Martin Waldseemüller's map of 1507, in which for the first time the word America is explicitly mentioned.

[13] FAVA, Domenico; MONTAGNANI, Carlo (eds.) – **Mostra colombiana e americana della Regia Biblioteca Estense**, p. 20.

[14] PELLIZZI, Carlo Maria – "Ibernia fabulosa": per una storia delle immagini dell'Irlanda in Italia.Vol. 1, n. 1, pp. 29-119.

[15] BERCHET – **Fonti Italiane**, p. 175; CANOVA – **Relazione**, p. 25.

To underline its importance, Chiericati drew on classical and mythological antiquity. Of the eighteen survivors of the *Victoria*, he says that their "immortality, as much as the Argonauts ever had, will be covered, obscured by that of this one". It is the itinerary that strikes and exalts the contemporaries. Isabella and Federico desired "to understand those unheard-of and new things from a living voice". Chiericati insisted on the stages of the journey when he briefly described the route:

> They went west and then south to find dry land. From there they proceeded south again to find the tip of that dry land, which they left behind to cross the South Sea to the west. Through all the west they came to the east, to the great China, where they found the spice islands. After that, they passed through Tabrobana, the mouth of the Ganges River, Persia, Arabia, the Cape of Good Hope, the Ethiopian Sea, the Atlantic Ocean, and the Canary Islands[16].

We can see an awareness of the true purpose of the mission in these words, to find the Spice Islands, which are mentioned without reporting the failure of their claim. The names in this itinerary recall the deeds of the Argonauts, Ulysses, and Alexander the Great. Chiericati was in line with the mentality of his time[17]. His geographical classical and mythological imagery was united without contradiction with the most recent discoveries in oceanic navigation. After all, the ideal models of travelers in the sixteenth century were inherited by the middle-ages from antiquity.

The Ulysses who Dante Alighieri met in the XXVI *canto* of the Divine Comedy certainly moved in a smaller Mediterranean scenario, however, even during Dante's lifetime, more and more missions and ambassadors were sent to China from 1245. Italian, French, and Flemish Franciscan and Dominican missionaries took part in these missions. At the end of the thirteenth century, the Polo brothers followed the religious missions, to the extent that in the first decades of the fourteenth century, small stable communities

[16] *Ibidem*. "Sono andati prima per la via de ponente verso mezo iorno a quelle isole del mar Occeano che dicono terra ferma, et dal capo verso le confine che guarda verso le isole de Portogalesi hanno cavalcato la ponta de la detta terra ferma, et se li hanno posto adietro navigando per il mar che loro chiamano del Sur verso il ponente, et superato poi tuto il ponente, hanno passati tuti li mari verso tramontana, et de lì sonno scorsi in levante, ritrovando nel sino Magno le isole de le spitiarie; poi forniti che sonno stati hanno passato a l'Aurea Chersonesso, superando la Taprobana, el sino Gangetico, lo Persico, lo Arabico, el capo de Bona Speranza, el mar de Ethiopia, lo Atlantico, et tandem giunti alle Canarie per aliam viam reversi sunt in regionem suma".

[17] The references of the lexicon used by the prelate in the description of the itinerary do not deviate much, for example, from those we find in the *Esmeraldo de Situ Orbis*, written between 1505 and 1508 by the Portuguese cosmographer and navigator Duarte Pacheco Pereira. The *Esmeraldo* is one of the oldest Portuguese treatises on navigation that has come down to. The document deals with the maritime expansion from the time of Henry the Navigator to that of Emmanuel I. In its pages, next to the most recent geographical discoveries, we find terms that refer to the ancient and medieval world. Peoples and regions of the world recall the Bible and the classifications of Ptolemy, Strabo, and Pomponius Mela. Through the discoveries, it is written, the fame of Manuel I "will resound through Europe and Africa, Arabia, Persia and the countries of the Elamites, Babylonians, Chaldeans, Assyrians, Parthians, Phoenicians, penetrating afterward among the distant and ferocious people of Scythia and the very rich kingdoms of India".

of Genoese and Venetian merchants were already present in the major Chinese cities[18]. These expeditions brought the East closer to the West, feeding their mutual fascination. Many editions of *Il Milione* circulated in Europe, and several could be found in the Portuguese royal libraries during the fifteenth century[19]. It was the spirit of "virtue and knowledge" (XXVI, 119) of Dante's Ulysses, and his "mad flight" (XXVI, 125), that defined the enterprise of Magellan, Elcano, and Pigafetta in the eyes of the Gonzaga and their contemporaries[20].

Returning to Magellan, it is not surprising that the cultured public of Chiericati and his *protégé* had more interest in the wonders of the voyage around the world than in its political or religious implications. This audience was thus granted entertainment, as we learn in a letter sent from Isabella to Chiericati in February 1523[21]. Although there is no written source for this meeting, it is plausible that Pigafetta passed through Mantua at the end of the winter of 1523 to narrate his adventures at the Gonzaga court in the rooms of the San Giorgio Castle.

After Mantua, in November 1523, Pigafetta went to Venice in the presence of the Maggior Consiglio, where he thrilled the Doge Andrea Gritti with his exotic tales. This time it is thanks to Marin Sanudo's *Diaries* that we can witness the scene. Sanudo recounted that Pigafetta "spent three years in India", and he was listened to with "great attention" by the entire Council, whose members "were amazed at what was happening in India"[22]. Once again, it was the itinerary that interested the audience more than the aims of the mission; the wonders of India captured the attention of the Venetian Patricians more than the geopolitical rivalries of Portugal and Castile. Let us consider that the results of the Iberian expansion in Asia threatened the Venetian monopoly in the distribution of oriental spices in Europe.

In Venice, however, after the shock that followed the Portuguese arrival in India, it was decided to maintain the traditional economic model and exchange networks. The Venetians even refused the Portuguese offer to share the gains of the new trade route. Merchants coming from Germany continued for a long time to visit Rialto to buy spices, whose quality was still thought to remain higher than those imported by Portugal[23].

Around the end of 1523 and the beginning of 1524, curiosity about Pigafetta's journey involved even the Pope, Clement VII, who asked the traveler to join him in Rome. The papal summons was an obstacle to the commitment Pigafetta had made to the marquis of Mantua, for whom he had begun drafting the *Relazione*. Despite his misgivings, the author eventually accepted the Roman invitation, hoping for a more

---

[18] PISTARINO, Geo – **Genovesi d'Oriente**, pp. 203-216.
[19] GRUZINSKI, Serge – **L'Aigle et le Dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVIe siècle**, p. 68 - ss.
[20] BIAGIONI, Mario – **Viaggiatori dell'utopia. La Riforma radicale del Cinquecento e le origini del mondo moderno**, p. 155. KOYRÉ, Alexandre – **Dal mondo chiuso all'universo infinito**, p. 8.
[21] CISCATO – **Pigafetta**, pp. 89-90; CANOVA – **Relazione**, p. 27.
[22] SANUDO, Marin – **I Diarii di Marino Sanudo (1496-1533) dall'autografo marciano italiano**, vol. XXXV, FULIN, Rinaldo [et al] (eds.), p. 173.
[23] LUZZATTO, Gino – **Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo**, pp. 219-221.

noble stage for his story. Pigafetta arrived in Rome at the end of January 1524. He met Clement VII, for whom he illustrated his vicissitudes. Among the audience was the humanist Paolo Giovio, who wrote about it in his *Historiae*, and Baldassare Castiglione, as Gonzaga's ambassador in Rome. Castiglione became the link between Pigafetta and the court of Mantua, whose services Pigafetta had hastily left when rushing to Rome, which was a gesture he was starting to regret.

Roman expectations were being disappointed. Once the papal curiosity was satisfied, the aspirations for pontifical support for the publication of his work were increasingly frustrated. Pigafetta communicated to Marquis Federico through Castiglione that he wanted to return to his service[24]. Vicentine's return to Mantua in July 1524, however, had "come at a bad time" to ask for "a large provision"[25]. Nonetheless, the Marquis of Mantua was not indifferent to the requests of his *ancien protegé*. Without agreeing to the economic demands, Federico again recommended Pigafetta to the Venetian doge Andrea Gritti. Finally, Magellan's old friend was able to find the right environment to complete his work. As Marin Sanudo wrote on July 28,

> the councilors welcomed Antonio Pigafetta, who with the caravel of his majesty the emperor sailed to find the islands where the spices are born in the new indies and encircled the whole world for which he composed a work that he wants to have printed[26].

Once again, the purpose of the journey is clearly stated, but the interest of the book lay more in the circumnavigation of the whole world. Pigafetta is referred to in the letters of the ambassadors in Rome, Mantua, and Venice as the one "who was at the antipodes"[27]. It is the author himself, in a letter dating August 5, 1524, who declares that he has "circumnavigated the whole world in roundabout [...] something that no man has ever done".

It is at this point that the mystery of Pigafetta's *Relazione* begins. His book was never printed. We do not know why. We only know that from 1525 every trace of Antonio Pigafetta disappeared. In the remaining copies of the *Relazione*, both manuscript and printed, there is no trace of Pigafetta's complex relationships, briefly mentioned here, with Mantua, Rome, and Venice. We can imagine a deterioration of the relations between the author and the Mantuan court for economic reasons. Federico Gonzaga, very active in the book market, promoted the translation and publication in Venice of

[24] The correspondence between Castiglione and the Mantuan officer, Giovanni Giacomo Calandra, is preserved at the Apostolic Vatican Library (ms. Vat. Lat. 82), and it's quoted in CANOVA – **Relazione**, pp. 29-33.

[25] CANOVA – **Relazione**, Ms. Vat. Lat 82II, f. 139 v., p. 32.

[26] "*Fu posto per li consieri una grazia ad Antonio Pigafeta, cavalier ierosolimitano, qual à navicà cum le caravelle di la Cesarea Maestà per trovar isole dove nascono le specie di le nove Indie, sì che ha circondà tutto il mondo et ha composto una opera qual vol farla stampar, per tanto li sia concesso altri cha lui non la possi far stampar per anni 20 soto pena di lire 3 per libro*". SANUDO – **Diarii**, XXXVI, p. 499; CANOVA – **Relazione**, p. 33.

[27] "*che è stato agli antipodi*". SANUDO – **Diarii**, XXXVI, p. 499; CANOVA – **Relazione**, p. 33.

Spanish and French romances of chivalry, and probably did not see Pigafetta's requests as being of economic advantage[28].

Something, however, reached the court of Mantua. In the inventory of Federico Gonzaga's possessions, drawn up after his death in 1540, the notary Odoardo Stivini noted the presence of a book, *Il viaggio fatto dal Spagnolo atorno al mondo* (*The journey around the world made by the Spanish*)[29]. It was neither the manuscript nor a possible first edition, however, but the translation of a French reduction of the lost manuscript, published in Paris between 1526 and 1536.

The Italian cultural and political context described here serves to better understand the influence under which Pigafetta translated his memories and travel notes. As we have seen, the roots of Italian interest in Magellan's voyage ranged from the humanistic fascination shown by the courts of the Po Valley to the geopolitical interests of Venice, and the universal aspirations of the Roman Church. It would be a mistake to consider these elements separately. They were part of a single cultural impulse. Even the political dwarfism of Mantua or Ferrara was compensated by a capillary network of ambassadors that gave these places an incomparable awareness of the novelties of the time. Even the interest of the Venetian *Maggior Consiglio* is the result of a conscious gaze. Venice had decided for the moment not to compromise with Portugal because it believed the situation could still be subverted. After all, the delicate military and political balance between the eastern Mediterranean, the Red Sea, and the Indian Ocean still allowed it to think so. The Ottoman expansion, which was then causing difficulties for Venice, could also stand between Lisbon and the Moluccan spices. Magellan's expedition in the service of Spain, Portugal's direct rival in this race, could further weaken the Lusitanian trade in that area. All this was known in Rialto, and the patricians of Venice could enjoy the fantastic tale of the traveler from Vicenza.

Eventually, even Philippe Villiers de l'Isle-Adam played his role in this story. The grandmaster of the Knights of Rhodes lived in a situation of uncertainty. In 1522, after the Order had lost the Isle of Rhodes, l'Isle Adam and the surviving Johannite knights had begun an existence of peregrination in rather strange conditions. The Johannite order, a sovereign body, was at that time without territory. Between the loss of Rhodes in 1522 and Charles V granting them the island of Malta in 1530, the Knights of St. John moved several times between Crete, Messina, and Viterbo (where the Grand Master met Pigafetta) and finally to Nice[30]. In such a situation, with several ruling houses interested in suppressing the Order so as to obtain the annuities and the great patrimony of the Order, it is likely that a strong empathy arose in the meeting between Pigafetta and Isle Adam. If this were the case, Pigafetta's dedication to the Grand Master, which we find in

---

[28] BARBIERI, Nicoletta Ilaria – **Cultura letteraria intorno a Federico Gonzaga, primo duca di Mantova**, p. 417.

[29] FERRARI, Daniela – L'inventario dei beni Gonzaga. **Quaderni di Palazzo Te**, pp. 101-115; CANOVA - **Relazione**, p. 39.

[30] PELLEGRINI, Marco – **Guerra santa contro i Turchi. La crociata impossibile di Carlo V**, p. 217- ss.

the oldest specimens taken or copied from the lost original, would be a solitary but vivid trace of this bond.

In the eyes of the Italian educated public, the conceptualization of oceanic Indian, and Pacific spaces was affected by classical and mythological schemes. From the political point of view, the prevailing conceptualizations remained those imported from Portugal or Spain, such as the epistle of Maximilian Transylvanian. However, perhaps the merit of Pigafetta and the Italian public was to spread the imagery of those distant waters and the myth of the circumnavigation widely in Europe. Another merit of this story, I believe, is to remind us how important the mediation of the narrative was in determining the subsequent forms of representation, even historiographic, for that decisive event in the destiny of Europe.

2. Pigafetta and His Readers

The story of Pigafetta's *Relazione* begins at the very moment of its author's disappearance from the scenes of history. After 1525, no documentary trace is left of the witness to Magellan's mad flight. To better understand how the myth of the first circumnavigation of the world was consolidated in the collective imagination, we shall spend a few words on its success over the centuries. The text not only fed the imagination of the Renaissance courts, hungry for exoticism and extravagance, but also attracted the attention of writers, philosophers, dreamers, and visionaries. The long wave of Magellan's journey was pervasive.

Pigafetta's *Relazione*, despite the efforts of the author, was not published in Italy, at least not while he was alive. Even the original manuscript is lost. Today we only have a transcription from the original, probably dating to 1610. The earliest printed edition of Pigafetta's text was published in French between 1526 and 1536 (the title page does not indicate the year), thus demonstrating the international attention it was already receiving[31]. The publisher was the famous Parisian printer Simon de Colines, by chance a contemporary of Magellan himself; they were both born in 1480[32]. Colines' edition immediately had great success. The name of the translator from Italian is not known. The attribution made to the French humanist Jaques Lefèvre d'Etaples is in doubt, given the great errors in translation. The first Italian translation of the work, published in Venice in 1536 and entitled *Viaggio fatto dallo spagniolo atorno a'l mondo*, also derived from the Parisian edition, perhaps via the press of the Florentine printer Antonio Francini[33]. Even in this case, we do not know anything about the identity of the translator, but the editorial project of 1536 represented a turning point. The text was included in the great geographical encyclopedia of 1550, Giovan Battista Ramusio's *Delle navigationi et*

[31] The title of the French edition was *Le voyage et navigation faict per les Espagnolz es isles de Mollucques. Des isles qu'ilz on toruve audict voyage, des roys d'icelles de leur gouvernement et manière de vivre avec plusieurs aultres choses*.

[32] CANOVA - **Relazione**, p. 40.

[33] CANOVA - **Relazione**, pp. 53-54.

viaggi[34]. As noted, this work should ideally be seen as the end of the first major wave of early exploration travel literature.

The Italian writer Torquato Tasso is an illustrious example of an intellectual inspired by Pigafetta's *Relazione* . In a manuscript version of the fifteenth canto of the *Gerusalemme liberata* (Jerusalem Delivered)[35], Tasso visits all the "American places of the circumnavigation" of Magellan and Pigafetta, retracing all the steps of the voyage and portraying its protagonists. From the cannibals of the Brazilian coasts to the bay of San Julián, where Magellan faced a serious mutiny from his Spanish captains, up to the giants of Patagonia and the dangers of the Icy Strait[36]. Even though this description of the American coast did not make it into the final version of the *Gerusalemme liberata*, it is clear that Tasso had the opportunity to read Pigafetta's narration in the pages of Ramusio. Tasso went straight to the essence of Magellan's enterprise. He abandoned the idea of an analytical description of the journey and chose to condense its essence to define the novelty and the greatness of the enterprise when the fleet abandoned the sure references of the *mare nostrum*.

The Ramusian collection was an important instrument of diffusion for Pigafetta's work. Its editorial success contributed to the fame of the traveler from Vicenza, and fostered the popularity of his story through a series of reductions, translations, extractions, free inspirations, and reworkings. Travel literature was a popular genre in the Renaissance, but the tale of the first circumnavigation of the world brought something new. The exoticism and adventure present in several editions of this book fed the imaginations of contemporaries. The memory of the cannibals of Verzìn, whose women went around covered only by their long hair, or of the giants of Patagonia, excited the imagination of Europeans. The added value of these wonders was that they were real, and had been seen. In this reading, the protagonist of the enterprise is human ingenuity, bringing the mad flight of Dante Alighieri's Ulysses back into vogue.

Nonetheless, despite the importance of travel literature as a genre within Italian Renaissance literature, the epic tradition of the sixteenth century from the Peninsula lacks a poem dedicated to the celebration of the arrival in lands still unknown to the Europeans. The oceanic achievement is also weakly reflected in humanistic and renaissance poetry. The publication of letters and reports related to the Colombian voyages and the *circumnavigatio globi* did not have the effect of producing a literary re-elaboration in which the imaginary, nourished by the newly acquired knowledge, could amplify its charm in a poetic rewriting or encomiastic celebration.

As the last part of this essay, I would like to mention some of Pigafetta's illustrious non-Italian readers. They include William Shakespeare, who was able to take advantage of a translation of Ramusio's book inserted in the *Decades of the newe worlde or west*

[34] RAMUSIO, Giovan Battista – **Delle navigationi et viaggi**.
[35] This manuscript version of the fifteenth canto of the poem was not included in the definitive work.
[36] Canova - **Relazione**, p.57. The rejected manuscript of the fifteenth canto of Jerusalem Delivered, is preserved in Milan at the Biblioteca Ambrosiana, Ref.: ms. R. 99 sup.: *La navigazione del Mondo Nuovo del poema di T. Tasso*.

India, printed by Richard Eden in London in 1555, in which the report was entitled *A briefe declaration of the voyage or navigation made abowte the worlde*. Eden's Decades enjoyed good editorial fortune in the English-speaking world, and were reprinted several times. We therefore find Caliban in Shakespeare's Tempest, an illustrious colleague of the anthropophagi described by Tasso, both recalling the cannibals that Pigafetta met in Verzìn, nowadays Brazil. Caliban invokes the demon Setebos, listed by Pigafetta among the divinities of Patagonia[37].

In addition to the literary world, Pigafetta's Report also fascinated the scientific and philosophical world. The Latin translation in the 1555 edition of *Novus orbis regionum ac insularum* by Johan Huttich, for example, was taken from Ramusio. A copy of Pigafetta's Parisian edition of 1536 was used by the French explorer André Thevet for his *Cosmographia* of 1575[38].

Even Giordano Bruno claimed that Copernicus and Magellan were the true icons of their time, and it is not by chance, perhaps, that in the utopian work City of the Sun, written in 1602 by Tommaso Campanella, who was a knight of Malta, the same chivalric order to which Pigafetta belonged, shows a Genoese navigator returning from a journey around the world who describes the ideal political regime of the island of Taprobana, today's Ceylon. Finally, we can cite the Scottish economist Adam Smith, who, in a well--known passage of his 1776 work The Wealth of Nations, affirms that the navigation enterprises of the Spanish and Portuguese were the most important achievements in the history of mankind.

Conclusions

The academic debate over Italy's role in the Age of Discoveries, or the Age of Encounters, as this historical period is frequently called today, still has much to say. Italy did not participate directly in the process of discovery and colonization of the new worlds, at least from the point of view of political initiative, in either America or Asia. As Elizabeth Horodowich has recently pointed out, however, the Italian contribution was equally, if not even more important from a cultural point of view. As Horodowich says,

> "most travel narratives produced by the Portuguese remained unpublished manuscripts or first appeared in print in Italy, or later, in the Low Countries, rather than in Portugal itself. The same can be said for Spain. Unlike the Ottomans or the Portuguese, the Venetians did not undertake global exploration to any notable

[37] ANGHIERA, Pietro Martire – **The Decades of the Newe Worlde or West India**. EDEN, Richard (Trans.) EDEN, Richard – **The First Three English Books on America: [?1511]-1555 A.D.: being chiefly translations, compilations;** GWYN, David – Richard Eden, Cosmographer and Alchemist, pp. 13-34; HADFIELD, Andrew – Peter Martyr, Richard Eden and the New World: Reading, Experience, and Translation, pp. 1-22.

[38] On Huttich and Thevet's reading of Pigafetta refer to VENERI, Toni - Giovanni Battista Ramusio, molto più di uno spettatore. Le quinte delle "Navigationi et viaggi.", pp. 162-201.

> degree in the sixteenth century, but Venice became one of the most important centers of print culture in early modern Europe[39].

The concept of the 'New World' did not have the same meaning in Italy as it did in Spain and Portugal. The Venetians and Genoese already had a centuries-old tradition, although not entirely continuous, in distant and 'new' worlds, as the story of the Polo brothers shows. Horodowich continues, saying that "Venetian perspectives promote an understanding of what a non-colonizing imagination looked like", and so did Pigafetta[40]. This suggests that the Italian press of the sixteenth century gave a decisive impulse to the dissemination of knowledge about the newly discovered continents.

A great number of books were printed in Venice, of which Ramusio's work is only one, albeit important, among many. The story and work of Pigafetta are not least in importance on this list. Although the original manuscript of the report has been lost, and the first printed version appeared in Paris, we know that an early version existed, and Venice played a central role in the affair. It was in the security offered by the Republic of San Marco that Pigafetta elaborated his work. Pigafetta was able to write the *Relazione* thanks to the intellectual categories inherited from the Venetian humanistic educational tradition[41]. This is a detail deserving of further study, as it is too often underestimated by contemporary historiography.

Pigafetta's role was just as decisive as that of Marco Polo. As noted by Peter C. Mancall, even though he "was not always the most discerning observer", Pigafetta

> "managed to offer at least some guidelines to allow his readers to tell the residents of one paradisiacal atoll from another. For instance, the Italian chronicler realized the unique importance of Palawan, where the sailors revived themselves after suffering at sea from a lack of fresh food. This 'Land of Promise,' as he termed it, held many wonders for visitors, including (for those fortunate enough to establish positive ties to the locals) a ride on an elephant into the realm's sacred compound, an elaborate system for passing messages to a king who would listen to others only if their words were relayed to him through a small tube, and abundance of precious cloves that could be purchased with goods the travelers had brought with them"[42].

The aspects emphasized by Mancall are only part of the geographical and scientific epiphany represented by Pigafetta's book. In his report, Pigafetta is the first to describe the Magellanic Cloud, in the skies of the Southern Hemisphere, and the constellation of

---

[39] "The Venetian press grew to publish between 15,000 and 17,500 editions in the sixteenth century alone. This represented half or more of all the books printed in Cinquecento Italy [...]." HORODOWICH, Elizabeth – **The Venetian Discovery of America: Geographic Imagination and Print Culture in the Age of Encounters**, p. 5.

[40] HORODOWICH – **The Venetian Discovery of America**, p. 13. VAN GROESEN, Michiel – **Imagining the Americas in Print: Books, Maps, and Encounters in the Atlantic World**, p. 43.

[41] On Pigafetta's education, see LIMA, Joana (ed.e trad.) – **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo, de Antonio Pigafetta**, p. 15. For the Venetian educational context, refer to SALOMONI, David – **Scuola, maestri e scolari nelle comunità degli Stati gonzagheschi e estensi tra tardo medioevo e prima età moderna**, p. 171.

[42] MANCALL, Peter C. – **Travel Narratives from the Age of Discovery: An Anthology**, pp. 25–26.

the Southern Cross. We can see how this travel narrative was not only important for Italy but the whole of Europe. Pigafetta can thus be included in a tradition of Italian travelers ranging from Marco Polo, through Giovanni da Empoli, to the Jesuit Matteo Ricci, to name just a few.

The hope with which I conclude this chapter is that the study of Italian cultural reality in the era of the first globalization will be increasingly integrated with the Iberian, Portuguese and Spanish contexts. The dialectic between these areas undoubtedly represents one of the most prolific cultural entanglements of the early modern age, many aspects of which are still waiting to be studied in depth.

Bibliography

Abulafia, David – **I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio**. Roma-Bari: Laterza, 1999. ISBN 978-8842062554.

ANGHIERA, Pietro Martire – **The Decades of the Newe Worlde or West India**. Translated by Richard Eden. March of America facsimile series, no. 4. Ann Arbor, MI: University Microfilms, 1966.

BERCHET, Guglielmo – **Fonti italiane per la storia della scoperta del nuovo mondo**. Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, 1892.

BIAGIONI, Mario – **Viaggiatori dell'utopia. La Riforma radicale del Cinquecento e le origini del mondo moderno**. Roma: Carocci editore, 2020. ISBN 9788843099368.

BURKE, Peter – **Il Rinascimento Europeo. Centri e Periferie**. Roma-Bari: Laterza, 2009. ISBN 9788858134269.

CANOVA, Andrea – Esperienza e letteratura nella 'Relazione del viaggio attorno al mondo' di Antonio Pigafetta: la descrizione del Brasile. **Annali di storia moderna e contemporanea**. Milano ISSN 1124-0296. No 4 (1998), pp. 459-476.

CANOVA, Andrea – Magellano, la prima vera globalizzazione. **Vita e Pensiero**. Milano ISSN 0042-725X. No 4 (2019), pp. 126-131.

CANOVA, Andrea – Proposte per l'edizione critica della 'Relazione' di Antonio Pigafetta. **Studi di filologia italiana**. Firenze ISSN 0392-5110. No 55, (1997), pp. 87-105.

CANOVA, Andrea (editor) – **Relazione del primo viaggio attorno al mondo, di Antonio Pigafetta**. Padova: Editrice Antenore, 1999. ISBN 8884551692

FAVA, Domenico; MONTAGNANI, Carlo (eds.) – **Mostra colombiana e americana della Regia Biblioteca Estense**. Modena: Tipografia Soliani, 1925.

FERRARI, Daniela – L'inventario dei beni Gonzaga. **Quaderni di Palazzo Te**. Mantova ISSN 0394-5847. No. I (1994), pp. 101-115.

GRUZINSKI, Serge – **L'Aigle et le Dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVIe siècle**. Paris, Fayard, 2012. ISBN 9782213656083

GWYN, David – Richard Eden, Cosmographer and Alchemist. **The Sixteenth Century Journal**. Kirksville, MO (USA) ISSN 0361-0160. No. 15.1 (1984), pp. 13-34.

HADFIELD, Andrew – Peter Martyr, Richard Eden and the New World: Reading, Experience, and Translation. **Connotations**. Münster/New York ISSN 2626-8183. Vol. 5, No. 1 (1995-96), pp. 1-22.

HORODOWICH, Elizabeth – **The Venetian Discovery of America: Geographic Imagination and Print Culture in the Age of Encounters**. New York: Cambridge University Press, 2018. ISBN 978-1107150874.

HORODOWICH, Elizabeth; MARKEY, Lia – **The New World in Early Modern Italy, 1492-1750**. New York, Cambridge University Press, 2017. ISBN 9781107122871.

KOYRÉ, Alexandre – **Dal mondo chiuso all'universo infinito**. Milano: Feltrinelli, 1970. ISBN 9788807100321.

LACH, Donald F., – **Asia in the Making of Europe**, vol.2 **A Century of Wonder**, b.3, **The Scholarly Discipline**. Chicago and London: The University of Chicago Press, 1977. ISBN 0226467341.

LIMA, Joana (editor e tradutor) – **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo, de Antonio Pigafetta**. Lisbon: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2021. ISBN 9789722729840.

LUZZATTO, Gino – **Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo**. Venezia: Marsilio, 1995. ISBN 8831760432.

MANCALL, Peter C. – **Travel Narratives from the Age of Discovery: An Anthology**. New York: Oxford University Press, 2006. ISBN 0195155971.

MUSSO, Gian Giacomo – **Genovesi e Portogallo nell'età delle scoperte, nuove ricerche archivistiche**. Genova: Civico Istituto Colombiano, 1976. ISBN:

PELLEGRINI, Marco – **Guerra santa contro i Turchi. La crociata impossibile di Carlo V**. Bologna: Il Mulino, 2015. ISBN 9788815258595

PELLIZZI, Carlo Maria – "Ibernia fabulosa": per una storia delle immagini dell'Irlanda in Italia. **Studi Irlandesi. A Journal of Irish Studies**. Firenze ISSN 2239-3978. Vol. 1, No 1 (2011), pp. 29-119.

PISTARINO, Geo – **Genovesi d'Oriente**. Genova, Civico Istituto Colombiano, 1990. ISBN 27887848.

PISTARINO, Geo – La sede di Roma nell'apertura del nuovo mondo. In GENSINI, Sergio – **Roma capitale (1447-1527)**. Pisa: Centro studi sulla civiltà del tardo medioevo, Pacini Editore, 1994, ISBN 8877810920 9788877810922, p. 541-579.

SALOMONI, David; LEITÃO Henrique – Schooling the Discoveries: Jesuit Education Between Science and Geographic Literacy in the Age of Iberian Expansion, 15th-18th c.". **Educazione. Giornale di Pedagogia Critica**. Roma ISSN 2280-7837. X, No. 1-2 (2021), pp. 7-34; 7-32.

SALOMONI, David – **Scuola, maestri e scolari nelle comunità degli Stati gonzagheschi e estensi tra tardo medioevo e prima età moderna**. Roma: Anicia, 2017. ISBN 8867093398.

SANUDO, Marin – **I Diarii di Marino Sanudo (1496-1533) dall'autografo marciano italiano**. Vol. XXXV, edited by Rinaldo Fulin, Federico Stefani, Nicolo Barozzi, Guglielmo Berchet, Marco Allegri. Venezia: Regia Deputazione Veneta di Storia Patria, 1879-1902.

VAN GROESEN, Michiel – **Imagining the Americas in Print: Books, Maps, and Encounters in the Atlantic World**. Leiden-Boston: Brill, 2019. ISBN 9789004348028.

VENERI, Toni - Giovanni Battista Ramusio, molto più di uno spettatore. Le quinte delle "Navigationi et viaggi." **Italica. Journal of the American Association of Teachers of Italian**. ISSN: 00213020. Vol. 89, No. 2 (2012), pp. 162-201.

ISLAS DEL PACÍFICO EN EL VIAJE DE MAGALLANES Y ELCANO

Juan Manuel Santana Pérez[1]

Resumo

Las islas tuvieron un papel central en el primer viaje de circunnavegación de la expedición de Magallanes y Elcano. Hay que abordar el tema de la isla de forma individualizada, es necesaria una historia global que focalice y saque de la marginación de las pretendidas historias generales a las comunidades isleñas. Las islas históricamente han tenido rasgos marcados por esa insularidad, por eso, en ocasiones, requieren interpretaciones diferentes, como sujetos y objetos de la investigación dentro de los procesos históricos generales.

Tocaron multitud de islas y avistaron otras tantas, no sabemos con exactitud cuántas. Un dato importante a tener en cuenta es que en las Capitulaciones entre Magallanes y Carlos V estipulaban que, si las islas descubiertas eran más de 6, Magallanes tenía derecho a quedarse 2 y a actuar como gobernador de ellas y disfrutar de sus rentas. Además, hubo muchas deserciones de los expedicionarios que prefirieron quedar en esas islas.

Palabras-Chave: Circunnavegación, islas, Océano Pacífico, Historia marítima, Fernando de Magallanes.

Abstract

The islands played a pivotal role in the first circumnavigation voyage of the Magalhães and Elcano expedition. The island issue requires an individual approach. A global history is necessary in order to create focus and retrieve island communities from the marginalisation of so-called general histories. Historically, insularity heavily marks some of the features of these islands, which is why they occasionally require different interpretations, as subjects and objects of research within general historical processes.

Magalhães and Elcano touched a multitude of islands and sighted many others, although we do not know exactly how many. An important fact to consider is that the Capitulations between Magalhães and Carlos V stipulated that, if the explorer discovered more than six islands, he had the right to remain on two of them, acting as their governor and enjoying their revenues. In addition, many of the expedition members deserted, preferring also to stay on those islands.

Keywords: Circumnavigation, Islands; Pacific Ocean, Maritime History, Fernão de Magalhães.

[1] Professor e Investigador. Universidad de Las Palmas de Gran Canárias. juanmanuel.santana@ulpgc.es

Introducción

Los estudios insulares estimulan el método comparativo. Debemos realizar una historia confrontada entre marcos insulares, conectados entre sí durante la Edad Moderna. Por eso, el proceso de investigación debe estar sujeto a la perspectiva contrastada, buscando categorías que puedan transitar estos territorios que posibiliten el establecimiento de paralelismos y, sobre todo, su sentido crítico, realizando los correspondientes cotejos, extrayendo las respectivas conclusiones.

Las islas tienen características particulares por su propia naturaleza, concretamente, en las ínsulas de dimensiones moderadas o pequeñas. Esta visión del mundo la podemos ver plasmada en el lenguaje. En las lenguas europeas diferenciamos entre isla y península como accidentes geográficos, en portugués *ilha* y *península*, aunque son palabras relacionadas, en latín la diferencia es mínima *insula* y *península, en griego nesos* y *chersonesos*, en árabe la isla se dice *Al-Jazira* y la península *Chubh Al-Jazira*, que vendría a significar como una especie de "semi isla", es decir que la diferencia es pequeña. En otras lenguas modernas ocurre algo parecido, en inglés *island* y *peninsula*, en francés île y *péninsule*.

Para los europeos la isla como concepto y escenario está presente en dos libros claves de la literatura universal de la Edad Moderna: *The Tempest*, últimas obra de Shakespeare que se desarrolla en una isla del Mediterráneo escrita en 1610-1611 y el capítulo XLII de la segunda parte de *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha* de Cervantes, cuando nombra gobernador de la ínsula Barataria a Sancho Panza[2].

Las publicaciones de exploradores, misioneros y comerciantes durante la Edad Moderna tuvieron gran atracción en el inconsciente de Europa occidental y estuvieron presente en otras novelas desde el siglo XVIII[3], *como Travels into Several Remote Nations of the World in Four Parts. By Lemuel Gulliver First a Surgeon and then a Captain of Several Ships*, conocida en español como *Los viajes de Gulliver*, de Jonathan Swift, escrita en 1726 y modificada en 1735, las cuatro partes están ambientadas en islas: Lilipud, Brobdingnag, Laputa, Bainibarbi, Luggnagg, Glubbdubdrid, Japón y Houyhnhms. Otras destacadas novelas son *The Life and Strange Adventures of Robison Crusoe*, de Daniel Defoe, publicada en 1719 en una isla en la desembocadura del río Orinoco o *Treasure Island*, escrita por Robert Louis Stevenson en 1883, y otras obras menores que siguieron ese modelo.

Marco insular

La condición insular suele ser relacionada con aislamiento, soledad, lejanía y separación, características negativas que conducen a encerramiento en sí misma, sin embargo, los datos históricos analizados no confirman esos apriorismos.

---

[2] Un libro analiza desde esta perspectiva la isla con más énfasis en lo literario y en lo geográfico que en lo histórico: PUENTE, Antonio - **Isla militante. El testamento insular de Shakespeare y Cervantes (entre La tempestad y la Ínsula Barataria)**.

[3] COHEN, Robin (coord.) - **African Islands and Enclaves**, p. 14.

Debido a este marco hay que hacer estudios comparativos e interdisciplinares sobre la historia de las islas, desvelando las características comunes. La lejanía a los centros de decisión política y económica fue común a estos archipiélagos y condicionó su historia, una vez colonizados, pero en el Pacífico funcionaron durante siglos con autonomía[4].

Estas islas jugaron un papel importante en la formación del moderno sistema económico mundial desde fines del siglo XV. Tuvieron un lugar privilegiado en el auge del comercio en el momento de la primera mundialización, fueron terrenos para intercambios legales e ilegales. Se insertaron de lleno en el proceso de configuración del sistema mundo. Desempeñaron funciones de apoyo al tráfico comercial, sirvieron de escalas y ofrecieron protección a comerciantes y a barcos mercantes. Algunas de esas ínsulas debieron su desarrollo estrictamente a su ubicación central en una travesía desmesurada[5]. Por eso tuvieron un protagonismo en la primera historia universal que no podemos hablar de eso hasta 1522. Se trató del inicio de la primera mundialización con el establecimiento de un sistema de intercambio entre distintos continentes con la integración en un sistema económico mundial que generó la aparición de un solo mundo y la posibilidad de concebir por primera vez una historia universal[6].

La modernidad temprana y la globalización actual están genealógicamente conectadas.

El concepto de isla, hoy en día está bastante desarrollado, incluso en muchos planes de estudios de universidades hay asignaturas que tratan de forma monográfica la isla desde las distintas disciplinas. Creemos absolutamente preciso que desde universidades y centros de investigaciones se reflexione sobre la isla y la insularidad, es conveniente que la sociedad y los dirigentes políticos conozcan esos trabajos y que desde los continentes no se infravaloren estos espacios, que son mucho más que lugares paradisiacos receptores de turismo masivo. La visión a través del tiempo ayudará a comprender el momento actual y orientar las acciones futuras de forma responsable. Estas teorías nos interesa adaptarlas a la explicación del Antiguo Régimen en cada uno de estos territorios y obtener tendencias generalizables y el papel en la expansión europea.

El tema de la isla se ha convertido en una emergencia académica en las últimas décadas. Tras un silencio u omisión de siglos, hemos empezado a ver que había territorios con gran importancia que no habían sido tenidos en cuenta, hoy en día, 730 millones de personas viven en áreas insulares, en torno al 11 % de la población mundial[7], las islas suponen el 1,86 % de la superficie terrestre. Actualmente, las ínsulas, como objeto de estudio, tienen un reconocimiento amplio y creciente.

La isla es una realidad física, pero como casi todos los conceptos, se refiere a un hecho que se trata de objetivar, que se hace históricamente. Por esta razón, son muy

[4] PÉREZ, Juan Manuel Santana; PÉREZ, Germán Santana - **Puertas en el Mar. Islas africanas atlánticas en el Antiguo Régimen**.

[5] SHAW, Carlos Martínez - La multifuncionalidad de las islas en la primera mundialización. El prestigio de las islas, p. 831.

[6] SHAW - La primera vuelta al mundo. La expedición Magallanes-Elcano, p. 6.

[7] DÍAS, Oscar Rodríguez - **Compendio insular. Islas del mundo**.

pertinentes las reflexiones desde la ciencia histórica sobre cómo han ido evolucionando los estudios sobre estos espacios fragmentados.

Incluso se ha propuesto una nueva rama del saber: la nesología, una ciencia de islas[8], que tiene que ver con todo lo relacionado con las islas desde cualquier punto de vista: mito, historia, literatura, arte, música, filosofía, geografía, psicología... Sin embargo, Godfrey Baldacchino nos advierte que el consenso emergente es que los estudios insulares no deben verse necesariamente como una disciplina, y tal vez, ni siquiera como una disciplina en espera. Tampoco precisa una metodología distinta. Es un enfoque primario, inter, o incluso transdicisplinario de investigación crítica y erudición. La adopción de estos estudios como foco de investigación se extiende más allá de los campos convencionales, puede ser una fuerza poderosa hacia una mejor comprensión del mundo y el fomento del conocimiento. Los estudios insulares no deberían centrarse solo en islas mismas, sino también en relaciones entre islas y tierra firme[9], no son elementos periféricos pasivos, sino parte activa del conjunto general.

Creemos que se debe tratar de analizar la isla con la vieja propuesta historiográfica del paradigma de *Annales*, es decir, *l'histoire a part entière* que mencionaba Lucien Febvre que ha sido traducida en ocasiones como historia total y que nosotros preferimos interpretar como historia integral[10].

Debemos poner en valor la perspectiva insular del mundo y evitar prejuicios continentales, es necesaria una historia global que focalice y saque de la marginación de las pretendidas historias generales a las comunidades isleñas. Las islas son lugares distintos a los territorios continentales e históricamente han tenido rasgos marcados por esa insularidad, por eso, en ocasiones, requieren interpretaciones diferentes, como sujetos y objetos de la investigación dentro de los procesos históricos generales.

El efecto opuesto es que en las islas se han hecho interpretaciones que revelan impresiones injustificadas de inferioridad, aislamiento o perifericidad, como ha demostrado Gallinari para el caso sardo en el Mediterráneo. Esto ha llevado a desarrollar sentimientos de orgullo y de creerse los únicos en el universo, lo que contrasta con investigaciones empíricas sobre fuentes primarias, pero esas ideas han sido extendidas en diversos sectores sociales, convertidas en instrumento, utilizado por políticas nacionalistas y llamadas a identidades genéticas que persisten, en algunos casos en la historiografía hasta el siglo XXI[11].

Debemos estar precavidos de no caer en un «egoisleñismo», esto es, pensar que la isla es el centro del mundo y que el análisis no va más allá de lo que puede abarcar la vista desde el pico más alto, es decir, el mundo allende los mares.

---

[8] McCALL, Grant fue de los primeros que definió este concepto en Nissology: the Study of Islands. **Journal of the Pacific Society**. pp. 1-14. Y aclaró dos años más tarde en Clearing Confusion in a Disembedded World: The Case for Nissology. **Geographische Zeitschrift**. (1996), pp.74-85.

[9] BALDACCHINO, Godfrey - Islands, pp. 9-10.

[10] Idea que hemos expuesto en PÉREZ, Juan Manuel Santana - **La historia contrataca**, p. 72.

[11] GALLINARI, Luciano - Some criticalities on exegetical and methodological issues of researching the Sardinian identity profile. In GALLINARI, Luciano (coord.) - **Sardinaia from the Middle Ages to Contemporaneity**, p. 14.

Los discursos dominantes han puesto el foco en la accesibilidad de estos territorios, trasmitiendo la idea de que las regiones insulares son "por naturaleza" inherentemente, periféricas y aisladas. Estadísticamente las islas son más propensas a sufrir adversidades climáticas. Sin embargo, en los últimos años, bajo influencia de los estudios poscoloniales, algunos autores han comenzado a cuestionar la verdad de estas "certezas", e incluso su amabilidad y utilidad para las regiones insulares[12].

La historia global de las interacciones, conexiones, circulaciones y conflictos tiene que pasar, obligatoriamente, por la historia marítima y lsa ínsulas que existen en su interior. El océano condiciona la vida isleña, es omnipresente, aunque algunas de sus sociedades en el planeta han vivido de espaldas al mar. Paradójicamente, el océano es causa de aislamiento y de integración, imposibilita el contacto por tierra, pero abre un camino navegable que las une con el mundo exterior. Además de los territorios, hay que pensar en los "maritorios", desde el pasado los navegantes tenían que conocer y saber "leer" el mar. Las historias isleñas son parte de la historia marítima y de la historia global, pero no deben ser tratadas como extrañas anécdotas en medio de los océanos, sino que hay que entenderlas como anclaje, como puestos comerciales, analizando las economías insulares y lo que esos territorios significaron para el poder marítimo y para el poder imperial proyectado hacia los continentes[13].

El carácter insular nos une con otras islas del planeta, pero no todas son iguales, dependen de diversas circunstancias o, al menos, de cómo hayan vivido esa característica. En este caso, tratamos islas alejadas, con una distancia al continente más próximo suficiente como para que el contacto haya sido dificultoso, porque no pueden verse desde el continente más cercano.

Los océanos durante el Antiguo Régimen han sido considerados como dos riberas separadas por un desierto, en ocasiones se expresaban así en las fuentes, pero no se ha tenido en cuenta que las islas fueron oasis en ese desierto, sin embargo, la mayor parte de la historiografía las ha tenido poco valoradas en ese papel.

Braudel señalaba, con acierto, que las islas unían partes continentales y muchas veces estaban menos aisladas que algunas regiones continentales que quedaban en zonas montañosas o de difícil acceso[14], generalmente el aislamiento era más sociocultural y psicológico que geográfico.

La mayor parte de las proposiciones y estudios sobre islas ha sido desarrollada desde el punto de vista del observador (etic), a menudo para mantener algún debate filosófico como reflexionar acerca de si la humanidad está preparada para una vida cooperativa. En este sentido, eran el lugar donde sus pobladores estaban en estado de naturaleza, es decir, en estado adánico, invención hipotética usada en los siglos XVII y XVIII por pensadores como Locke o Rousseau para anclar su moral y su filosofía política[15].

---

[12] HENRIQUES, Eduardo Brito - **Distância e conexão insularidade, relações culturais e sentido de lugar no espaço da Macaronésia**. p. 16.

[13] SICKING, Louis - Islands and Maritime Connections, Networks and Empires, 1200-1700: Introduction, pp. 490-492.

[14] BRAUDEL, Fernand - **Le Méditerranée et le monde méditerranéen**.

[15] COHEN, Robin - **Islands Societies: Protest and Cultural Resistance from Below**, p. 4.

Hubo una red de puertos y calas que también servían de escalas, así como de entrada y salida de productos. Los puertos han sido indispensables para realizar conexiones oceánicas, actuaron como instrumentos que, en cierta medida, definían y modelaban las funciones de las ciudades. Los sucesos más trascendentes y relevantes de estas ciudades portuarias llegaron por mar. El mar incide en los usos y costumbres isleñas tanto como la propia insularidad.

La habitabilidad de estos territorios insulares dependía de las condiciones del medio físico y las posibilidades de fijación humana, con potencialidades agrícolas.

La expedición en el Pacífico

La expedición de Magallanes- tocó multitud de islas y avistaron otras tantas, no sabemos con exactitud cuántas. Un dato importante a tener en cuenta es que en las Capitulaciones estipulaban que, si las islas descubiertas eran más de seis, Magallanes tenía derecho a quedarse dos y a actuar como gobernador de ellas y disfrutar de sus rentas.

> "Otrosí, por vos hacer más merced, es nuestra voluntad que de las islas que así descubriéreis, si pasaren de seis, habiendo primero escogido para Nos las seis, de las otras que restaren, podáis vosotros señalar dos de ellas, de las cuales hayáis y llevéis la quincena parte de todo el provecho e interés de renta y derechos que Nos de ellas hubiéremos limpio, sacando las costas que se hicieren"[16].

Además, hubo muchas deserciones de los expedicionarios que prefirieron quedar en algunas de esas islas.

Sabemos que tocaron las siguientes islas del Pacífico mientras buscaban las tres grandes especias del momento que se producían en las islas Molucas que eran un verdadero emporio que producían nuez moscada, pimienta y clavo de olor, que tenía un precio muy elevado.

Navegaron por el borde norte de las islas Carolinas, hoy Micronesia. En marzo de 1521 avistaron las islas de San Pablo (Fakahina), la de los Tiburones (Flint)

La **Isla de San Pablo**, actualmente, Fakahina o Fangahina, fue la primera isla descubierta, según Comellas es Puka-Puka y según Speke era Angatau, todas están al borde del archipiélago de las Tuamotu.

La **Isla de los Tiburones**, hoy en día se discute si se trata de Flint, Caroline o Vostok.

Luego la de los ladrones (**Guam**, en las Marianas, Guaján en chamorro):

> "Quiso el comandante en jefe detenerse en la más grande para tomar refrescos y provisiones; pero esto no nos fue posible porque los isleños venían a bordo y se robaban ya una cosa ya otra, sin que nos fuese posible evitarlo. Pretendían obligarnos a bajar las velas y a que nos fuésemos a tierra, habiendo tenido aun la habilidad de llevarse el esquife que estaba amarrado a popa, por lo cual el capitán, irritado, bajó a tierra con 40 hombres armados, quemó 40 o 50 casas y muchas de

[16] **Archivo General de Indias** - L.4, fol. 5 r-v.

> sus embarcaciones y les mató 7 hombres. De esta manera recobró el esquife, pero no juzgó oportuno detenerse en esta isla después de todos estos actos de hostilidad". "Al tiempo de bajar a tierra para castigar a los isleños, nuestros enfermos nos pidieron que, si alguno de los habitantes era muerto, les llevásemos los intestinos, porque estaban persuadidos que comiéndoselos habían de sanar en poco tiempo"[17].

También vieron la **Isla de Rota** en las Marianas. El 16 de marzo fue avistada **Suluan**, Pigafetta la llamó Zamal, la confunde con la **Samar**, isla situada más al norte.

Ya están en Filipinas que llamaron al archipiélago San Lázaro, estuvieron en marzo--abril de 1521. La cordillera del sur de Suluan hace que esta isla sea bien visible.

Magallanes llegó el 17 de marzo de 1521 a **Homonhon**, permanecieron ocho días, para descansar y reponerse del cansancio; hicieron aguada y recogieron leña, comieron cerdo traído de Guam, la bautizó con el nombre de Aguada de los Buenos Indicios o Isla de las Buenas Señales. Llegaron 9 o 10 nativos de Saluan y establecieron contacto pacífico, recibieron pescados, vino de palma y diversas frutas, sobre todo cocos.[18].

De Homonhon navegaron hacia **Leyte**, una isla grande, posteriormente, contornearon **Hibuson** en el estrecho Surigao y la isla **Dinagat** el norte de Midanao.

Descansaron en **Mazawa** o Limasawa, aquí tuvieron e lprimer contacto cultural profundo, pudieron mantener un diálogo por medio de Enrique, el esclavo que había comprado Magallanes 10 años antes en Malaca. Y aprovecharon las informaciones náuticas que dieron los isleños. Ellos llamaron Mazau, anclaron el 28 de marzo de 1521. Hacia el sudeste también pasaron por las costas de **Panao**, pero no pararon.

De **Bohol** Habla de los peligros de las bajas de coral en el norte de la isla que separa el sur de Leyte y Cebú. Algunos decían que habían pasado por **Butuan**, lo que fue invalidado por P. Schreurs.

El itinerario siguió a lo largo de la costa sudoeste de Leyte hasta el pequeño archipiélago de **Cuatro Islands** y la **isla de Poro**, donde los navíos giraron hacia el sur en dirección a Cebú[19].

Llegaron a **Cebú**, vieron el islote de **Canigao**, llegaron el 7 de abril, tenía una estructura social organizada, mandaba el rey Humabón. Magallanes consiguió que Humabón, rajá de la isla, firmase un pacto de alianza con Carlos V, se convirtió en feudatario suyo. Eso lo consiguió gracias a las armaduras y armas de fuego. Comenzó la evangelización de esas islas:

> "Estos pueblos son cafres, esto es, gentiles. Andan desnudos, cubriendo sólo sus órganos sexuales con un trozo de corteza de árbol, y algunos jefes con un pedazo de tela de algodón, bordada con seda en sus dos extremos. Son de color oliváceo y generalmente bastante obesos. Se pintan y se engrasan todo el cuerpo con aceite

---

[17] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano**.

[18] GARCÍA, José Manuel - **Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: A história do primeiro homem a abraçar o mundo**, p. 215.

[19] BLOT, Jean-Yves - O itinerário de Fernão de Magalhães nas Filipinas: 16 de Março a 27 de Abril de 1521, p. 256.

de cocotero y de jenjelí, para preservarse, según dicen, del sol y del viento. Tienen los cabellos negros y los llevan tan largos que les caen sobre la cintura. Sus armas son cuchillos, escudos, mazas y lanzas guarnecidas de oro. Como instrumentos de pesca usan dardos, arpones y redes hechas más o menos como las nuestras. Sus embarcaciones se asemejan también a aquellas de que nos servimos. Antes que comenzase la misa, el comandante aspergió a los dos reyes con agua almizclada. En el momento de la oración, fueron, como nosotros, a besar la cruz, pero no hicieron el ofrecimiento, y en el momento de alzar, adoraron la eucaristía con las manos juntas, imitando siempre lo que hacíamos. En este instante, las naves, habiendo visto la señal, hicieron una descarga general de artillería. Después de la misa, algunos de nosotros comulgaron, y en seguida el comandante hizo ejecutar una danza con espadas, lo que produjo mucho placer a los soberanos. Después de esto, mandó traer una gran cruz adornada de clavos y de la corona de espinas, delante de la cual nos prosternamos, cosa en que también nos imitaron los isleños. Entonces el comandante, por medio del intérprete, dijo a los reyes que esta cruz era el estandarte que le había sido confiado por el emperador para plantarla adónde quiera que abordase, y que, por lo tanto, quería levantarla en esta isla, a la cual este signo sería, por lo demás, favorable, porque todas las naves europeas que en adelante viniesen a visitarla, conocerían, al verla, que allí habíamos sido recibidos como amigos y no harían ninguna violencia ni a sus personas ni a sus propiedades; y que, aun en el caso que alguno de ellos fuese apresado, no tenía más que mostrar la cruz para que se le devolviese en el acto su libertad. Agregó que era conveniente colocar esta cruz en la cumbre más elevada de los alrededores, a fin de que todos pudieran verla, y que todas las mañanas era necesario adorarla; añadiendo que, si seguían este consejo, ni el rayo ni la tempestad les causarían en adelante daño alguno"[20].

La ciudad de Cebú está en la parte oriental de la isla y forma un canal con la vecina isla de **Mactán**. Más tarde, Magallanes pensó en convertir a Humabón en soberano de todas esas islas y amenazaba con la muerte a los que no aceptasen. Quiso dar un ejemplo en Mactán con su líder Cilapulapu. El 27 de abril de 1521 se embarcó con 60 hombres, pero los botes no pudieron llegar a las playas por los arrecifes de coral, saltaron al agua y avanzaron hacia la playa donde les esperaban los nativos armados.

Hicieron más de 800 bautizos en Cebú: "Durante este tiempo se bautizó a todos los habitantes de Zubu y de las islas vecinas. Hubo, sin embargo, una aldea en una de las islas, cuyos habitantes rehusaron obedecer al rey y a nosotros: después de haberla quemado, se plantó en ella una cruz, porque era una población de idólatras, y si hubiera sido de moros, es decir, mahometanos, se habría levantado una columna de piedra para manifestar el endurecimiento de sus corazones".

El desembarque en Mactán fue por la parte norte. Allí sus cálculos fallaron y a escasas millas de la gloria, Magallanes murió heroicamente en la isla filipina de Mactán el

[20] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano.**

27 de abril de 1521, junto a un grupo de hombres entre los que se encontraba su propio hijo ilegítimo, Cristóbal Ravelo. También Antonio Pigafetta fue herido por una flecha.

El 1 de mayo de 1521 salieron de Cebú para continuar el viaje. Pero en una emboscada del rey de Cebú murieron asesinados otros 27 tripulantes, entre ellos Duarte Barbosa que había sido nombrado capitán general de la expedición tras la muerte de Magallanes. Como ya no había marineros suficientes quemaron la *Concepción*.

En su viaje fueron avistando la isla de **Yunagán; Panglao**, próxima a Bohol, Filipinas, quemaron la nao *Concepción*, porque no había gente suficiente para navegarla; **Palawan**, la llamaron Pulan, recogieron arroz y ganado, recibidos amigablemente, al oeste de Filipinas.

En **Borneo** anclaron el 7 de agosto de 1521, es la tercera isla más grande del mundo con enorme diversidad. Destaca los palacios de Siripanda, las murallas y artillería. Ahí desertaron 3 hombres que se quedaron allí. Dice que sus habitantes son civilizados, gobernados por el rey Siripanda. Entran en la ciudad de Brunei donde había 25.000 casas, montados en elefantes. Sabían escribir y apreciaron papel y tinteros. Acabó mal por un malentendido: confunden a los guerreros y disparan, salen huyendo.

Por los retrasos producidos y tras un comportamiento errático, mantener a unas princesas de Borneo como su harén, quedarse con piezas, etc. Juan López Carvalho que había quedado como Capitán General de la expedición, es depuesto. Deciden cambiar el mando y Elcano queda al frente de la *Victoria* y Gómez de Espinosa sigue al mando de la *Trinidad*.

Zarparon hacia las Molucas con Elcano: "Continuamos, pues, nuestra ruta en la misma dirección". Es llamativa la descripción de los polinesios: "Estos pueblos no conocían ley alguna, siguiendo sólo su propia voluntad; no hay entre ellos ni rey ni jefe; no adoran nada; andan desnudos; algunos llevan una barba larga y cabellos negros atados sobre la frente y que les descienden hasta la cintura. Usan también pequeños sombreros de palma. Son grandes y bien hechos; su tez es de un color oliváceo, habiéndosenos dicho que nacían blancos, pero que con la edad cambiaban de color. Poseen el arte de pintarse los dientes de rojo y negro, lo que pasa entre ellos por una belleza. Las mujeres son hermosas, de buen talle y más blancas que los hombres; tienen los cabellos muy negros, lisos, que les llegan hasta el suelo; andan desnudas como los hombres, salvo que se cubren sus partes genitales con un angosto pedazo de género, o más bien de una corteza, delgada como papel, que fabrican de las fibras de la palma.

El 4 de noviembre de 1521, al sur de Tidore el **islote Mare** donde cortaron leña para abastecer las naos. También **Tatomoetoe** y **Talapao**, por el este dela isla de Maluku Vitara. En la isla solea hallaron antropófagos y en Boho salvajes extraños. En su informe Elcano le cuenta al Emperador que encontraron más islas como Bandam y Zalba. Se abastecieron de vituallas: cocos, conejos, gallinas y cerdos.

El 8 de noviembre de 1521 anclan en la isla de **Tidore** que la llaman Tadore en las Molucas. El 25 de noviembre empezaron a cargar las naves, mientras nuevas cantidades de especias seguían llegando al almacén. Cargaron las bodegas de especias.

Juan Sebastián Elcano cargó todo el clavo que pudo traficar en las Molucas, Timor y otras islas para que el viaje fuese rentable[21]. Tidore, la isla mayor productora de clavo del mundo. Llegan a Tidore (2 años y medio de navegación). Ocho meses después de la muerte de Magallanes. El clavo aventaja a otras especies en que, a igualdad de peso, ocupa menos espacio. Cargan los dos barcos.

El 8 de diciembre, repletas la *Victoria* y la *Trinidad*, zarparon con rumbo sur, porque el viento soplaba de norte. La *Trinidad* se detenía y daba la vuelta. Elcano ordenó volver al puerto para conocer lo ocurrido y auxiliar a los compañeros. En el casco de la nao capitana se había abierto una vía de agua. Hubo que descargar totalmente la *Trinidad* y aprovechando la marea vararla en seco. El agua no entraba por ningún boquete, sino por las junturas de las cuadernas. En realidad, se había cargado el barco en exceso y por eso y por el uso se fue desajustando.

Avistaron **Ternate**, a la que llamaron **Tarente** en las Molucas. **Mutir**, Moti en las Molucas **Machián**, Makian en las Molucas. **Bachián**, Batjan en las Molucas. **Pulan**, Palawan, recibidos amigablemente, al oeste de Filipinas, recogieron arroz y ganado. **Balambagan** en el estrecho Balabac, carenaron los barcos, permanecieron 42 días. Pasaron por el Estrecho entre Buru y Seram. **Malua**, Alor al norte de Timor.

Elcano partió el 21 de diciembre hacia el sur, pasó primero por la isla de Bachian y luego por Burro que dejó a estribor. Parece que alcanzó el Cabo de las Flores, pasó entre esa isla y la de Adunara, arrastrado hacia el este por el Canal de Solor. Fondearon en Malua, de donde salieron el 25 de enero hasta Timor, por el puerto de Lifau y desde allí al sudeste[22].

En **Timor** permanecieron buscando los últimos abasteci9mientos y vientos favorables, allí desertaron dos hombres, el 8 de febrero de 1822 zarparon sin saber que iban a realizar una travesía de cinco meses sin escala alguna[23]. Avistan isla de **Suluan** en el estrecho de Surigao, entre Surigao y Dinagat, pero esto no encaja en el rumbo según Salvador Bernabeu, dice que era una isla deshabitada que Albo llamó Gada y Pigafetta Buenas Señales, dice que era una tierra alta y que hay otra deshabitada llamada **Humunu**. Entre Dinagat y Mindanao atravesaron muchas islas que llamaron **Valle sin Peligro**. **Isla de los Negros. Mindanao. Cagayan.** Isla de **Soela.** Isla de **Zalba.** Isla de **Bandam.** Isla de **Mallúa**, Moa, difícil para maniobrar. Pasaron dos Isla de las que Albo dice que no saben el nombre ni nada de ellas, parecen ser: **Savu** y **Toti**. Isla de **Panoan**, Albo la llama Selani.

La Trinidad en las Molucas, antes de ser apresados visitaron: Isla de **Doi**, Isla de **Rau** e Isla de **Moratai**. *La Victoria* visitó **Sonsorol** en las Carolinas occidentales, **Palaos** y probablemente otras islas: **Ngulu**, **Ulithi**, **Fais** y **Soral**, avistaron varias de las Marianas. Avistaron el grupo insular de Sula, pudieron desembarcar en el norte de **Mangoli**. **Alor**, **Mahua**, se refugiaron de un temporal del 8 de noviembre de1522 al 25 de enero de 22

[21] FERNÁNDEZ, Juan Marchena – As rotas do sul. A expedição de Fernão de Magalhães no contexto da expansão castelhana para o sul.americano e o Pacífico no século XVI., p. 500.

[22] MATOS, Jorge Semedo de – Os caminhos do mar: das Filipìnas ao arquipélago, no tempo de Magalhães, p. 186.

[23] COMELLAS, José Luis - **La primera vuelta al mundo**, pp. 158-159.

reparando las naves, hicieron aguada y cogieron alimentos. Dos hombres desertaron en Timor se lanzaron del barco y llegaron a nado.

Avistaron también la isla de **Amsterdam**, deshabitada y sin arboleda.

La ruta seguida por Elcano para cruzar el océano Índico y llegar al Atlántico era diferente a la que conocían los portugueses. Stefan Zweig en *Magallanes. El hombre y su gesta* había dicho que después de Magallanes, "el resto de la aventura ya no parecía mérito alguno, ya que los portugueses conocían muy bien la ruta de los mares de las Molucas hasta Europa"[24].

Francisco Albo en su derrotero nos dice que el domingo 15 de mayo:

> *"…tomé el Sol en 76º 15', tenía de declinación 23º 31', vino a ser la altura 9º 46' y estoy con los bajos Estenordeste – Oessudoeste, y sondeamos a la noche y hallé 23 brazas, y así anduvimos toda la noche fondeando, hasta la mañana, y a la mañana éramos a la mar de ellos…"*[25]

Conclusiones

Los estudios insulares han avanzado mucho en las últimas décadas, hay redes especializadas en este campo en todo el mundo. En Portugal ha habido una especialización en archipiélagos de cultura lusófona y, sobre todo, muchos historiadores isleños atlánticos han hecho una puesta al día, en sintonía con las tendencias más avanzadas, una vez superadas las dictaduras ibéricas o con los procesos de descolonización.

Hay investigaciones de la isla desde distintos ámbitos, en los últimos años se han incrementado, pero muchos pecan de atomizados, necesitamos una historial integral insular e introducir el pasado de las islas en las explicaciones cabales de la Historia con mayúsculas, resaltando, al mismo tiempo, sus singularidades.

Las tierras en que paró la expedición de Magallanes-Elcano en el mundo del Pacífico fueron islas, arribaron en varias decenas de islas y avistaron muchas más.

El mundo del Pacífico era un mundo insular, que fueron esos oasis en medio de los peligros del "desierto" oceánico y punto de aprovisionamiento indispensable. Esas islas se convirtieron en puertas en medio del mar.

La riqueza de las islas del Pacífico fueron las que motivaron el primer viaje de circunnavegación, sin ese objetivo se hubiese retrasado la primera globalización.

---

[24] ZWEIG, Stefan - **Magallanes. El hombre y su gesta**.

[25] **Archivo General de Indias**. Patronato Real, 34, R.5, fol. 21 v.

Bibliografía

BALDACCHINO, Godfrey - Islands, Island Studies, Island Studies Journal. **Island Studies Journal**. 1, 2016, pp. 3-18. ISBN 0-8247-9445-1.

BLOT, Jean-Yves - O itinerário de Fernão de Magalhães nas Filipinas. 16 de Março a 27 de Abril de 1521. **VII Simpósio de História Marítima Fernão de Magalhães a sua viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes** (253-257) Lisboa: Académia de Marinha, 2002, pp. 253-257.

BRAUDEL, Fernand - **Le Méditerranée et le monde méditerranéen**. París, Armand Colin, 1949.

COHEN, Robin - "Introduction". In COHEN, Robin, coor. - **African Islands and Enclaves**. London, Sage Publication, 1983. ISBN 0803919662-9780803919662.

-----, Robin - **Islands Societies: Protest and Cultural Resistance from Below**. Oxford, Oxford Publishing Services, 2017. ISBN 9780995527805.

COMELLAS, José Luis - **La primera vuelta al mundo**. Madrid: Rialp, 2012. ISBN 978-84--321-4168-3.

GALLINARI, Luciano - Some criticalities on exegetical and methodological issues of researching the Sardinian identity profile. In Luciano Gallinari (ed): **Sardinia from the Middle Ages to Contemporaneity**. (1-15) Berna, Peter Lang, 2018. ISBN-13 978-3034335188.

GARCÍA, José Manuel - **Fernão de Magalhães. Herói, traidor ou mito: A histórica do primero homem a abraçar o mundo**. Lisboa: Manuscrito, 2020. ISNM 978-989-8975-25-6.

HENRIQUES, Eduardo Brito - **Distância e conexão insularidade, relações culturais e sentido de lugar no espaço da Macaronésia**. Lisboa, IAC-Instituto Açoriano de Cultura Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 2009. ISBN 978-989-8225115-9898225114.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan – As rotas do sul. A expedição de Fernão de Magalhães no contexto da expansão castelhana para o sul.americano e o Pacífico no século XVI. In RODRIGUES, Vítor Gaspar; AVELAR, Ana Paula, coor. – **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos océanos**. Lisboa: Academia de Marinha, 2020, ISBN 978-972-781-160-1, pp. 483-511.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos - La multifuncionalidad de las islas en la primera mundialización. El prestigio de las islas. **Anuario do Centro de Estudos de História do Atlântico**, 3, 2011, pp. 818-831.

-----, Carlos - La primera vuelta al mundo. La expedición Magallanes-Elcano. **Andalucía en la Historia** 63 (6-7) enero-marzo 2019. ISBN 978-169-5195660, pp. 6-7.

McCALL, Grant Nissology: the Study of Islands. **Journal of the Pacific Society**, 17, 2-3,1994, pp. 1-14.

-----, Grant - Clearing Confusion in a Disembedded World: The Case for Nissology. **Geographische Zeitschrift**, 84, 2, 1996, p. 74-85.

PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo. Relación de la expedición de Magallanes y Elcano**. Edición 1519-1522. Madrid: Alianza, 2019. ISBN 978-8491814993.

PUENTE, Antonio - **Isla militante. El testamento insular de Shakespeare y Cervantes (entre La tempestad y la Ínsula Barataria**. Madrid, Pretextos, 2019. ISBN 978-84-17143-76-3.

RODRÍGUEZ, DÍAS, Oscar - **Compendio insular. Islas del mundo**. La Habana, Científico--Técnica, 2015. ISBN 978-959-0509-148.

SANTANA PÉREZ, Juan Manuel - **La historia contrataca**. Barquisimeto, Buría, 2013. ISBN 978-980-6087-93-4.

-----, Juan Manuel; SANTANA PÉREZ, Germán - **Puertas en el Mar. Islas africanas atlánticas en el Antiguo Régimen**. Valencia: Tirant Lo Blanc, 2022. ISBN 978-84-1865-688-0.

SEMEDO DE MATOS, Jorge – Os caminos do mar, das Filipìnas ao arquipiélago, no tempo de Magalhães. In RODRIGUES, Vítor Gaspar; AVELAR, Ana Paula, coor. – **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos océanos**. Lisboa: Academia de Marinha, 2020, ISBN 978-972-781-160--1, pp. 171-190.

SICKING, Louis - Islands and Maritime Connections, Networks and Empires, 1200-1700: Introduction. **International Journal of Maritime History**. 26 (3) 2014. ISSN 0843-8714. PP. 489-493.

ZWEIG, Stefan - **Magallanes. El hombre y su gesta**. Barcelona: Juventud, 1945.

ASPECTOS ANTROPOLÓGICOS Y BIOLÓGICOS DE LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Marta Méndez López de Bustamante[1]

Resumen

Analizaremos la expedición de la Armada del Maluco alrededor del globo desde un punto de vista antropológico y biológico y configuraremos un mapa cultural, étnico y religioso de las diferentes poblaciones nativas de Sudamérica, Oceanía y Sudeste Asiático con los que se encontraron los exploradores hasta llegar a las islas de las Especias. Asimismo, estudiaremos el papel de la mujer en cada una de las comunidades y los procesos de transferencia cultural y religiosa entre los nativos y los exploradores. Completaremos el trabajo con referencias a las nuevas especies de flora y fauna y los fenómenos meteorológicos que presenciaron.

Este viaje permitió por primera vez un conocimiento de pueblos de muy distintas latitudes, como los tupinambá, los chandules, los tehuelches, los chamorros y los visayos. Apuntaremos cuáles son sus creencias y cosmogonías y la aceptación del cristianismo dentro de estas comunidades. Sus religiones se fundamentan sobre la base del animismo, del chamanismo y de la adoración y culto por los ancestros, los cuales son vistos como héroes o semidioses a los que veneran a través de ofrendas y de rituales. La mujer aparece en ocasiones como miembro destacado y vertebrador de algunos de estos pueblos nativos.

Palabras clave: Primera Vuelta al Mundo; Tupinambá; Tehuelche; Chamorro; Visayo.

Abstract

We will analyze the expedition of the *Armada del Maluco* from an anthropological and biological point of view and we will configure a cultural, ethnic and religious map of the several native populations of South America, Oceania and Southeast Asia met by the explorers during their journeyto the Spice Islands. We will also study the role of women in the communities and the processes of cultural and religious transfer between natives and explorers. We will complete the work by referring to new species of flora and fauna and the meteorological phenomena seen by the explorers.

For the first time, this journey allowed us to become acquainted with peoples from very different latitudes, such as the Tupinambá, the Chandules, the Tehuelches,

[1] Graduada en el doble grado de Historia e Historia del Arte por la Universidad CEU San Pablo de Madrid (promoción 2016-2020). Máster en Mercado del Arte y Gestión de Empresas Relacionadas por la Universidad Nebrija de Madrid (promoción 2020-2021). Actualmente curso el Máster de Periodismo Cultural de la Universidad CEU San Pablo.

the Chamorros and the Visayos. We will point out their beliefs and cosmogonies and the acceptance of Christianity within these communities. Their religions are based on animism, shamanism and the worship and adoration of their ancestors, seen as heroes or demi-gods venerated through offerings and rituals. Women occasionally appear as prominent members and central figures in some of these native villages.

Keywords: The first Circumnavigation voyage; Tupinambá; Tehuelche; Chamorro; Visayo.

La expedición de la Armada del Maluco (1519-1522) alrededor del globo fue una gesta de la que se conmemora el V Centenario. Los expedicionarios durante el viaje se encontraron con fenómenos naturales ignotos, con especies de flora y fauna desconocidas, con territorios inexplorados y con comunidades y pueblos originarios de los que no se conocía su existencia en el Viejo Mundo.

En este trabajo proponemos estudiar la Primera Vuelta al Mundo desde un punto de vista antropológico y biológico. Para ello, configuraremos un mapa cultural, étnico y religioso de los diferentes pueblos nativos de Sudamérica, Oceanía y Sudeste Asiático con los que se encontraron los exploradores hasta llegar a las islas de las Especias. Este viaje permitió por primera vez un conocimiento de pueblos de muy distintas latitudes. Completaremos el trabajo con referencias a las nuevas especies de flora y fauna y con los fenómenos meteorológicos que presenciaron.

1. Salida de Sevilla y cruce del Atlántico

El día 10 de agosto de 1519 zarpan del puerto sevillano de las Muelas cinco naves: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, dirección a Sanlúcar. Descendieron el río Betis hasta llegar a su destino; allí ultiman los preparativos: esencialmente agua y provisiones. Todo nos indica que aquí es dónde embarca el noble Juan de Cartagena, hombre de confianza de Carlos V, quien será nombrado adjunta persona. Sus cometidos eran procurar que se cumpliera todo lo estipulado por la corona, que exista conformidad entre los tripulantes y vigilar e informar de manera secreta de lo que ocurriera en la expedición. A este gran viaje se unieron hombres de distintas nacionalidades: españoles, portugueses, franceses, griegos, flamencos, alemanes, irlandeses, italianos, un inglés y un malayo[2].

Figura 1

Parten de Sanlúcar de Barrameda (Figura 1) el 20 de septiembre, dirección al archipiélago canario, llegan seis días más tarde a Tenerife, donde embarcan carne, agua y madera[3]. El día 3 de octubre pasan por las Islas de Cabo Verde y se disponen a cruzar el Atlántico. La tripulación navega hacia las costas de Guinea, donde antes de arribar a tierras brasileñas presenciaron el Fuego de San Telmo[4], fenómeno natural generado durante una tormenta de gran calibre. Durante este fenómeno, el campo eléctrico provoca la ionización del aire —se iluminan los átomos del aire—, este efecto se observan esencialmente en los mástiles

[2] COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis- **La travesía del atlántico (I)**, p. 123.
[3] COMELLAS GARCÍA-LLERA – **La travesía del atlántico (I)**, p.123.
[4] Fuego de San Telmo: llamado así porque se le reconoce como patrono de los marineros, reconocido beato por el papa Benedicto XIV.

durante las tormentas eléctricas[5]. Esto había sido explicado por Plinio el Viejo en el Libro II de su *Naturalis Historia* y siglos más tarde por Charles Darwin, quien pudo observar este fenómeno cuando el Beagle estaba anclado en el Río de la Plata: «En este momento estamos anclados en la boca del río y realmente es una escena extraña. Todo está en llamas, el cielo con rayos, el agua llena de partículas luminosas y aun los propios mástiles poseen un llama azul en la punta»[6].

2. Pueblos nativos de la costa de Sudamérica

2.1. Río de Janeiro

El 29 de noviembre la expedición toca tierra brasileña en el cabo de San Agustín, donde se aprovisionan de gallinas, batatas, ananas, cañas dulces y carne de anta[7]. Se hicieron con leña[8] del árbol del verzino[9]. Pigafetta describe esta zona como Tierra del Verzín (Figura 2). Aquí hicieron intercambios de bienes con los indígenas: anzuelos, cuchillos, peines, espejos, un par de tijeras, correas, cascabeles y figuras de naipes por gansos, batatas y gallinas[10].

Figura 2

2.1.1. Recepción de los europeos

Los indígenas que poblaba esta zona de Brasil cuando, en diciembre de 1519, llega la expedición de Magallanes y Elcano, es la de los tupinambá. «Los salvajes con que se

[5] GLEZ, Montero - El Fuego de San Telmo.
[6] DARWIN, Charles - **Las cartas del Beagle**.
[7] *Anta*: mamífero propio de Sudamérica. También recibe el nombre de tapir amazónico.
[8] Piloto genovés- Navegación y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519, p. 121.
[9] *Verzino*: árbol caracterizado por su madera roja, crece también en Asia y en África. Actualmente se conoce bajo el nombre de "palo del Brasil", "madera del Brasil" o "pernambuco".
[10] PIGAFETTA, António - p. 198.

topara Magallanes en la costa del Brasil eran de la gran familia tupí-guaraní»[11]. El antropólogo Charles Wagley cuenta con una hipótesis, derivada de estudios lingüísticos, según la cual los tupinambá tuvieron que adentrarse en el interior de Brasil al verse desplazados por los conquistadores portugueses, naciendo de este modo, la cultura tapirapé, que persiste hasta hoy día. De manera que los tapirapé actuales descienden de los antiguos tupinambá. Charles Wagley llega a esta conclusión tras estudiar las lenguas tupí-guaraní. Una de las lenguas de esta familia es la que emplean los indígenas tapirapé[12]. Los tupinambá constituyen un grupo étnico extinto, íntimamente relacionado con los tupí-guaraní. Los estudios que versan sobre las lenguas tupí sostienen que una de las diez subdivisiones de esta etnia es la tupinambá, tienen su origen en el actual Brasil. A su vez estos subgrupos se vuelven a subdividir en ocho grupos. Esta etnia tendría una antigüedad de unos 2.500 años.[13].

2.1.2. Aspecto físico de los tupinambá

Esta zona de la costa de Brasil cuenta con población autóctona. Estos indígenas van desnudos y decoran sus cuerpos con cascabeles, collares y tocados[14]. Así describe Pigafetta a los nativos de Río de Janeiro:

> «Estas gentes, hombres y mujeres, se tiñen el cuerpo y sobre todo la cara de un modo extraño y de diferentes maneras. Tienen los cabellos cortos y lanudos, y no tienen pelos sobre ninguna parte del cuerpo porque se depilan -con conchas-. Llevan una especie de chaquetilla tejida con plumas de papagayo, y dispuestas de forma que las plumas más grandes de las alas y de la cola forman un círculo sobre el trasero, los cual les da una apariencia pintoresca y ridícula»[15].

Los varones se anudaban unas cuerdas de algodón justo debajo de la rodilla y otras en los brazos. Pintaban sus cuerpos con un pigmento negro extraído de la genipa[16] y se perforan el labio inferior, introduciendo en los orificios cilindros de piedra[17]. Los jóvenes, en ocasiones, decoraban sus tobillos, muñecas y cuellos con abalorios.

2.1.3. Modos de vida

A la gran familia tupí- guaraní, les lideraban un cacique o un jefe guerrero conocido como *morubizabá*. Durante el siglo XVI se desarrollaron conflictos entre estos pobladores y otras etnias localizadas a lo largo del río Paraná. Practicaban el canibalismo con sus

---

[11] PIGAFETTA - p. 202.
[12] VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio- Cultura tapirapé, p. 132.
[13] PAU, David- Los guaraníes prehispánicos de la Provincia de Misiones, pp. 3-8.
[14] ALBO, Francisco [et al] - **Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao "Victoria"**, pp. 67- 70.
[15] PIGAFETTA - p. 200.
[16] STEWARD, Julian - **Handbook of South American Indians,** p. 170.
[17] PIGAFETTA – p. 200.

enemigos, así como la esclavitud. La antropofagia se realizaba como costumbre derivada de una leyenda[18].

Las residencias albergaban de 30 a 100 familias y eran comunidades matriarcales. El jefe del pueblo practicaba la poligamia. La unidad mínima de población eran las casas, a través de la agrupación de una o dos casas se conformaba el linaje y éste se asentaba en una aldea, la cual podía estar conformada por varios linajes. Estos grupos practicaban la agricultura de subsistencia. La fertilidad de estas tierras no era muy alta, por lo que se producían migraciones. El linaje (*tey´i*) era el dueño de los productos que se cosechaban en las tierras. Con la llegada de los jesuitas se organizarán en aldeas[19].

Según Pigafetta, estos nativos vivían en bohíos y seguían un patrón de asentamiento mediante el cual construían aldeas que se localizaban en valles interiores y siempre cerca de los grandes ríos navegables. Las vías de comunicación eran los ríos y se desplazaban con canoas impulsadas por remos. Dichas embarcaciones pueden albergar hasta cuarenta hombres, son propias del Caribe y se construían a partir del tronco de un gran árbol, ahuecado por la parte central con piedras afiladas[20].

2.1.4. Creencias y mitología

Las raíces de sus creencias se encuentran en el chamanismo y en el animismo. Contactan por medio de la magia con lo sagrado del Universo y les dan una interpretación simbólica a la Naturaleza[21]. Buscaban el retorno al origen de los tiempos y el paraíso perdido. Los chamanes son quienes les dirigen hasta encontrar ese paraíso deseado y con las fuerzas espirituales del inicio de los tiempos. Para ellos hay dos realidades: el Mundo de Abajo, la Tierra, donde habitan los espíritus de la naturaleza y el Mundo de Arriba, el Cielo, controlado por el sol y la luna. Conciben un mundo cíclico, en sus visiones el fin es el principio y viceversa[22].

Estos no son idolatras sino que, se mueven por sus propios instintos[23]. Investigaciones posteriores sostienen que los indios tapirapé cuentan con un complejo sistema de ritos, según los cuales los dos héroes son Apüwenonu y Petura. El primero les enseñó a cultivar el algodón, la mandioca y el maíz y cuando se hizo anciano alcanzó el paraíso convirtiéndose en una estrella. El segundo, fue el que trajo la luz. Son destacables los rituales chamánicos, a partir de los cuales contactan con los espíritus de sus ancestros[24]. Estamos ante una sociedad matriarcal donde los líderes eran los esposos de la mujer más anciana del poblado. Los hogares estaban constituidos por un grupo de mujeres emparentadas y por sus respectivos maridos[25].

---

[18] PAU, David – pp. 3-8.
[19] COLAZO, Susana- Los guaraníes. Panorama antropológico.
[20] PIGAFETTA, António – p. 199.
[21] Indicamos que Naturaleza los escribimos con mayúscula porque para ellos es un elemento sagrado.
[22] OCHOA ABAURRE, Juan Carlos - Descubrir la ontología en la mitología del pueblo Tupí-Guaraní, pp. 529- 534.
[23] PIGAFETTA – p. 199.
[24] STEWARD, Julian - **Handbook of south american indians**. Vol. 3, pp. 177- 178.
[25] STEWARD, Julian - **Handbook of south american indians**. Vol. 3, pp. 169.

2.2. Río de la Plata

Al zarpar de Brasil se dirigen hacia el sur, buscando un camino para cruzar al Océano Pacífico. En los primeros días de 1520 divisaron el Monte Vidi, actual Montevideo. La expedición se adentró por el río conocido inicialmente como río de San Cristóbal, el cual pasará a conocerse como río de la Plata. Allí las naos se dividieron: unas parten hacia el norte y otras hacia el sur en busca de la salida al Pacífico[26].

2.3. Puerto Deseado

El día 27 de diciembre de 1519 encontraron una bahía, conocida como Puerto Deseado[27]. Esta bahía contaba con dos islas, llamada de los Pingüinos y de los Leones. Aquí se aprovisionaron de agua y leña. En estas islas abundaban los lobos marinos y pingüinos —especie desconocida hasta el momento—. El 30 de marzo se asentaron en esta bahía pero, lo que desconocían, era que el estrecho que les conectaría con el mar del Sur estaba a apenas 150 millas.

2.4. Patagonia

Pigafetta hace una descripción de los «gigantes patagones» con los que se encontraron. Hoy día sabemos a ciencia cierta que los gigantes con los que se encuentran los expedicionarios son los indígenas tehuelches. Habitaban las grandes llanuras entre la cordillera de los Andes y el océano Atlántico. Los distintos clanes estaban liderados por un cacique. Este pueblo nativo sigue existiendo en la zona de Argentina pero en la de Chile se extinguieron. José Luis Comellas, apunta que estos habitaron esta zona unos dos siglos y más tarde se extinguieron debido a una escasa fertilidad o a la conquista de éstos por parte de un grupo más numeroso, que son los actuales habitantes de Patagonia[28].

2.4.1. Recepción de los europeos

Hasta el 19 de mayo de 1520 no entablaron con los autóctonos de esta zona austral. Pigafetta es muy prolijo en detalles de los habitantes de lo que se conocerá como Patagonia. Los exploradores tuvieron un primer contacto con uno de los nativos y por las huellas que dejó en el suelo se pensaron que se trataba de un gigante. Las huellas eran más grandes que la de los europeos del momento debido al calzado que utilizaban. Se trataba de un calzado recubierto de piel de guanaco[29]. Su nombre deriva de *Pathagon*, nombre de un gigante que aparece en la novela de caballería de principios del siglo XVI, *Primaleón*. Esta obra es la continuación del *Palmerín de Oliva*, de Francisco Vázquez. Esta

[26] COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis- **La travesía del atlántico (II)**, p. 141.
[27] Actualmente es una ciudad argentina, provincia de Santa Cruz, en la zona de Patagonia.
[28] COMELLAS GARCÍA-LLERA – **La travesía del atlántico (II)**, pp. 141-143.
[29] *Guanaco:* mamífero salvaje propio de las zonas de Sudamérica. Es similar a la llama. Cuenta con un pelaje duro para soportar las inclemencias del tiempo de la zona patagona.

obra resultó de gran éxito, contando con varias reediciones. El catedrático y profesor de la Universidad de Sevilla, José Luis Comellas, nos advierte de que resulta improbable que Magallanes la leyera, pero sí alguno de los tripulantes más letrados. A esto se le suma que por el Viejo Mundo circulaban innumerables leyendas de gigantes. Otra teoría asegura que al utilizar calzado realizado con piel de guanaco, parecía que tenían enormes pies, de donde derivaría la palabra *Patagón*[30].

2.4.2. Aspecto físico

Esta raza se integra dentro del grupo humano de los pámpidos, al cual pertenecen los Mataco, los Toba, los Tehuelche y los Ona. Los varones y las mujeres son prácticamente de la misma estatura y sus rostros eran muy similares. Son de tez morena, cabellos gruesos y largos y de cuerpo son atlético, equilibrado y bien formados[31]. Pintaban sus rostros de rojo, excepto los ojos que los pintaban de amarillo. El cabello se lo blanquean con polvos. Visten mantos hechos de piel de guanaco, al igual que sus abarcas[32]

2.4.3. Modo de vida

Los gigantes patagones forman parte, junto con las amazonas, los acéfalos y los caníbales, lo que se conoce como «razas monstruosas» que encontramos en textos desde la Antigua Grecia hasta la época medieval. Hay estudiosos que defienden que estos exploradores tenían predisposición a ver en sus expediciones lo que conocían a través de los escritos, los cuales solían ser poco científicos. En la tradición europea, en los escritos que abundaban estos gigantes, era en las novelas de caballería. Los estudios del académico Javier Roberto González, estipulan que existen características comunes entre la novela y lo que supuestamente vieron los expedicionarios al mando de Magallanes. Algunas características comunes son: tamaño, fealdad, velocidad, armas, dieta, salvajismo, etc. De este modo, exageraban lo que veían para obtener financiación para otras expediciones o engrandecer el viaje. Este no fue el único autor que escribió sobre los gigantes; se le suma Maximiliano Transilvano en su epístola a Mateo Lang, Pedro Mártir de Angleria en su obra *Décadas del Nuevo Mundo* o López de Gómara en su *Historia General de las Indias*[33]. Este último nos lo define como de once a trece palmos de altura, de «estatura grandísima» y de disformes pies[34].

Se ha relacionado la Patagonia con las antípodas. Diversos expedicionarios destacaban los gigantes pies de estos pobladores. La creación de esta idea probablemente provenga de los mapas medievales donde los habitantes de las tierras del hemisferio o del polo sur estaban habitadas por monstruos con enormes pies. A esto se le añade la cultura

[30] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R- **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 76.
[31] APARICIO, Francisco de - **Relaciones de la sociedad argentina de antropología**, pp. 32-33.
[32] PIGAFETTA, António, pp. 205-206.
[33] FLORES DE LA FLOR, Mª Alejandra- **Los relatos de viaje al Océano Pacífico: el Estrecho de Magallanes y la leyenda de los patagones.**
[34] LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco- **Historia General de las Indias**, p. 107.

popular, ésta, estaba plagada de imágenes de gigantes y la imagen grotesca del cuerpo era una constante. El imaginario probablemente estuviera a medio camino entre mito o ficción y realidad. El continente americano se seguía viendo como un espacio maravilloso e inhóspito. Encontramos ciertas semejanzas en la descripción que Pigafetta hace de los patagones y que el franciscano italiano Giovanni da Pian del Carpine realiza de los mongoles. Ambos tienen en común esos gigantes pies y voces graves. Las voces de los patagones son descritas como la de un toro y la de los mongoles como la de un perro[35].

A este pueblo también se le conoce como aónikenk, son cazadores- recolectores y nómadas, el espacio donde se mueven es entre el río Santa Cruz y el estrecho de Magallanes. Se organizan en familias, compuestas por los padres, los hijos y los familiares más próximos; compartían la misma vivienda. Ellos se dedican a las labores de caza, a las de elaboración de armas —arcos, flechas, lanzas y boleadoras—, a la defensa de la familia y a instruir a los varones en dichas actividades. La base de la alimentación era de productos de origen animal, se comían los sesos, la médula, el corazón, los riñones o las entrañas. Comían algunos productos marinos y pocos vegetales[36], como la yuca. Las mujeres se dedican a criar a los hijos, a montar y desmontar las tiendas, al aprovisionamiento de agua, la recolección y preparación de la comida, a coser, a curtir las pieles y a cuidar a los enfermos[37]. El capitán Juan Carvalho quería hacerse con varias mujeres para llevarlas a Europa y que vieran como son esta raza de gigantes. Esto fue expresamente prohibido por Carlos V, quien sostuvo que no se les puede hacer esclavos a los indios porque va contra la ley natural. Los nativos reciben el título de servidumbre natural pero esto no justifica de ninguna manera su esclavitud. Los españoles no pudieron hacer esclavos de manera lícita[38].

2.4.4. Creencias y mitología

Los tehuelches no poseen ningún tipo de escritos ni religiosos ni de ningún otro tipo donde plasmaran su visión del mundo, del universo o de los seres humanos. Debido a esto no hay unanimidad en cuanto a las creencias de este pueblo. Todas las versiones fueron transmitidas por vía oral, como le ocurre a Pigafetta. Si bien es cierto que en lo esencial no varían los relatos. El mundo está dividido en dos partes: un plano terrenal y perceptible y otro supraterrenal e inalcanzable[39]. Pigafetta asegura e investigaciones actuales demuestran que estos nativos cuentan con un dios bondadoso conocido con el nombre de Setebós o Kooch, éste estaba rodeado de dioses menores que representaban al sol, la luna, las nubes y demás elementos naturales. Se sabe que a los muertos los envolvían en cueros y los enterraban en unos montículos orientados al este. Arraken era

---

[35] VASCO, Gustavo- **Regio gigantum**, pp. 225- 232.
[36] BAHAMONDE GALLARDO, Claudia- **Dumont d´Urville al encuentro de los patagones**, pp. 5- 6.
[37] BAHAMONDE GALLARDO – p. 6.
[38] GARCÍA AÑOVEROS, Jesús María - **Carlos V y la abolición de la esclavitud de los indios. causas, evolución y circunstancias**, pp. 64- 66.
[39] BERNAL, Irma; SÁNCHEZ PROAÑO, Mario- **Los Tehuelches**, pp. 59- 60.

otra deidad que le relacionaba con las catástrofes, desgracias, enfermedades y muertes[40]. Setebós o Kooch fue quien creó a los peces, aves, insectos y mamíferos. Los tehuelches cuentan con mitos de fundación y con héroes —suelen ser antepasados— y con semidioses que tienen la orden de ordenar la parte natural del universo y de enseñar a vivir a los humanos[41].

2.5. Cruce del Estrecho de Magallanes

Al salir del puerto de San Julián una fuerte tempestad les alcanza y logran llegar al cabo de las Once Mil Vírgenes. Se pensaba que no tendría salida por el oeste pero, al navegar por dentro de esta bahía, se encuentran con un estrecho de una legua de ancho, el cual estaba plagado de isletas de arena, de canales y de bahías[42]. Siguieron dirección sursuroeste hasta llegar al cabo Froward. La expedición se dirige hacia la salida al océano, llegando al cabo Deseado y el 28 de noviembre desembocando en el océano. Recorrieron en 39 días 305 millas desde cabo Vírgenes hasta cabo Deseado[43].

3. Cruce del Pacífico y pueblos nativos de Oceanía y del sudeste asiático

3.1. Océano Pacífico

Navegaron por este mar casi cuatro meses, recorrieron más de cuatro mil leguas, sin encontrar en el trayecto islas habitadas, tan solo se toparon con las deshabitadas islas Infortunadas, conocidas actualmente como atolón de Puka Puka. Al no toparse con ningún temporal, lo denominaron «mar Pacífico», el cual fue surcado por primera vez por Magallanes, aunque fue descubierto por Vasco Núñez de Balboa. No se sabía con certeza la extensión de este océano[44]. La expedición de Magallanes se vio favorecida por que la corriente de Humboldt les dirigió al centro del océano[45]. Las investigaciones de Fitzpatrick y Callaghan sobre este tema han resultado ser muy innovadoras[46]. Han encontrado evidencias de que el fenómeno «El Niño» afectó en la primera circunnavegación de la Tierra, enviándoles a Guam, demasiado al norte del destino previsto[47]. Durante este trayecto únicamente se encontraron con dos pequeñas islas deshabitadas, la de San Pablo el 24 de enero de 1521 y la isla de los Tiburones, el 4 de febrero.

---

[40] HERNÁNDEZ, Isabel- **Los indios de Argentina**, pp. 59- 60.
[41] BERNAL; SÁNCHEZ PROAÑO – **Los Tehuelches**, pp. 59-60.
[42] ALBO, Francisco [et al] - **Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao "Victoria"**, pp. 75- 76.
[43] FERNÁNDES VIDAL, Ignacio- **El estrecho de Magallanes**, pp. 157- 161.
[44] FERREIRA, José- **Itinerário de Vasco da Gama.**
[45] COMELLAS, José Luis- **La Primera Vuelta al Mundo**, pp. 104-106.
[46] COMELLAS – **La Primera Vuelta al Mundo**, pp. 105- 106.
[47] KIRKLAND, Kyle- **Marine Sciences. Notable Research and Discoveries**, p. 119.

3.2. Isla de Los Ladrones

La isla de Los Ladrones contaba con población indígena, los chamorros. La denominación de este archipiélago ha cambiado en varias ocasiones. A partir de 1668 se le empieza a conocer como las islas Marianas, en honor a la reina regente Mariana de Austria, viuda de Felipe IV. Guam es la isla más grande del archipiélago, la más meridional y donde llega la expedición de Magallanes y Elcano[48]. Este es el primer encuentro entre europeos y los isleños de Oceanía. El grumete de la flota de la Armada del Maluco, el gallego Gonzalo de Vigo, llega a Guam donde vivió varios años, siendo el primer europeo que convivió con los pobladores oriundos[49]. Existen varias teorías sobre el origen de este pueblo, puede que procedieran del continente perdido de Mu, o de Sudamérica, aunque la teoría más extendida es que son oriundos de sudeste asiático. Probablemente procedieran de Filipinas en busca de nuevas islas[50].

3.2.1. Primer contacto con los expedicionarios

La Armada del Maluco se adentra en el Pacífico en noviembre de 1520 y llegan a la isla de Guam[51] tres meses y veinte días después. La carencia de alimentos era total y la mayor parte de la tripulación padecía escorbuto[52]. La tradición sobre la llegada de los expedicionarios a Guam es confusa, puesto que se entremezclan la narración sobre la llegada de Magallanes y la de Legazpi en 1565. La más extendida, asegura que donde llega la tripulación es a la bahía de Umatac[53], actual ciudad de Umatac, localizada al sudoeste de la isla de Guam. Sin embargo, otras investigaciones como la de Rogers y Ballendorf, recogidas en el artículo de Álvarez Piñer, sostienen que a donde llegan los primeros europeos es a la amplia bahía de Tumon, puesto que esta es la primera playa en divisarse de la costa de la isla[54]. Magallanes tenía intención de entablar relaciones de amistad con los nativos, pero tras conseguir unas pocas provisiones, decide zarpar[55].

La recepción en esta isla de la Micronesia por parte de los pobladores indígenas no fue la esperada, estos se subieron a los barcos para intentar robar lo que encontraban a su alcance[56]. El capitán del navío de la flota de Magallanes, enfurecido, saltó a tierra y arrasó

---

[48] FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo- **La organización de la marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)**, p. 94.
[49] RODRÍGUEZ-PONGA SALAMANCA, Rafael- **El valor económico de una lengua minoritaria: el chamorro de las islas Marianas.**
[50] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. - **A History of Guam**, pp. 4- 5.
[51] La isla de Guam formó parte del territorio español hasta 1898.
[52] RAHN PHILLIPS, Carla - **La expedición Magallanes-Elcano**, p. 157.
[53] MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos - **El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo**, p. 199.
[54] MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos – **El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo**, p. 199.
[55] MADRID GERONA, Danilo - **El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas**, p. 207.
[56] BORAO MATEO, José Eugenio - **Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes--Elcano**, p. 63.

parte del poblado, quemando unas cuarenta o cincuenta chozas. No vieron conveniente detenerse en la isla después de presenciar estos actos hostiles[57]. Este primer contacto no les dio una buena imagen de este nuevo territorio[58] y debido a este desastroso primer encuentro el archipiélago recibió el nombre de islas de Los Ladrones[59].

3.2.2. Aspecto físico

Estos nativos tenían la piel de color tostado y su pelo era negro y lacio y se lo peinaban con recogidos en la parte alta de la cabeza. Las mujeres eran atractivas y hermosas. No solían utilizar ningún tipo de vestimenta, aunque las mujeres se cubrían sus partes íntimas con unas telas hechas de fibras de cocoteros, denominadas *tifi*. Para ocasiones especiales utilizaban faldas hechas con hibisco. Solían decorar su cabellera con tocados de flores y su cuerpo con flores, con cinturones hechos de cocos y con collares fabricados de concha de tortuga. Los varones, tal y como nos narra Pigafetta, utilizan unos sombreros puntiagudos y se ayudan para caminar de bastones curvos, llamados *tunas*[60].

3.2.3. Modo de vida

Las investigaciones que el historiador experto en cultura de Micronesia, Lawrence J. Cunningham, defiende que los antiguos chamorros están organizados por una especie de gobierno. Cada aldea forma una especie de consejo presidido por la nobleza. Contaban con un estricto sistema de castas, según el cual los matrimonios debían realizarse dentro del propio clan. La casta más alta era la de los *chamorros*, la cual queda dividida en dos: los *matua*, que eran los gobernantes, los jueces, médicos, líderes espirituales, etc. y los *acha´ot* que eran de un rango inferior, por lo que podían ayudar a los *matua* pero no podían ser gobernantes. La casta baja eran los *manachang*. No se sabe con certeza si son oriundos de la misma zona, porque no guardaban similitudes físicas con los chamorros. Los de alto estatus son más grandes, saludables y cuentan con un color de piel más claro, mientras que la gran mayoría de los pobladores son más pequeños y más oscuros de piel. Tradicionalmente se ha creído que esta diferencia derivaba de que los aborígenes de esta isla fueron conquistados por una élite. Esta tesis queda desmentida debido a estudios antropológicos y científicos, los cuales defienden que pertenecen a la misma raza y las diferencias físicas están relacionadas con la alimentación y los modos de vida, no con un distinto origen[61].

Los hombres solían dedicarse a construir las casas y las canoas (Figura 3), a cazar pájaros, cangrejos y murciélagos y a pescar. Las mujeres se quedaban en el hogar y solían cocinar y elaborar tejidos, canastos, cerámica y herramientas. Las hijas solían quedarse

[57] PIGAFETTA - pp 225.
[58] BORAO MATEO, José Eugenio – **Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes--Elcano**, p. 63.
[59] MADRID GERONA – **El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas**, p. 207.
[60] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 18- 21.
[61] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 38- 40.

Figura 3

en casa aprendiendo estas labores. La mujer chamorra cuenta con mucha autoridad, eran las que organizaban y controlaban sus familias, sus hogares y sus propiedades. Siendo el hermano de la madre la persona más importante del clan familiar y los hijos tomaban como propio el nombre del clan de la madre en vez de la del padre[62]. Recordemos que los chamorros primitivos estaban constituidos en clanes matrilineales[63], de lo que se deduce que la figura de la mujer constituye un elemento vertebrador en la sociedad chamorra. Practicaban la monogamia y el adulterio era duramente castigado, al marido le estaba permitido matar al adúltero pero la esposa no recibía ningún tipo de castigo. Al contraer matrimonio, el esposo debía prestar sus servicios y ofrecer unos bienes al padre de la novia para poder contraer matrimonio con ella. La mujer tras tener al primer hijo se convertía en la figura central de la familia. Los hijos dependían de la figura materna y la descendencia era reconocida por vía materna[64]. Para el antropólogo experto en culturas de Filipinas, Mario Zamora, la mujer tenía desde el principio más poder que el hombre[65]. Por lo tanto estamos hablando de una estructura matriarcal, según la cual la mujer es la que recibe el mando y el poder en la organización de la familia y de la comunidad.

En cuanto a la alimentación indicamos que abundaban los peces, los mariscos, los crustáceos y las frutas en esta isla. Los chamorros eran los únicos isleños del Pacífico que cultivaban el arroz. Solían cocinar estos alimentos en hornos que cavaban bajo tierra. Para transportar el agua utilizaban cañas de bambú[66].

Las casas de los chamorros son, según los españoles, las mejor construidas de todas las islas del Pacífico, son largas y estrechas. Edificaban los pilares de madera o de roca volcánica y sobre ellos colocaban las hojas de palmera a modo de tejado. las hojas llegaban hasta el suelo, lo que las protegía de los tifones[67]. Al ser isleños construían canoas, similares a las góndolas en su estrechez y largura. Las pintaban de rojo, negro y blanco y las hojas se hacían de hojas de palmera cosidas, y construyen unos balancines anexos a la canoa, lo que les permite que la navegación no zozobre[68]. Sus canoas contaban con

[62] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 37- 38.
[63] ZAMORA, Mario D. - **Los indígenas de las islas filipinas**, pp. 291.
[64] ZAMORA – **Los indígenas de las islas filipinas**, pp. 293- 294.
[65] ZAMORA – **Los indígenas de las islas filipinas**, p. 294.
[66] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam,** pp. 21-23.
[67] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam,** pp. 26- 27.
[68] PIGAFETTA, António - pp. 226- 227.

un complejo diseño y eran las más veloces conocidas hasta el momento, esto es debido al sistema de balancines de la proa[69].

3.2.4. Cosmogonía

Como suele ocurrir con estos pueblos originarios, cuentan con una narración sobre cómo se creó la tierra donde viven. Al inicio, el agua cubría la mayor parte de la tierra y no había lugar donde vivir. En ese momento habitaban gigantes que tenían mucho poder, dos de estos gigantes más fuertes fueron *Puntan* y su hermana *Fu´uña*[70]. Puntan era muy anciano y sabía que iba a morir pronto, por lo que le ordena a su hermana que a su muerte, tome su cuerpo y que de él cree la tierra. De este modo un ojo se convierte en el sol, el otro ojo en la luna, las cejas el arcoíris, el pecho en el cielo y la espalda en la tierra. *Fu´unña* hizo lo que su hermano le dijo, mezcló todo con agua y creó una enorme roca, la cual dividió en pequeñas piedras y creó a los primeros habitantes de Guam. El demonio *Chaife* controlaba los vientos, las olas y el fuego; torturaba las almas en el volcán del monte Sasalaguan pero un alma logró escapar y creó al hombre y a la mujer con la tierra roja y del calor del sol[71].

Los antiguos chamorros creían que el alma vivía eternamente y que las almas de sus ancestros eran espíritus poderosos, que al morir se convertían en sagrados. Los vivos mostraban respetos a sus muertos llevándoles regalos y les rezaban en busca de ayuda, consuelo o buena suerte. La palabra que los chamorros emplean para referirse al alma es *ante* y la que utilizan para referirse al espíritu maligno es *aniti*. Creían que el *aniti* vivía en el bosque, escondiéndose entre los banianos —higueras de Bengala—. Los espíritus ancestrales eran los que cuidaban de los vivos pero si la persona moría por una causa violenta su alma no estaba protegida por estos espíritus, sino que por el contrario, se le consagraba al dios *Sasalaguan*, dios del viento, de las olas y del fuego. Si la persona moría bajo circunstancias normales, el alma bajaba a un paraíso subterráneo, donde sus ancestros le protegerían. Algunos estudiosos no defienden del todo esta idea, puesto que sostienen que los conceptos de paraíso e infierno fue traída por los misioneros. Este pueblo contaba con líderes espirituales o chamanes, denominados *makahna*, los cuales eran muy respetados. En sus hogares guardaban los cráneos de los líderes anteriores, esto les otorgaba fuerza. Los chamorros, como es habitual en estas sociedades veneraban a sus ancestros reuniéndose para contar historias y haciéndoles ofrendas de arroz, semillas o anzuelos de pesca[72]. Los *taotaomo´na* son los espíritus de los jefes ancestrales de Guam, la mayoría son hombres que toman la forma humana pero con una apariencia un tanto tenebrosa. Algunos no tienen cabeza y otros tienen unos largos dientes y viven en la jungla[73].

---

[69] CUNNINGHAM, Lawrence J. - **Ancient chamorro society**, pp. 149- 152.
[70] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 44- 45.
[71] CUNNINGHAM, Lawrence J. - **Ancient chamorro society**, pp. 1-3.
[72] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 40- 42.
[73] CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY, Janice J. – **A History of Guam**, pp. 48- 49.

Las leyendas y su transmisión oral constituían la fuente de conocimiento. Los chamorros no contaban con un sistema educativo. Para dar respuesta al origen de la tierra, a la geografía y a su raza, se servían de la mitología. De modo que las leyendas estaban integradas en todos los aspectos de la vida social. Ya en el siglo XVII con la llegada de los jesuitas y con la fundación de la misión de Agana —actualmente conocida como Agaña es la capital de Guam—, se procede a impartir fundamentos de enseñanza y de religión[74].

3.3. Archipiélago de San Lázaro

El archipiélago de San Lázaro, situadas en las actuales Filipinas, está compuesto por unas siete mil islas, por lo que la posterior conquista de este territorio no fue sencilla. La población se dividía en tribus que estaban sometidas a sultanes musulmanes. Los nativos no opusieron resistencia al dominio español porque en ellos veían un buen aliado para deponer a los musulmanes. La mayor parte de estos sultanes estaban sometidos a los de Borneo y Joló[75]. Nosotros nos vamos a centrar en analizar las islas con las que la Armada del Maluco tuvo un contacto directo.

3.3.1. Isla de Samar y Leyte

Tras diez días de travesía, el 16 de marzo de 1521 llega la expedición de Magallanes y Elcano a la isla de Samar, denominada por los europeos como Zamal. Tras esta, divisaron la isla deshabitada de Humunu —actualmente conocida como Suluan— decidieron descansar y ordenaron armar una tienda para los enfermos y sacrificar una cerda. Llegaron a la conclusión de que estas islas forman parte del archipiélago, al que denominaron de San Lázaro por haber sido descubierto ese día. Años más tarde, en 1542 Ruy López de Villalobos cambia el nombre a Filipinas, en honor al futuro rey Felipe II[76]. Pigafetta no habla del nombre Filipinas, se refiere a estas islas como de San Lázaro. En el momento que se lleva a cabo la hazaña de la primera vuelta al mundo, Felipe II aún no había nacido.

3.3.1.1. Primer contacto con los expedicionarios

Al segundo día de su estancia en la isla de Humunu, llega a la costa una canoa con nueve indígenas procedentes de la isla próxima de Samar. Estos pobladores tienen unas costumbres más desarrolladas que los chamorros. Se mostraron muy atentos con el poblador extranjero, llevándoles provisiones y a través de la comunicación no verbal les dijeron que volverían trascurridos cuatro días con más alimentos. También contaban con especias como clavo, canela, pimienta y nuez moscada. Esto nos lleva a la conclusión que los habitantes de estas islas habían tenido contacto previo con los europeos y que, por lo

[74] ZAMORA, Mario D. - **Los indígenas de las islas filipinas**, pp. 294- 295.
[75] CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia - **Borneo en la consolidación de la presencia de España en Filipinas**, pp. 11- 12.
[76] PIGAFETTA, António - pp. 227- 230.

tanto, conocían sus intereses por las especias. Tal y como dijeron, volvieron a los cuatro días con dos canoas repletas de nueces de coco, naranjas, vino de coco y una gallina. Su líder era un anciano tatuado, con pendientes y una larga cabellera. Magallanes ordena engalanar las naos para recibirlos con una merecida ceremonia, cuando volvieron a sus canoas se dispara una salva, lo que trajo el consecuente susto de los nativos, los visayas[77].

Al llegar a las costas de Leyte, Magallanes se entera de que esa zona estaba gobernada por un gran rey. Para entablar relaciones con él, envía a un embajador malayo como intérprete. El monarca, junto con ocho acompañantes, visitaron la nao capitana de Magallanes y éste hizo alarde de armas y artillería. Ordenó revestir a un soldado con una armadura para que comprobaran la eficacia de las espadas y dagas. El rey de Leyte era hermano del rey de Massana. Los nativos de estas zonas son más sofisticados, lo que se aprecia en las viviendas más elaboradas[78]. Tal y como narra Pigafetta, el rey les regaló tres vasos de porcelana llenos de arroz y el capitán le ofreció una túnica roja y amarilla. Intercambiaron mercancías y entablaron unas buenas relaciones. El rey les invita a comer y les agasaja con los mejores manjares con los que contaban: vino, arroz, pescado asado y carne de cerdo guisada. Pasaron la noche con el hijo del rey y al día siguiente los llevan a una isla contigua en la que abundaba el oro[79]: «había pepitas de oro tan gruesas como nueces, y aún como huevos»[80].

El día 31 de marzo de 1521, domingo de Pascua, tiene lugar la primera misa en estas tierras. El capellán y varios marineros fueron enviados para preparar la misa y el capitán envía al intérprete a comunicar al rey que iba a tener lugar la misa y éste decide enviar dos cerdos como señal de apoyo. El rey se une a la celebración de esta misa e imitaba todo lo que el capitán hacía. Magallanes ordena traer una gran cruz con los clavos y con la corona de espinas, postrándose el rey ante ella. Deciden colocarla en la cima de la colina más alta para que fuese fácilmente divisable desde toda la isla[81].

3.3.2. Cebú

Esta isla es conocida entre los nativos como Sugbo. Se trata de una de las más antiguas islas habitadas de las Visayas y la mejor posicionada para el comercio de todo el archipiélago. Es un pueblo portuario que cuenta con tráfico marítimo desde el siglo XIII lo que indudablemente le aporta una riqueza incomparable con los demás puertos de la zona. Los mercaderes llegaban a sus costas en busca del algodón, esclavos y oro. Cebú actuaba de mercado central donde los pueblos de los alrededores levaban sus productos. Se criaban cerdos y se cultivaba arroz, caña de azúcar, vino de palma, distintos tipos de frutas, canela, jengibre y sedas. Esto genera una gran riqueza entre la población local y los caciques. La posición estratégica y la riqueza de estas isla hacen que Magallanes desde

[77] RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. - **La Primera Vuelta al Mundo**, pp. 100- 101.
[78] COMELLAS GARCÍA LLERA, José Luís – **La Primera Vuelta al Mundo**, pp. 102- 103.
[79] PIGAFETTA, António - pp. 232- 235.
[80] PIGAFETTA - p .235.
[81] PIGAFETTA, António - p. 236- 237.

un inicio se plantee entablar lazos de amistad. El cacique de Cebú, Humabón, es el más influyente de la zona[82].

3.3.2.1. Primer contacto con los expedicionarios

El rey de Massana se ofrece para conducirles a Cebú, a donde llegaron el 7 de abril. Se toparon con una civilización muy avanzada, cuyos puertos estaban repletos de indígenas que mostraban interés por el comercio. El rey de Cebú quiso cobrar un impuesto a los exploradores europeos pero, el rey de Massana intercedió para que no fuese gravado. Los reyes de Cebú junto con ochocientas personas de distintas edades fueron bautizadas. Uno de los acontecimientos más importantes fue el bautismo de los reyes y la entrega a la reina Juana —recibe este nombre en honor a la madre de Carlos V— una talla flamenca del Niño Jesús, la cual se convertirá en el símbolo del catolicismo en Filipinas. El hermano del rey se encontraba gravemente enfermo y Magallanes decide organizar una procesión hasta su casa, bautizándole a él, a su esposa y a sus diez hijos; consiguió reponerse[83]. Pigafetta nos narra cómo ante su pronta recuperación, el hermano del rey decide destruir todos los ídolos paganos a los que adoraban y derribar los altares que tenían en las playas y en los que se reunían para comer carne consagrada a los dioses. Los destruyeron al grito de ¡Castilla! en honor a Carlos V. De esta manera, el rey de Cebú se convierte en vasallo del rey de España y obliga a los reyes de las zonas próximas el sometimiento al rey de Cebú, lo que trajo complicaciones[84].

Con este hecho da comienzo la evangelización de estas islas. Cuarenta y cuatro años más tarde llegará la expedición de Urdaneta y los agustinos, quienes seguirán con esta labor. Aunque fueron bautizados por los primeros españoles, no tenían un claro conocimiento de lo que significaba la religión católica pero, sentían una clara devoción por el Santo Niño (Figura 4), posiblemente se tratase de uno más entre sus ídolos. En relación con esta idea, indicamos lo que señala el antropólogo cultural Julius Bautista, recogido por Sierra de la Calle. Este Santo Niño fue aceptado por los cebuanos «en términos nativos, animistas paganos y precisamente por ser el último de nuestros dioses paganos fue la imagen que situó a los nativos una vez más en el camino de la recristianización»[85]. Existen numerosas leyendas en torno a esta escultura, como que sobrevivió a varios intentos de destrucción, hubo intención de quemarlo. Los cebuanos sienten gran devoción hacia él, puesto que les obró diversos milagros: salud ante sus enfermedades, mejora de cosechas y ayudándoles a vencer a sus enemigos. Relacionan a este Niño Dios con el Dios del Agua[86], según el historiador agustino Juan de Medina:

> «Contaron que le tenían metido en una cajita, y que cuando no tenían agua, y los campos se secaban se la pedían con instancia, y luego se la daba. Otras veces

[82] MADRID GERONA, Danilo - **El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas**, pp. 210- 211.
[83] COMELLAS GARCÍA LLERA, José Luís – **La Primera Vuelta al Mundo**, p.107.
[84] COMELLAS GARCÍA LLERA, José Luís – **La Primera Vuelta al Mundo**, p.107.
[85] SIERRA DE LA CALLE, Blas - **El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas**, p. 321.
[86] SIERRA DE LA CALLE - **El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas** – pp. 319- 321.

hallaban en esto más dificultad, y no por eso entendían, que de su parte estaba la falta sinó de la de ellos; y así postrados por el suelo le pedían los perdonase y les diese agua, que al fin alcanzaban»[87].

La expedición de Legazpi y Urdaneta de 1565 encuentran en Cebú esta imagen y la describen cómo dentro de una caja de pino han encontrado a un Niño Jesús revestido con unos ropajes de lana roja típico de Flandes. Cuenta con dos dedos de la mano derecha alzados, en posición de bendición y en la mano izquierda sostiene una esfera sobre la que se alza una cruz. Esta imagen se alberga desde el siglo XVI en la basílica del Santo Niño en Cebú. El Museo de Arte Oriental de Valladolid guarda una copia[88]. Se trata de un marfil hispano-filipino, el cual se sabe que fue realizado por artistas orientales, posiblemente por los sangleyes -población china que residía en Filipinas- en el siglo XVII.[89].

Figura 4

[87] MEDINA, Juan De - **Historia de los sucesos de la Orden de N. gran P. S. Agustín, de estas Islas Filipinas**, p. 42.

[88] SIERRA DE LA CALLE - **El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas**, p. 212.

[89] **Marfiles hispano-filipinos**. Colecciones del Museo Oriental/ Arte Filipino.

3.3.3. Mactán

Recordemos que el cacique de la isla de Cebú, Humabón, era vasallo de la corona española, lo que produjo el descontento de los demás caciques de las islas próximas, como es el caso del de la isla de Mactán, Lapulapu —también conocido bajo el nombre de Cilapulapu o Calipulaku—. A la llegada de los europeos estaba habitada por cuatro o cinco poblados de unos tres kilómetros cada uno. La figura de Lapulapu se asienta sobre un enigma, puesto que se menciona en poco relatos, dedicándole el cronista Pigafetta unas líneas. La mayor parte de la información procede de fuentes secundarias y sin fundamento histórico[90]. Si bien es cierto que se le concibe como un héroe en los discursos nacionalistas. Las fuentes más fidedignas son las del historiador portugués del siglo XVI, Gaspar de Correa, quien lo describe como un anciano cacique que tenía unos setenta años cuando los europeos llegaron; para nada se le define como ese joven héroe que derrotó a Magallanes[91].

Mactán era una pequeña isla de las Visayas muy respetada por los demás territorios, posiblemente debido al poderoso ejército y a la ferocidad de su cacique que se dedicaba a la piratería, al rapto y a la destrucción y saqueo de las islas vecinas. La enemistad entre Lapulapu y Humabón posiblemente vino derivada de la piratería que el primero ejercía sobre los comerciantes que viajaban hasta la ciudad de Opón, principal enclave de la isla de Mactán, que estaba estratégicamente ubicada en la entrada del estrecho que conectaba con Cebú[92].

3.3.3.1. Recepción de los europeos

Los reyes-caciques de estas islas Visayas abrazaron a la religión cristiana, excepto el líder de la isla de Mactán, Lapulapu, quien rehusó convertirse y desafió a Magallanes a una batalla en una de las playas de la isla. No se sabe con certeza qué fue lo que movió a Magallanes a entablar combate con Lapulapu y sus hombres debido a que los expedicionarios recibieron órdenes claras del rey Carlos V de no entrar en combate con los indígenas de las zonas que descubrieran. Posiblemente Magallanes decidió que esta era la mejor opción, para así afianzar su alianza con el cacique de Cebú, quien tenía a Lapulapu como principal enemigo. Tanto Humabón como los marineros le recomiendan no entrar en conflicto con este líder, pero Magallanes desoyó sus consejos, desencadenando el fatal desenlace[93].

Para el ataque Magallanes contaba con setenta hombres organizados en dos botes y el primer imprevisto no tardó en sucederse. Los botes españoles no pudieron acercarse

---

[90] Existen pocos testigos oculares y pocas fuentes contemporáneas. Las únicas más fidedignas son la de Pigafetta y la de Gaspar de Correa.

[91] MADRID GERONA, Danilo - El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas, pp. 215- 217.

[92] MADRID GERONA, Danilo - El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas, pp. 217- 218.

[93] MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos - El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, pp. 200- 201.

a la playa porque esta tenía poco fondo y la base era de coral. De modo que los hombres dirigidos por Magallanes tuvieron que caminar entre medio y un kilómetro con el agua por las rodillas y sobre una base rocosa, hasta llegar a la playa. Esto fue aprovechado por Lapulapu y sus hombres para lanzarles una lluvia de flechas envenenadas, reconocieron a Magallanes y todos los ataques se concentraron en acabar con su vida. Fue herido en la cara, un brazo y una pierna, tras esto fue rodeado y asesinado[94]. Pigafetta lamenta la muerte de Magallanes:

> «Espero, Ilustrísima Señoría, que la gloria de Magallanes sobreviva a su muerte. Adornado de todas las virtudes, mostró inquebrantable constancia en medio de sus mayores adversidades. En el mar se condenaba a sí mismo a más privaciones que la tripulación. Versado más que ninguno en el conocimiento de las cartas náuticas, sabía perfectamente el arte de la navegación, como lo demostró dando la vuelta al mundo, lo que nadie osó intentar antes que él»[95].

Para rememorar esta batalla se han erigido dos monumentos en la isla de Mactán muy próximos entre sí: uno dedicado a Lapulapu (Figura 5) otro a Magallanes (Figura 6). Ante esta situación de falta de hombres, no se puede continuar la expedición con tres naves, por lo que se decide quemar la nao *Concepción*[96].

3.3.4. Aspecto físico

Las mujeres visayas tienen gran cantidad de cabello, negro y largo, llegando a arrastrar por el suelo y se lo cuidaban más que ninguna otra parte del cuerpo, decorándoselo con flores y hierbas olorosas. Algunos varones tenían largas cabelleras, igual que las mujeres y se lo recogían a modo de coletas. Agujereaban sus orejas con entre dos y tres orificios, utilizaban brazaletes, anillos, collares y gargantillas, todo ello hecho de oro. Los hombres vestían una especie de mantas blancas de seda, que les caía desde el abdomen hasta las rodillas, dejando los laterales de los muslos al descubierto y se ponían una especie de sayo con el cuello escotado y con mangas justas, podían ser abiertos o cerrados. Para protegerse del sol y de la lluvia utilizaban unos sombreros de paja o palma, aunque lo más común era utilizar una especie de turbante. Las mujeres vestía unas faldas cortas de colores y unos sayos cortos que sólo cubría el pecho[97].

3.3.5. Modo de vida

La población principal de las islas de Bantayán, Bohol, Cebú, Leyte, Marinduque, Mindanao, Nagros, Panay y Samar son los visayos. Los visayos son por lo general un pueblo de labradores, ganaderos, tejedores, carpinteros, orfebres y comerciantes[98].

---

[94] MADRID ÁVAREZ-PIÑER – El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, p. 201.
[95] PIGAFETTA, António - p. 258.
[96] MADRID ÁVAREZ-PIÑER – El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, p. 203.
[97] YEPES, Victoria - **Historia Natural de las Islas Bisayas**, pp. 20- 28.
[98] ZAMORA, Mario D. - **Los indígenas de las islas filipinas**, p 41.

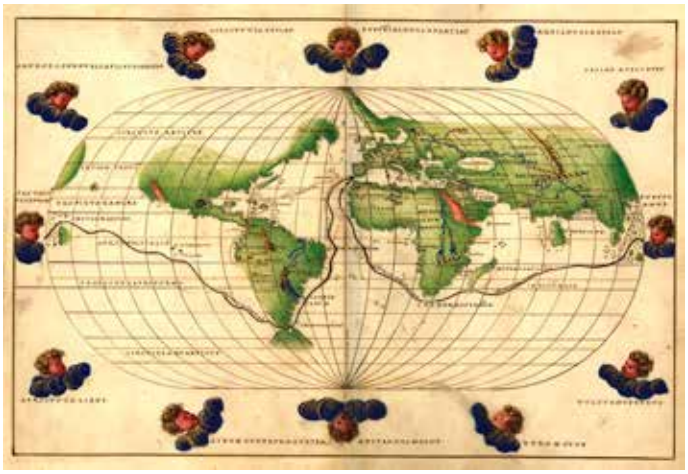


Figura 5

Figura 6

Debido a la abundancia de oro, labraban este material, de igual manera que en Europa se hacía con la plata[99]. Concretamente, Cebú vivía del comercio y no estaba gobernada por un mero cacique local. Humabón es calificado por Pigafetta como *rajah*. En este sentido, el orientalista Kenneth Hall, señala que Humabón controla el comercio exterior y ejerce un control monopolístico sobre las importaciones y exportaciones[100]. Los visayos son por lo general un pueblo de labradores, ganaderos, tejedores, carpinteros, orfebres y

[99] YEPES, Victoria – **Historia Natural de las Islas Bisayas,** p. 46.
[100] MADRID GERONA, Danilo - El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas, pp. 212.

comerciantes[101]. Debido a la abundancia de oro, labraban este material, de igual manera que en Europa se hacía con la plata[102].

La sociedad prehispánica estaba organizada en grupos dispersos, generalmente ubicados en las proximidades del mar, los ríos y los lagos. La comunidades de las islas que componen el archipiélago de las Visayas se desarrollan de una manera diferenciada. Los lazos matrimoniales eran la base de alianzas entre los pueblos vecinos. El individuo más anciano recibía el mando y su principal labor era la de intermediar en las disputas. La unidad básica de organización es la familia y pasada tres generaciones los ancestros se convierten en espíritus deificados. Los matrimonios eran habitualmente por conveniencia y el nacimiento del primogénito formalizaba esta unión[103].

Estudios arqueológicos han demostrado que los chinos se asentaron y establecieron bases en la actual Filipinas entre los siglos XI y XII. Instituyeron una red de comercio entre China y los pobladores nativos de estas islas. Las sociedades estaban dirigidas por un gobernante llamado *datu*. Recientes excavaciones arqueológicas han descubierto restos de asentamientos urbanos en las costas de Cebú, donde crecieron extraordinariamente rápido importantes núcleos comerciales como respuesta a intentar satisfacer las demandas de los pueblos extranjeros y a la necesidad de exportar sus productos. Al haber tanto flujo comercial, la piratería era una realidad que acechaba en los canales que unían estas islas. En las prospecciones se han descubierto restos de cerámica china blanca y azul de la dinastía Ming, las cuales están datadas en un siglo antes de que los españoles llegaran a sus costas. De aquí se deduce que Cebú es un importante enclave comercial que intercambiaban productos con el imperio chino, siendo la porcelana el principal producto de importación. Se empleaban esencialmente para ceremonias religiosas locales: como contenedor de mirra, estórax[104] y benjuí, para ceremonias funerarias[105].

3.3.6. Mitología

Los indígenas de las islas Visayas no tenían templos o construcciones dedicadas a ninguna divinidad, ni hacían sacrificios. Su dios principal recibe el nombre de *Malaon*, es el que tiene mayor poder. De entre las ceremonias paganas de estos pueblos destacan las fúnebres y la bendición del cerdo. La ceremonia fúnebre tiene lugar al morir un jefe local, las mujeres más respetadas iban a casa del fallecido y actuaban de plañideras. La habitación era ambientada con mirra, estoraque y benjuí; para preservar al cadáver de la putrefacción. Esta ceremonia solía durar entre cinco y seis días y una vez finalizaba se enterraba al cadáver en el cementerio, un espacio cubierto y cerrado por listones de madera[106].

---

[101] ZAMORA - **Los indígenas de las islas filipinas**, p. 41.
[102] YEPES - **Historia Natural de las Islas Bisayas**, p. 46.
[103] ZAMORA – Los indígenas de las islas filipinas, pp. 40- 41.
[104] Bálsamo típico del oeste asiático que se utiliza habitualmente en ceremonias
[105] HALL, Kenneth - **A History of Early Southeast Asia. Maritime Trade and Societal Development**, pp. 319- 320.
[106] PIGAFETTA, António - pp. 253- 254.

Debemos señalar que los musulmanes llegaron por primera vez a las islas Filipinas a mediados del siglo XIV. Los comerciantes y exploradores desde Malasia introdujeron el islam, primero a Mindanao y Borneo y desde allí al archipiélago de Joló. Sharif Makdon llega en 1380 y convierte a algunos nativos al islam, le sucede en esta labor el rajá Baguinda de Sumatra, quien con un ejército bien formado y organizado, conquista el archipiélago de Joló y los convierte a la fuerza. Posiblemente Sharif Mohamed Kabungsuwan fue el soldado y comerciante que más extendió esta religión por Filipinas, haciéndose especialmente fuerte hacia 1475 en Mindanao. Este avance del islam se detuvo cuando Magallanes en 1521 anexiona estos territorios para la corona española; reemplazando el dominio islámico. En 1570 los españoles conquistan Manila y detienen la ocupación musulmana, anexionándose el norte y la parte central del archipiélago[107].

3.4. Borneo

La tripulación, conocedora de las riquezas de Borneo, dirigen su rumbo a esta isla, en la que permanecieron desde el 8 de julio de 1521 hasta el 29 del mismo mes. Continúan rumbo a las Molucas con la *Trinidad* bajo el mando de Carvalho y la *Victoria* bajo el mando de Gómez de Espinosa. Las naves se dirigen rumbo a Palawan en una ruta no del todo sencilla, en la que pensaron en renunciar a completar esta empresa. Tras recalar en Palawan y tocar tierra en la isla de Negros, llegan a Madura, capital de Borneo[108].

3.4.1. Recepción de los europeos

Los nativos recibieron a los navegantes a bordo de una gran piragua pintada de dorado y con una bandera blanca y azul en la proa, la cual quedaba rematada por un penacho de plumas de pavo real y con un cortejo de músicos. Los expedicionarios fueron conducidos en elefante hasta el palacio real y recibidos por el sultán Ahmed y quedaron asombrados por el estricto protocolo y por las riquezas de la isla: paños de oro, piedras preciosas, oro, porcelana y tejidos de seda decoraban el palacio[109].

3.4.3. Modo de vida

El sultán vive en un gran palacio protegido por una muralla de ladrillos y por bombardas de bronce y hierro. Les sirven las mujeres de las mejores familias de la isla y cuenta con diez escribanos. Las viviendas construidas de madera se alzan sobre vigas para protegerlas del agua. Se desplazan en barca, las hay de distintos tipos y tamaños, las más grandes son los juncos[110].

---

[107] ZAMORA, Mario D. - **Los indígenas de las islas filipinas**, pp. 108- 109.
[108] MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos - El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, p. 203.
[109] MADRID ÁVAREZ-PIÑER. – El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, p. 203.
[110] PIGAFETTA, António - pp. 272- 273.

De entre las riquezas de esta isla destaca el alcanfor —se obtiene de las gotas que emanan de las cortezas de los árboles—, el jengibre, la canela, las ciruelas amarillas, las naranjas, los limones o la caña de azúcar. Existe una fauna terrestre y marina muy diversa: elefantes, caballos, búfalos, cerdos, cabreas, gallinas, ocas, cocodrilos y tortugas. Sin embargo, de entre las riquezas de Borneo destaca su porcelana, muy cotizada por su blancura[111].

3.4.4. Creencias y mitología

En Borneo convivían varias etnias y religiones. El sultán Ahmed establece la capitalidad en Madura, cerca de la antigua sede de la corte. Este se trata del segundo monarca musulmán de la isla y posiblemente fuese de origen chino. La mayoría de la población de la isla es budista. Tras la conversión al islam del rajá y la instauración de esta nueva monarquía, la mayoría de los habitantes se cambiaron de religión, convirtiéndose al islam[112].

3.5. Maluco

Las islas Molucas son el destino de estos expedicionarios. La armada se detiene en una isla filipina para arreglar las naves y destituyen a Carvalho y nombran a Juan Sebastián Elcano capitán de la nao *Victoria*. Noventa y seis días navegaron desde las islas de San Lázaro hasta su llegada a Tidor, isla del archipiélago de las Molucas[113].

3.5.1. Recepción de los europeos

A su llegada a Tidor, los expedicionarios fueron recibidos por el rey, quien fue recibido con todos los honores por los marineros. En este encuentro el monarca de Tidor aceptó la soberanía del rey de España[114]. Entre ambos se intercambiaron víveres y clavo por las mercancías que trajeron los navegantes: vidrio, cuchillos, tijeras y objetos de cobre[115]. A los pocos días entablaron relación con los reyes de Giailolo -actualmente conocida como Halmahera-, de tomaron el clavo, la nuez moscada y el jengibre[116]. Estas especias tenían distintas propiedades -digestivas, calmantes y antisépticas- y eran demandadas por las coronas europeas. El clavo gracias a su alto contenido en eugenol, tenía una propiedad fundamental, la de conservar la carne[117].

---

111 IGAFETTA, António - pp. 275- 277.
112 MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos - El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo, p. 205.
113 LUQUE TALAVÁN, Miguel - **El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico**, p. 348.
114 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustin R. – **La Primera Vuelta al Mundo**, p 127.
115 PIGAFETTA - p. 288.
116 PIGAFETTA - pp. 292- 293.
117 REY, Juan Carlos- **Clavo y nuez moscada**, p. 234.

3.5.2. Aspecto físico

El rey iba revestido con una camisa y una tela a modo de pareo; todo ello bordado de oro. Su cabeza estaba decorada con una cinta de seda y una guirnalda de flores e iba descalzo, al igual que el resto de los nativos. Las mujeres y los hombres van desnudos, sólo se cubren las partes íntimas. Ellas se envuelven el cabello con un paño hecho de la corteza de árbol, la cual se ablanda golpeándola y sumergiéndola en agua[118].

3.5.3. Modo de vida

Tidor contaba con una monarquía, cuyo rey recibía el nombre de Almanzor -así lo llamaron los españoles-. Este monarca que profesaba el islam decía ser conocedor del futuro y astrólogo, por lo que sabía que unos hombres venidos de lejanas tierras en grandes barcos iban a llegar a sus tierras[119].

3.4.4. Mitología

Estas islas fueron conquistadas por los musulmanes cincuenta años antes de la llegada de la expedición y toda la población se convierten del paganismo al islam. Del paganismo quedan algunas tribus que habitaban en la selva y que llevaban a cabo ceremonias, como danzas y festines. Los habitantes de estas islas aseguraban que indígenas vagaban por los bosques durante la noche con el cuerpo pintado y «si le tocaban, el hombre caía enfermo y moría al cabo de tres o cuatro días»[120].

4. El Índico y el regreso a España

El 11 de febrero zarpan de Timor, poniendo rumbo al Índico. Para no entrar en zona portuguesa, Elcano decide navegar paralelo a la costa de Australia y luego enderezar el rumbo, directo al cabo de Buena Esperanza. Hicieron escala en la isla de Cabo Verde, donde mueren unos veintidós tripulantes. El 7 de agosto llegaron a Tenerife y el 6 a Sanlúcar[121]. El 8 de septiembre llegan al sevillano puerto de Las Muelas (Figura 7) la nao *Victoria* con sus 18 supervivientes -de los 237 hombres que embarcaron-. Les esperaban las autoridades de la ciudad, de la casa de la Contratación y un enorme público.

> «El lunes 8 de septiembre echamos anclas junto al muelle de Sevilla y disparamos toda la artillería. Bajamos todos a tierra en camisa y a pie descalzo, con un cirio en la mano, para visitar la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y la de Santa María de la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia»[122].

---

118 PIGAFETTA - pp. 284- 294.
119 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. – **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 117.
120 PIGAFETTA - pp. 300- 304.
121 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ - **La Primera Vuelta al Mundo**, pp.132- 142.
122 PIGAFETTA, António - pp. 324.

Figura 7

El óleo sobre lienzo de Elías Salaverría (Figura 8) nos ilustra el momento que están a punto de tocar tierra los dieciocho supervivientes de la expedición de la Armada del Maluco. Habían logrado un hito inimaginable, dar la vuelta completa al orbe (Figura 9), lo que demostró definitivamente la esfericidad de la Tierra. Con este viaje encontraron una ruta para llegar a las islas de las Especias e hicieron reconocidos hallazgos entre los que destacan la flora y fauna descubiertas, los fenómenos climáticos presenciados y el contacto con pueblos nativos de América, Oceanía y sudeste asiático, pueblos con los que no se había tenido ninguna relación previa.

Figura 8

Figura 9

Conclusiones

Primeramente debemos indicar que la Primera Vuelta al Mundo, además de ser una gesta náutica, fue el momento de encuentro entre la civilización europea renacentista y los diferentes pueblos nativos de los continentes de América, Asía y Oceanía. Estas comunidades hasta entonces eran desconocidas por los europeos.

La primera comunidad indígena con los que se encuentran son los **tupinambá**, los habitantes de la costa de Brasil, concretamente de la zona de Río de Janeiro. Estos nativos pertenecen a la etnia tupí-guaraní. El antropólogo Charles Wagley cuenta con una hipótesis que deriva de los estudios lingüísticos, según la cual los tupinambá tuvieron que adentrarse en el interior del continente debido a la ocupación portuguesa. De este proceso de emigración nacen los actuales tapirapé, quienes podrían considerarse como los descendientes de los tupinambá. Con respecto a sus creencias, podemos decir que los tapirapé cuentan con un complejo sistema de ritos. Las raíces de las creencias de este pueblo, al igual que del resto de comunidades que hemos estudiado, se basan en el chamanismo y en el animismo. Los ancestros son venerados a través de ofrendas de alimentos o de rituales chamánicos por sus descendientes, a los que cuidan. Los predecesores son vistos como héroes o semidioses y para entablar contacto con ellos recurren a la figura del chamán. Este líder espiritual es un miembro destacado dentro de la tribu y es el que les orienta y guía.

El siguiente pueblo con el que se encuentran es con los **chandules** o guaraníes meridionales, habitantes del Río de la Plata. A medida que iban descendiendo hacia el sur, la última comunidad nativa con la que se encuentran son con los **tehuelches**, habitantes de la Patagonia. Los tehuelches pertenecen al grupo humano de los pámpidos, al igual que los Mataco, los Toba y los Ona.. En este sentido, es interesante la descripción que se hace en estas crónicas de los indígenas, donde se los presentan como gigantes. Sin duda aquí podríamos ver la influencia de la mitología clásica y de las leyendas en la formación de los cronistas. Este pueblo, al igual que el resto de las comunidades indígenas que hemos estudiado, vinculan los fenómenos climáticos a dioses que se encargan de regir la Naturaleza. Es interesante señalar que la cosmogonía de estos pueblos se mueven por dualidades, dividiéndose el mundo en dos planos, uno terrenal y otro supraterrenal, presididos por un dios benigno y otro maligno.

Al cruzar el estrecho de Magallanes camino a las islas de las Especias se topan con distintos pueblos isleños nativos de las zonas del Sudeste Asiático y de Oceanía. De entre ellos señalamos a los **chamorros**, son oriundos de las islas de Los Ladrones, actuales islas Marianas. Este grupo humano, al igual que el resto de los que hemos estudiado, muestran adoración y veneración a sus muertos, creyendo en la eternidad del alma y dándoles a sus ancestros un carácter de semidioses. Al proseguir con la ruta, entablan relación con los **visayos**, habitantes del archipiélago las Visayas. Es interesante indicar que estas tribus estaban sometidas al control musulmán, por ello los nativos de estas islas tuvieron que convertirse a la fe del pueblo que les gobernaba, pero esto no significó que abandonasen sus creencias paganas de forma radical, y esto se demuestra en la permanencia de varios ritos propios, siendo el más destacable el funerario. Este mismo modelo de creencias lo

encontramos también en las **Molucas**, debido a que ellos fueron también conquistados por los musulmanes. Estas islas de las Especias sería el destino final de los expedicionarios de la Armada del Maluco.

Los expedicionarios fueron bien recibidos y en varios de los enclaves en los que hicieron una escala se celebró misa, lo que provocó la conversión a la fe cristiana. Debemos indicar que no en todas las comunidades nativas se estableció un contacto tan íntimo con los pobladores originarios y, por ello prosiguieron con sus religiones. Este es el caso de los tupinambás y de los tehuelches. Los pueblos del Pacífico eran más abiertos que los de Sudamérica, iniciándose mejores relaciones que con los americanos. Posiblemente el carácter más abierto de estos pueblos se debiera a que comerciaban con China, islas de la actual Micronesia y Melanesia. Si bien es cierto que hubo zonas en las que no existieron buenas relaciones entre los indígenas y exploradores y, por tanto, no arraigó el catolicismo. Este el caso de las islas de Los Ladrones y de Mactán. El segundo enclave es especialmente importante porque en la batalla que tuvo lugar en una de las playas de esta isla, muere Magallanes a manos del líder local, quien rehusó convertirse al cristianismo.

Con respecto a la recepción que tuvo el cristianismo en las tierras de Sudamérica hay que puntualizar que en casos como la Patagonia o Río de Janeiro la influencia de esta religión no fue tan fuerte como las zonas del Pacífico. Indudablemente, la tónica general fueron las buenas relaciones entre los europeos y los nativos, quedando reflejado en el caso de Cebú, de las islas Visayas o de Maluco. Podríamos indicar que las relaciones entre europeos y nativos avanzaron favorablemente y el proceso de conversión al catolicismo de estos pueblos comienza con la expedición de la Armada del Maluco.

La mujer era un miembro destacado y vertebrador de algunos de los pueblos indígenas. Además de realizar trabajos puramente manuales y mecánicos como cultivar la tierra o preparar las comidas, se dedicaban a organizar su hogar y sus propiedades. Algunas de las sociedades indígenas que hemos estudiado, como la tupimambá, la chamorra o la visaya, son matriarcales. Este aspecto señalamos el caso de los tupinambá en la que mujer aparece dentro de la comunidad como líder no sólo de la familia sino del pueblo, donde su estructura se organizaba a partir de un grupo de mujeres emparentadas y sus respectivas familias. La mujer es la que recibía el poder y el mando de la organización del clan, poseyendo el liderazgo del mismo, a lo que se sumaba en el campo privado de la familia, el control de sus propiedades, y la potestad para el control de sus hijos, haciendo, de este modo, que la descendencia fuese reconocida por vía materna. Este sistema matriarcal también lo encontramos en la sociedad chamorra, donde el papel de la mujer dentro del clan cambiaba al tener a su primer hijo. Las ancianas eran las líderes dentro de estas comunidades y contaban con mucho poder y autoridad. En algunos pueblos como los chamorros o los visayas, las mujeres eran curanderas y sacerdotisas, solían protagonizar ceremonias, habitualmente funerarias. Por otra parte el escenario que nos encontramos en las zonas del Pacífico que pasaron a ser dominios musulmanes, será completamente distinto. Aquí la mujer pierde su rol relevante dentro de la sociedad y se ve desplazada a un segundo plano, como también ocurría en origen, en sociedades como la patagona.

Bibliografía

ALBO, Francisco [et al.]- **Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao "Victoria"**. Madrid: Ediciones Polifemo, 2012. ISBN 978-84-96813-69-4

APARICIO, Francisco De- Excavaciones en los paraderos del arroyo de Leyes. Buenos Aires. **Relaciones de la sociedad argentina de antropología. Tomo I**. ISSN 0325-2221. No. 1 (1937)

APOLINAIRE, Eduardo; BASTOURRE, Laura. Los documentos históricos de los primeros momentos de la conquista del río de la Plata (S. CVI-XVII): una síntesis etnohistórica comparativa. **Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología**. ISSN 0325-2221, Vol. 41, No. 2 (2016).

BERNAL, Irma y SÁNCHEZ PROAÑO, Mario- **Los Tehuelche (Indígenas de La Argentina)**. Buenos Aires: Editorial Galerna, 2007. ISBN 978-950-556-422-4

CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA "PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME", Valladolid, 218. - **Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano**. Actas. V Centenario de la primera vuelta al mundo, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

COLAZO, Susana- Los guaraníes. Panorama antropológico. Buenos Aires. **Revista de la Facultad de Teología de la Pontificia Universidad Católica de Argentina**. ISSN 0328-1393. No. 50 (1987)

COMELLAS GARCÍA LLERA, José Luis- **La Primera Vuelta al Mundo**. Ediciones Rialp. Madrid, 2019. ISBN 978-84-321-5102-6

COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis- La travesía del atlántico (I). En: **Acción Cultural Española. El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

COMELLAS GARCÍA-LLERA, José Luis- La travesía del atlántico (II). En: **Acción Cultural Española. El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

CUNNINGHAM, Lawrence J.; BEATY Janice J.- **A History of Guam**. Honolulu: The Bess Press, 2001. ISBN 1-57306-069-2

CUNNINGHAM, Lawrence J- **Ancient chamorro society**. Honnolulu: The Bess Press, 1992. ISBN 1880188-05-8

DARWIN, Charles- **Las cartas del Beagle**. México D.F.: Edición de Frederick Burkhardt, Fondo de Cultura Económica, 2015. ISBN 978-607-16-2465-9

FERNÁNDES VIDAL, Ignacio**.** El estrecho de Magallanes. En: **Acción Cultural Española. El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

FERREIRA, José.- **Itinerario de Vasco da Gama**. Atlas de caminería hispánica., 2011. ISBN 978-84-380-0450-0

FLORES DE LA FLOR, Mº Alejandra- Los relatos de viaje al Océano Pacífico: el Estrecho de Magallanes y la leyenda de los patagones. **Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna**. ISSN-e 1699-7778. Vol. 8, No. 28 (2014)

XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ESPAÑA EN FILIPINAS, Madrid, 2012- **La organización de la marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)**. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2012. NIPO 083-12-249-4

GARCÍA AÑOVEROS, Jesús María- Carlos V y la abolición de la esclavitud de los indios: causas, evolución y circunstancias. **Revista de indias**. ISSN 0034-8341. Vol. LX, No. 218 (2000)

HALL, Kenneth R.- **A History of Early Southeast Asia. Maritime Trade and Societal Development**. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, 2011. ISBN 978-0-7425-6760-3

HERNÁNDEZ, Isabel- **Los indios de Argentina**. Madrid Ediciones ABYA-YALA, 1992. ISBN 84-7100-343-0

KIRKLAND, Kyle- **Marine Sciences. Notable Research and Discoveries**. New York: Facts On File, 2010. ISBN 978-0-8160-7443-3

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco- **Historia General de las Indias**. Madrid: Casa de Velázquez, 2021. ISBN 978-84-9096-254-1

CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA "PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME", Valladolid, 218. **El Tratado de Zaragoza de 1529 en su contexto histórico-jurídico**. Actas. V Centenario de la primera vuelta al mundo, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

MADRID ÁVAREZ-PIÑER, Carlos- El desafío de las islas: del Pacífico a Filipinas y Borneo. **El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Acción Cultural Española, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA "PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME", Valladolid, 218. **El desembarco de la expedición de Magallanes en las Filipinas**. Actas. V Centenario de la primera vuelta al mundo, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

MEDINA, Juan De- **Historia de los sucesos de la Orden de N. gran P. S. Agustín, de estas Islas Filipinas**. Manila, 1893. CDU 27-789-4(599)

OCHOA ABAURRE, Juan Carlos- Descubrir la ontología en la mitología del pueblo Tupí- Guaraní. **Thémata. Revista de Filosofía**. Sevilla. ISSN 0212-8365. No. 39 (2007)

PAU, David- Los guaraníes prehispánicos de la Provincia de Misiones. **Boletín de la Junta de Estudios Históricos de Misiones**. Boletín octubre 2017.

RAHN PHILLIPS, Carla- CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA "PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME", Valladolid, 218. **La expedición Magallanes-Elcano**. Actas. V Centenario de la primera vuelta al mundo, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.- **La Primera Vuelta al Mundo**. Madrid: Editorial EDAF, 2001. ISBN 978-84-414-3883-5

SIERRA DE LA CALLE, Blas- CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA "PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME", Valladolid, 218. **El Santo Niño de Cebú y la evangelización de Filipinas**. Actas. V Centenario de la primera vuelta al mundo, 2018. ISBN 978-84-9091-390-1

SIERRA DE LA CALLE, Blas- Santo Niño de Cebú. En: **Acción Cultural Española. El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

STEWARD, Julian H.- **Handbook of south american indians. Volume 3. The tropical forest tribes**. Smithsonian Intitution, 1948. ISBN 0331877740

VASCO, Gustavo- Regio gigantum. **Historia crítica**. Colombia. ISSN 0121-1617. No. 28 (2005).

VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio- Cultura tapirapé. En: **Acción Cultural Española. El viaje más largo. La primera vuelta al mundo**. Sevilla: Editorial de la Universidad de Sevilla, 2019. ISBN 978-84-17265-08-3

YEPES, Victoria. **Historia Natural de las Islas Bisayas**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones científicas, 1996. ISBN 9788400076238

ZAMORA, Mario D.- **Los indígenas de las islas filipinas**. Madrid: Editorial Mapfre, 1992. ISBN 84-71000-465-8

Recursos web

BAHAMONDE GALLARDO, Claudia. Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación Dibam [en línea]. [Consult. 27-03-2022] Dumont d´Urville al encuentro de los patagones, (2017). Disponible en internet: https://www.museodemagallanes.gob.cl/sitio/Contenido/Objeto-de-Coleccion/Digital/83558:Dumont-d-Urville-al-encuentro-de-los-patagones

Marfiles hispano-filipinos. Colecciones del Museo Oriental/ Arte Filipino. **Museo de Arte Oriental de Valladolid [en línea]**. [consult 21-02-2022] Disponible en internet: http://www.museo-oriental.es/ver_arte.asp?clave=19&loc=0

Montero Glez- **El País** [en línea]. (12 de abril de 2018). Madrid, 12, 04, 2018. [Consult. 22 febrero 2022] El Fuego de San Telmo. Disponible en Internet: https://elpais.com/elpais/2018/04/10/ciencia/1523352278_238915.html

RODRÍGUEZ-PONGA SALAMANCA, Rafael- Centro Virtual Cercantes [en línea]. Madrid, 2018. [Consult. 17 marzo 2022] El valor económico de una lengua minoritaria: el chamorro de las islas Marianas. Disponible en Internet: https://cvc.cervantes.es/lengua/iecibe/09_rodriguez-ponga.htm

Universidad CEU San Pablo. **Winter University**, 2020: **La Armada española ayer y hoy: historia, cartografía y técnicas náuticas.**

A EXPEDIÇÃO MAGALHÃES-ELCANO E A BUSCA EUROPEIA DAS ESPECIARIAS

Marília dos Santos Lopes[1]

Resumo

A expedição comandada por Fernão de Magalhães ao serviço da coroa espanhola constituiu um marco decisivo, não só em termos económicos, como no que respeita ao conhecimento dos oceanos, da fauna e da flora.

O presente artigo procura abordar o contributo da viagem de Magalhães-Elcano na busca das especiarias. Tendo em especial atenção a produção europeia sobre a expedição e os seu efeitos, com particular incidência sobre a recepção veiculada no Sacro Império Romano-Germânico, e com base em diferentes fontes, como relatos de viagens, crónicas ou mapas, procura-se definir de que modo o conhecimento sobre o mundo natural índico usufruiu da expedição magalhânica para a construção de uma nova suma do saber botânico.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; humanismo; especiarias; botânica; Sacro Império Romano-Germânico

Abstract

The expedition led by Fernão de Magalhães on behalf of the Spanish crown represented a decisive milestone, not only in economic terms, but also in terms of knowledge about the oceans, fauna and flora.

This essay seeks to address the contribution of Magalhães-Elcano's voyage in the quest for spices.

Taking European literature concerning the expedition and its repercussions into special consideration, with a particular focus on the reception by the Holy Roman-Germanic Empire, based on different sources, such as travel reports, chronicles and maps, we aim to define how knowledge of the natural Indian world benefited from the Magellanic expedition to build a new body of botanical knowledge.

Keywords: Fernão de Magalhães; humanism; spices; botany; Sacred Roman-Germanic Empire

[1] Professora associada com agregação da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica Portuguesa. Doutorada em História pela Universidade de Bamberg, Alemanha. marilialopes@ucp.pt

I

Em 1532, dez anos depois do regresso da Expedição Magalhães-Elcano, vem a lume um mapa (Fig. 1), cujas margens se revelam amplamente decoradas, entres outros elementos, com especiarias.[2] Assim, numa intencional tentativa de representar a flora e a fauna recentemente descobertas, as principais especiarias, em particular, pimenta, noz-moscada e cravo, adquirem um lugar de destaque na conceptualização de uma renovada visão do mundo. Símbolo de um crucial e imediato saber, as especiarias constituem um dos mais requisitados produtos, considerados, assim, de importância e acepção no comércio internacional, mas também na compreensão de uma nova visão do mundo, cabendo à viagem de Magalhães-Elcano concluir um ciclo de expedições e explorações capaz de fornecer um substancial banco de dados sobre o mundo natural, a sua aparência e valor.

Fig. 1: Mapa: Typus Cosmographicus Universalis
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Grynaeus%27s_Novus_Orbis_Regionum.jpg

Neste contexto, este mapa poderá ser entendido não só como atributo de uma decisiva descoberta, mas igualmente como símbolo da receção das relações comerciais e culturais de uma Europa interessada pelas viagens marítimas aquando da primeira circunavegação realizada por Fernão de Magalhães (1480-1521) e Juan Sebastián Elcano (1486/1487-1526). Assim, e se este mapa cartograficamente não representa novidade,

[2] MUNSTER, Sebastian (ed.); GRYNAEUS, Simon - Mapa *Typus cosmographicvs vniversalis*.

até pelo contrário se revela pouco atualizado nas suas informações, o certo é que ele é bem o espelho da aceitação e do interesse dos homens coevos pelas novidades do globo e, em especial, das novas águas e terras no Oceano Índico e no recém-descoberto Oceano Pacífico, tornando visível o que Carsten-Peter Warncke designou de "imagens falantes"[3], dando, por isso, grande destaque às especiarias, tornando-as símbolo representativo do *Novus Orbis*.

Neste sentido, e olhando para os editores deste mapa, poder-se-á constatar que estamos perante individualidades de grande renome e notoriedade na *intelligentsia* europeia. Com efeito, o mapa vem a lume numa obra editada por Sebastian Münster (1488-1552) e Simon Grynaeus (1493-1510), e na sua feitura terá colaborado o reconhecido pintor: Hans Holbein (1497/98-1543). Tanto Sebastian Münster como Simon Grynaeus fazem parte de um respeitado e estimado círculo de humanistas alemães, tendo com os seus trabalhos edições de fontes clássicas, mas também de novas coletâneas de textos sobre as novas viagens, contribuído decididamente para colocar as edições alemãs na rede de produção e circulação do saber coetâneo. No que respeita a Hans Holbein, a sua ligação ao humanismo, e a alguns humanistas em particular, é manifesta quando se atesta a sua colaboração como ilustrador em obras como a *Utopia* de Thomas More (1478-1535), ou o *Elogio da Loucura* de Erasmo de Roterdão (1466-1536).[4]

Sebastian Münster, um distinto e célebre nome do humanismo quinhentista, consagrou-se, entre outros saberes, no da cartografia. Em primeiro lugar, como grande editor e interprete das obras de Ptolomeu, mormente a *Geographia* de Ptolomeu, em 1540, que irá publicar com doutos e sábios comentários na esteira humanista. Na sua edição do ilustre geógrafo alexandrino, introduz referências, autores, bem como novas tabulas, em que se procuram desenhar as novas descobertas acerca de um *Novus Orbis* onde, não obstante as inúmeras dificuldades em representar cartograficamente partes do novo mundo recentemente descoberto, não se deixa de nomear expressivamente, e pela primeira vez, o Estreito de Magalhães (Fig. 2).

Sebastian Münster verá ainda o seu nome associado a uma obra que irá determinar os parâmetros e padrões da cartografia durante várias décadas: *Cosmographia*. Esta obra editada de 1544 a 1628 em diferentes cidades da Europa e em diversas línguas europeias, irá constituir um decisivo marco do conhecimento geográfico do mundo coevo.[5] Uma característica pouco usual, mas de grande valor e mérito, é o facto de que a obra

---

[3] Veja-se WARNCKE, Carsten Peter – **Sprechende Bilder- sichtbare Worte. Das Bildverständnis in der frühen Neuzeit.**

[4] Cf. KRISTELLER, Paul O.; KESSLER, Eckhardt - **Humanismus und Renaissance**; MOSER, Fernando de Mello - **Tomás More e os caminhos da perfeição humana**; MORUS, Thomas - **Utopia: Estudo introdutório à Utopia Moriana** por MARTINS, José V. de Pina; MOUT, Marianne E. H. N. - **Die Kultur des Humanismus**; LOPES, Marília dos Santos; HANENBERG, Peter – A Herança Clássica, os Descobrimentos Portugueses e o Humanismo Alemão**,** pp. 291-302.

[5] Sobre Sebastian Münster, BURMEISTER, Karl Heinz - **Sebastian Münster**; WESSEL, Günther - **Von einem, der daheim blieb, die Welt zu entdecken die Cosmographia des Sebastian Münster oder wie man sich vor 500 Jahren die Welt vorstellte**; LOPES, Marília dos Santos - **Da descoberta ao saber. Os conhecimentos sobre África na Europa dos séculos XVI e XVII**, pp. 150-161 e LOPES, Marília dos Santos – Building knowledge. Sebastian Münster and his Cosmography, pp. 178-194.

Fig. 2: Münster, Tabula Novarum Insularum, 1540
https://de.wikipedia.org/wiki/Sebastian_M%C3%BCnster#/media/Datei:Munster_Tabula_Novarum_Insularum_1540_UTA.jpg

ter sido sempre ampliada, e acrescentada consoante a chegada de novas informações, revelando-se, por conseguinte, um insubstituível e imprescindível compêndio do saber. Não obstante as falhas e erros que um trabalho deste género trazia, como o comprova a conhecido debate com Damião de Góis (1502-1574) sobre erróneas informações acerca de Portugal,[6] em que, entre outros, participou o banqueiro e letrado Jacob Fugger (1459--1525), este instrumento de recolha e ordenação de informações sobre o orbe terráqueo tornou-se como que um *best-seller* de publicações, tal o seu impacto e difusão pelo mundo das letras europeu.

Também a obra de Simon Grynaues, *Novus Orbis* constitui um representativo e emblemático exemplo do acolhimento de informações sobre novos mundos descobertos por nautas ávidos em desbravar novos horizontes e abrir novas eras ao mundo. Na verdade, trata-se em parte da reedição dos textos publicados, em 1507, por Francanzano Montalbboldo na sua antologia: *Paesi novamente retrovati*. Uma antologia onde se reúnem os principais relatos sobre as viagens marítimas ao longo da costa ocidental africana, Índia e também sobre o *Novus Orbis*, mormente textos como os de Alvise Cadamosto, Cristovão Colombo, Amerigo Vespucci, ou a missiva do monarca D. Manuel I, a

[6] HANENBERG, Peter - Portugal and the Early Modern discourse on Europe**,** pp. 191-210.

que se reúnem outros relatos sobre o Oriente, como o do italiano Ludovico de Varthema (1470-1517), num intento de oferecer uma imagem mais abrangente e global do mundo.

Como salienta no seu prólogo, o médico de Nuremberga, um dos tradutores da obra, Jobst Ruchamer (1486-1515), é a novidade que esta antologia revela que o levou a vertê-la para a sua língua materna, novidade esta que, e esse o maior motivo de admiração e espanto, parecia provar uma manifesta falta de conhecimento por parte dos autores da antiguidade clássica.[7] Numa intricada cadeia de edições, esta obra seria um pilar estruturante sobre as primeiras informações na Europa. Em italiano, francês, alemão, ou em latim, esta obra percorreu as redes e círculos de letrados, geógrafos, tradutores, editores como se pode certificar numa prodigiosa lista de edições. Assim, não será de admirar que Simon Grynaues tenha igualmente recorrido a esta coletânea de textos, confirmados repórteres da novidade, para uma reedição. Junta-lhe mais textos, e no seu prefácio alude às grandes surpresas, mas também aprendizagens, que a leitura de uma obra como esta pode manifestar para os seus leitores. A possibilidade de conhecer outros mundos, outras formas de viver revela-se como um guia, um manual de reflexão e de ensinamento, em sintonia com as obras de Erasmo de Roterdão.[8]

Importantes testemunhos na descoberta do indivíduo e do mundo, os relatos de viagens constituíram um repositório de dados sobre o mundo numa tradução global de conhecimento e as suas publicações revelavam-se um importante e essencial instrumento para a compreensão e produção de saber sobre a prosa do mundo presente em diferentes continentes e oceanos, tornando-se, por assim dizer, um pilar fundamental na produção do saber da Europa dos séculos XV a XVII.[9]

Se as viagens sempre foram um importante meio de intercâmbio cultural e de conhecimento, com a expedição de Magalhães e Elcano os conhecimentos geográficos, físicos e humanos, seriam amplamente reconhecidos pelas informações e novidades recolhidas e compiladas por uma expedição que se tornaria a primeira circunavegação ao orbe terráqueo.

Neste sentido, animados e encorajados pelas novidades que estes relatos transmitiam, os autores não negligenciariam as novas reveladas, como já o humanista inglês, Thomas More, o tinha concretizado na sua *Utopia*, incorporando, rápida e habilmente, novas informações na sua ponderação sobre outros modelos para a sociedade europeia. Leitores e editores de relatos de viagens vão, por conseguinte, editar, traduzir e compilar, e também muitas vezes ilustrar, escritos que possam, pouco a pouco, ir informado sobre as novas circunstâncias acerca do globo e da sua humanidade,[10] como seja o relato do italiano Ludovico de Varthema (1470-71-1517) que, por isso, merece destaque neste mapa ao ser representado, inclusive designado com o nome, ao fundo do lado direito - o

[7] LOPES, Marília dos Santos - A novidade dos descobrimentos. pp. 267-271; LOPES, Marília dos Santos - Portugal e a visibilidade do mundo (sec. XV e XVI), pp. 101-116.
[8] LOPES, Marília dos Santos - Os Descobrimentos Portugueses e a Europa, pp. 233-241.
[9] LOPES, Marília dos Santos - Importing Knowledge: Portugal and the Scientific Culture in Fifteenth and Sixteenth Century's Germany, pp. 73-89.
[10] LOPES, Marília dos Santos - Para uma Suma do Saber: a Cultura do Humanismo no Renascimento, pp. 79-87.

autor, cujo relato Magalhães teria na mão, segundo o cronista espanhol Francisco López de Gómara,[11] ao falar do seu projeto ao então Carlos I de Espanha, futuro imperador Carlos V (1500-1558).

O bolonhês Ludovico de Varthema iria ter, com efeito, um papel fundamental na difusão e valorização da botânica oriental. As suas detalhadas e precisas descrições, como a que faz para a pimenta, enriquecem, sobremaneira, o seu relato de informes preciosos sobre esta temática.[12]

> Nel território di Calicut si trovano molti arbori di pepe, e dentro della città ne sono ancora, ma non in molta quantità. Il piede di questi arbori è a modo d'una vite sottile, cioè piantata una pianta apresso qualche altro arbore, perché da se stesso non potria star dritto, sí come la vite. Questo arbore è molto simile e fa come l'edera, che si abbraccia e va tanto in alto quanto è il legno o arbore dove si possi abbrancare. La detta pianta fa gran quantità di rami, li quali sono di duoi o di tre palmi lunghi; le foglie di questi rami sono come quelle di aranci, ma sono piú asciutte, e dal riverso sono piene di vene minute. E per ciascuno di questi rami sono cinque, sei e sette raspi lunghi un poço piú d'un dito di uomo, e sono come è l'uva passa picola, ma piú assettati, e sono verdi com'è l'agresta. E del mese d' ottobre lo raccolgono cosí verde, e raccogliesi ancora del mese di novembre, e poi lo mettono al sole sopra certe stuore e lo lasciano al sole per tre o quattro giorni, e diventa cosí negro come si vedde quivi da noi, senza farli altra cosa. E dovete sapere che costoro non potato mai e manco zappano questo arboro che produce il pepe.[13]

O seu carácter descritivo e informador, um dos primeiros relatos impressos sobre o Oriente, foi uma das razões para a larga recepção que conheceu na Europa. A vontade de conhecer "pessoalmente" e de ver outras regiões "com os seus próprios olhos", como informa no prólogo, levou-o a partir para o Oriente. Ao anotar acerca das terras e gentes por onde andou, Varthema consagrará grande cuidado às espécies botânicas. Ludovico di Vathema que regressa à Europa com a armada de Tristão da Cunha irá, pois, compor um inventário da flora asiática, descrevendo as especiarias asiáticas, entre elas, o cravinho e a noz-moscada. Graças à ampla difusão deste escrito, os europeus poderiam tomar conhecimento da localização das ilhas de onde vinha o cravo-da-índia. A primeira edição do seu relato que se tornaria um êxito editorial viria a lume, em Roma, no ano de 1510. O *Itinerário* de Ludovico di Varthema conheceria até meados do século XVII trinta edições e ainda reproduções em colecções de viagens. Além das publicações na Itália, este relato de viajem sairia em língua espanhola (1520) flamenga (1544) francesa, (1556) inglesa, (1576) e alemã. Na Alemanha, a primeira edição, em Augsburg, data já de 1515, seguindo-se a reedição na colectânea de viagens de Simon Grynaeus (1534), em 1548, na cidade de Frankfurt e, cem anos depois da primeira edição, em Leipzig. É a riqueza

[11] LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco - **Historia General de las Indias**, vol. I, p. 160.
[12] LOPES, Marília dos Santos - A Revelação das Plantas. Garcia da Orta, Carolus Clusius e as espécies asiáticas na Europa, pp. 11-27.
[13] VARTHEMA, Ludovico di - Itinerario di Lodovico Barthema in Arabia, in India e nell' Asia sudorientale.

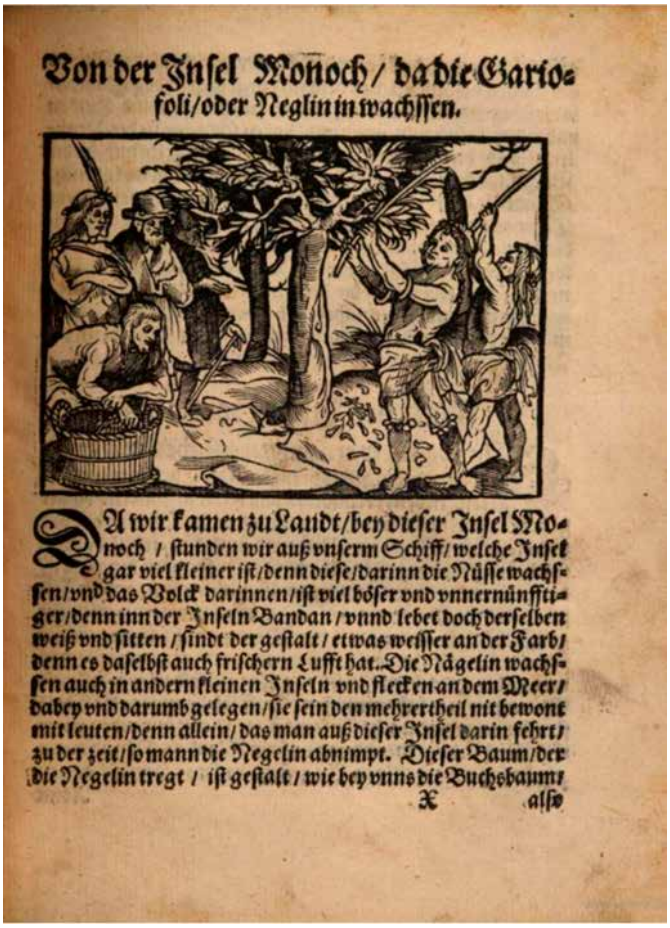


Fig. 3: Ludovico di Varthema, 1515
https://daten.digitale-sammlungen.de/0001/bsb00011589/images/index.html?fip=193.174.98.30&id=00011589&seite=1

informativa do texto que leva Hieronimus Megiser, o autor desta última edição, a publicá-lo ainda em 1610.[14]

Já em 1515, ou seja, cinco anos após a primeira edição, o editor germânico trazia a lume o *Itinerário* de Varthema em língua alemã, criando a primeira tradução deste relato, enriquecido, segundo a tradição das edições no norte da Europa, com quarenta e seis ilustrações de renomeados gravadores como, por exemplo, Jörg Breu, o Velho (1475/80-1537). Claramente, muitas destas gravuras têm como tema o mundo natural das regiões orientais, por certo, um dos principais motivos para a sua larga recetividade nos meios editoriais europeus. Neste contexto, destaca-se uma das gravuras em que representa justamente a apanha do cravo (Fig. 3), podendo-se observar que as árvores seriam varejadas

[14] LOPES, Marília dos Santos - Revelação das Plantas, pp. 15-17.

como se conhece, por exemplo, da apanha da azeitona, imagem rara e bem significativa deste interesse pelas Ilhas das Especiarias. O contributo de Varthema para o conhecimento do Oriente, e das especiarias em particular seria decididamente reconhecido e assegurado, não sendo, por isso, de surpreender que seja iconograficamente representado no mapa de 1532 como um dos "descobridores" deste mundo natural.

Neste sentido, o mapa *Typus Cosmographicus Universalis* é um exemplo perfeito para certificar como os humanistas não foram apenas guardiães da herança clássica, como muitas vezes se procurou ver, mas sim homens do seu tempo interessados em realizar uma suma do conhecimento.[15] Na crença de conhecer o mundo e a humanidade, os letrados europeus irão, como se sublinhou, reconhecer o mérito das relações de viagens. Estas vinham de encontro ao seu desejo de descrever fundamentadamente o orbe terráqueo nas suas recentes dimensões. Os nautas contemporâneos tinham avançando mais do que os seus antepassados, suscitando, por isso, a admiração de todos os coevos pelos seus feitos considerados impensáveis. Tendo ousado ir além dos Cabos Nãos, eles eram a prova do esforço humano em vencer, tornando-se exímios heróis do presente. Estes novos testemunhos seriam igualados às obras da Antiguidade Clássica. Enquanto os textos clássicos dariam a conhecer a visão do passado, a escrita de viagens informaria sobre a atualidade, pelo que ambos constituiriam uma preciosa suma de saber. Não sendo do conhecimento de autoridades clássicas, como o alexandrino Ptolomeu, os humanistas passam a falar da existência de um mundo extra-ptolomeu - inserido inicialmente nos apêndices das suas obras.[16] Como seguidores da cultura greco-latina, estes eruditos apoiam-se neste quadro de valores, sem, no entanto, fecharem os olhos aos dados atuais. E embora estivessem em jogo conceções e métodos científicos de natureza heterogénea, os dados adquiridos pela experiência sobreviveriam nos meandros da erudição, mas, com base neste compromisso, permitir-se-ia que as novas observações e dados fossem arquitetando uma transformação dos princípios vigentes.

Um dos exemplos mais categóricos desta postura metodológica são precisamente os trabalhos de Sebastian Münster. Com efeito, o geógrafo alemão edita a *Geografia* de Ptolomeu, onde ao lado do texto primário, acrescenta, como o exige o exercício heurístico, os seus comentários curiosamente repletos de dados da atualidade. Também a sua *Cosmografia*, a suma dos saberes coevos durante quase cem anos em cinquenta edições publicadas em toda a Europa, tem por escopo informar e apresentar a continuidade histórica das realidades geográficas. Tanto num como noutro escrito, Münster recorre à literatura de viagens, a fim de obter os dados mais recentes acerca dos novos mundos. Nomes como Alvise de Cadamosto, Damião de Góis, Francisco Álvares ou Duarte Lopes, entre outros, surgem nas páginas das suas obras; eles são as fontes por excelência para delinear os novos contornos geográficos e culturais.

[15] LOPES, Marília dos Santos - **Da Descoberta ao Saber**; WUTTKE, Dieter - **German Humanist Perspectives on the History of Discovery 1493-1534.**
[16] LOPES, Marília dos Santos – **Da Descoberta ao Saber**.

Sebastian Münster defende que:

> [...] com que religião, com que usos, formas de governos, com que leis e instituições os povos da terra regeram a sua vida ou ainda hoje regem; que produções tem este ou aquele país; qual o destino que levou uma cidade a crescer, outra a retroceder; quão variável é a duração das coisas que, nos últimos séculos, surgiram novos usos e costumes e mais coisas novas, enquanto as antigas envelheceram; o que antigamente tinha valor, desvalorizou-se; que vacilante mudança reside em todas as coisas humanas cuja grandeza até se patenteia em governos de reinos ou países pequenos.

O interesse do célebre geógrafo é, por isso, conhecer: "a vacilante mudança de todas as coisas humanas". Antigos e Modernos surgem, lado a lado, numa mesma representação do conhecimento, pois, a seu ver, só numa postura compiladora, se poderia reconstruir "o verdadeiro decorrer dos acontecimentos históricos".[17] Daí o seu esforço de compilar tudo numa só obra, a fim de melhor poder perceber as mudanças no mundo.[18]

Neste exercício, os humanistas iriam suplantar o primeiro patamar do seu saber, reconhecendo a par e passo as novas informações e notícias consequentes da observação e da experiência como de maior valor e importância. Neste âmbito, a expedição de Fernão Magalhães-Elcano será, sobremaneira, um momento decisivo de reavaliação e reformulação de uma nova imagem geográfica e humana do orbe terráqueo. Uma das primeiras referências cartográficas à expedição de Fernão de Magalhães será introduzida no mapa *Novae Insulae* de Sebastian Münster, publicado, em 1540, na *Geographia universalis vetus et nova*, como vimos, uma reedição da *Geographia* de Cláudio Ptolomeu. De acordo com relatos dos cronistas e viajantes europeus, assinalar-se-á o Estreito de Magalhães (Fretum Magaliani) e fazer-se-á menção, pela primeira vez, ao "Mare Pacificum" (Fig. 2). Intentando incorporar e anexar as "novas novidades" da expedição em mapas ou escritos, os humanistas irão, com os seus trabalhos, conceder maior visibilidade aos feitos alcançados e, assim, cooperar e contribuir para a sua propagação e vulgarização nos círculos de culturais europeus.

---

[17] In: **Briefe Sebastian Münsters**, pp. 164-165; tradução nossa.

[18] Numa carta ao rei da Polónia, Sebastian Münster escreve: "Neste nosso trabalho não só nos esforçamos por apresentar o quadro completo da antiguidade tal como nos parece hoje, pelo menos a partir dos monumentos, que costumes os povos outrora tiveram, que ritos, que religiões, que ordem militar, estatal e doméstica; para retratar os primórdios das cidades e como cresceram, o que pareciam, como foram os primeiros começos, progresso, ascensão e queda das monarquias e dos reinos, que convulsões ocorreram entre os povos e nos reinos, não! Com a mesma diligência, este nosso trabalho também apresenta todos os acontecimentos mais recentes, ou pelo menos menciona-os de alguma forma, na medida em que foi necessário, tendo em vista o nosso breve trabalho. Porque não deve tudo ser resumido num só volume? A posição dos céus e da terra é imutável, os rios, lagos e outros corpos de água permanecem inalterados, em muitos deles até os nomes antigos foram preservados até hoje, mas nos hábitos e em toda a vida do homem ocorreu e continua a ocorrer uma mudança tão grande que hoje uma comparação com o tempo antigo revela um século completamente novo na terra: tão mutável e inconstante é o homem em todas as suas obras. Na minha opinião, portanto, nenhum relatório é mais útil e desejável do que um que mostre como a antiguidade poderia mudar na história humana. Desta inconstância de coisas também se pode julgar quão incerto é tudo o que os homens na terra admiram entre os homens como eterno e eterno". In: **Briefe Sebastian Münsters**, pp. 169-171; tradução nossa.

II

Fernão de Magalhães era um homem com larga experiência náutica e militar quando apresenta o seu projecto em Espanha. Tendo realizado numerosas viagens marítimas e campanhas militares quer no Oriente, quer no Norte de África, o nauta português adquirira um decisivo manancial de conhecimentos sobre a navegação oceânica e a geografia do império português, saber este que tinha adquirido no convívio com pilotos, cartógrafos, entre outros, tendo assim um atualizado e vasto horizonte de saber sobre os novos espaços explorados pelos portugueses.[19]

Uma expedição como a que Fernão de Magalhães pretendia levar a cabo não se poderia, todavia, realizar sem substanciais financiamentos, pelo que Fernão de Magalhães irá procurar esse apoio junto do soberano espanhol e de outros possíveis financiadores, como é o caso do mercador e armador burgalês Cristóbal de Haro (14?-1541). Este fortemente interessado em alcançar as Ilhas das Especiarias, veria em Magalhães o homem indicado para o fazer. Segundo Rui Loureiro:

> Não é de todo impossível que Cristóbal de Haro – que coincidentemente também abandonou Portugal na mesma conjuntura, igualmente insatisfeito com a resposta de el-rei D. Manuel às suas solicitações – fosse o primeiro responsável pela partida de Fernão de Magalhães para Espanha, como de resto já foi sugerido. O financeiro e mercador burgalês, agora de participar nos ricos negócios asiáticos dos portugueses, seria o primeiro interessado em encontrar uma forma alternativa de aceder às ilhas das especiarias. E identificara Fernão de Magalhães como o homem certo para levar a cabo o projecto espanhol, acalentado há mais de duas décadas, de abrir uma rota ocidental para o Oriente. O que daria inteira razão a Juan Gil, que há anos viu «el viaje de Magallanes como un triunfo de la Banca burgalesa.[20]

Cristóbal de Haro não era, contudo, apenas um grande mercador, mas igualmente alguém que estaria em posse de informações sobre as expedições portuguesas e espanholas realizadas nas regiões mais meridionais do continente americano, estando o seu nome associado a expedições e empresas relacionados com o Brasil, como a levada a cabo pelo piloto João de Lisboa, em 1511-1512, ao rio da Prata, piloto que Fernão de Magalhães viria a conhecer e que o poderia ter informado sobre dados geográficos mais precisos sobre as regiões localizadas a sul do continente americano. Muitos destes pilotos ou mentores das expedições defendiam a existência de uma passagem para ocidente e que a distância até as Ilhas das Especiarias seria fácil de atingir,[21] informações estas que Fernão de Magalhães conhecia.

Além disso, é muito possível que Cristóbal de Haro tenha participado na expedição não só por sua própria conta, mas também como testa de ferro para os Fuggers. A carga

---

[19] Veja-se, por exemplo, GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses** e GARCIA - **Fernão de Magalhães: herói, traidor ou mito.**

[20] LOUREIRO, Rui - Fernão Magalhães em Portugal, p. 28.

[21] No impresso ***Copia der Newen Zeytung aus pressillg Landt***, texto que veio a lume em Nuremberga em 1515 e onde se relata precisamente a viagem de João Lisboa, menciona-se que, segundo o piloto, a parte mais meridional do Brasil estaria a não mais de 600 milhas até Malaca.

de especiarias trazida pelo único navio de regresso foi comprada pelo feitor dos Welser, Heinrich Ehinger. Após a sua chegada, logo foi equipada outra frota para o Arquipélago das Molucas e a empresa alemã foi convidada a participar, uma vez que o compromisso espanhol não era aparentemente suficiente. Jakob Fugger (1459-1525) antevia neste empreendimento a oportunidade de intervir de forma maciça no negócio oriental. Neste sentido, o historiador Wolfgang Reinhard[22] vê uma possibilidade de a casa comercial alemã Fugger estar directamente associada a esta expedição, tendo Cristóbal de Haro como seu representante.

Com estes mecenas e financiadores estava consumada a possibilidade de concretizar o tão ansiado projeto que retomava e trazia a público ideias já defendidas por Cristovão Colombo (1451-1506) ou Martim Behaim (1459-1507).[23] Também fora esta a opinião do humanista alemão Hieronymus Münzer (1447-1508),[24] na carta que endereçou ao rei D. João II (1455-1495), em 1493, sugerindo que o monarca português organizasse uma expedição que descobrisse o caminho marítimo para oriente navegando para ocidente, opinião que irá continuar a circular nos meios eruditos alemães, como o irá comprovar, por exemplo, o cosmógrafo Johann Schöner (1477-1547), quer no texto *Luculentíssima quada*, quer no Globo (1515).[25]

Magalhães, possuidor de muita experiência e saber que recolheu na sua passagem pelo Oriente, também não ficou indiferente às ideias veiculadas pelos seus antecessores ao querer buscar um caminho para as ilhas das especiarias pela via ocidental. Daí a importância em saber como seria a biblioteca deste exímio nauta, questão lançada por Rui Loureiro por ocasião do quinto centenário do início da primeira viagem de circum--navegação do globo terrestre. Tendo em consideração as publicações coevas, poder-se-ia testemunhar quais os livros, e assim prováveis leituras, poderia ter possuído ou manuseado este distinto e bem informado navegador.[26] O projeto de Fernão de Magalhães estava bem alicerçado nas posições e informes do seu tempo, defendendo uma viagem pelo ocidente com base nos saberes propagados, também em escritos, pelos seus contemporâneos.

Com a concordância de Carlos I de Espanha e o apoio de Cristóbal de Haro em busca de um caminho para as Ilhas das Especiarias pela via ocidental, fora da zona de influência destinada a Portugal pelo Tratado de Tordesilhas, partiriam em setembro de 1519, as cinco embarcações ao serviço do rei de Castela, Carlos I, coroado em junho V imperador do Sacro Império Romano-Germânico, com 234 homens de oito nacionalidades em busca do arquipélago de Maluco.

No núcleo de letrados próximos do imperador, com uma função reconhecida nas negociações diplomáticas, mas também conhecido, e até associado, ao mundo dos negó-

---

[22] REINHARDT, Wolfgang - **Parasit oder Partner? Europäische Wirtschaft und neue Welt 1500--1800**, p. 27.
[23] LOUREIRO, Rui Manuel - Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado, pp. 41-58; LOUREIRO - **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães.**
[24] Albuquerque, Luís de - **Guia náutico de Munique e Guia náutico de Évora**.
[25] VAN DUZER, Chet **- Johann Schöner's globe of 1515: transcription and study.**
[26] LOUREIRO, Rui Manuel - **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães**.

cios, encontrar-se-ia uma figura que virá a ter uma relevância inédita nas informações dadas sobre aquela que virá a ser a primeira circunavegação ao mundo. Trata-se de Maximiliano Transilvano (1490-1538), secretário do imperador Carlos V, casado com uma sobrinha de Haro e antigo ministro do Imperador Maximiliano, que esteve presente em Valladolid, quando Juan Sebastian Elcano e os restantes dezassete sobreviventes da expedição de Magalhães foram recebidos em setembro de 1522.-

Maximiliano Transilvano familiar com humanistas, como Pierre Giles e Cornelius Agrippa, mas também com cronistas da expansão como Petrus Martyr d'Anghiera, irá recolher nas semanas seguintes à chegada da *Vitoria* depoimentos junto destes nautas sobre a expedição. Com base nestes testemunhos oculares redige, em latim, um escrito sobre a viagem (Fig. 4). Este relato com o título *Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit*,[27] datado de 24 de outubro de 1522, vem a lume logo no início do ano de 1523, na Alemanha, mais precisamente na cidade de Colónia, conhecido centro editorial em língua latina, - mais tarde sairá nestes prelos a obra de Jerónimo Osório. Se esta primeira edição foi impressa em janeiro, logo em julho surgiria na cidade francesa de Paris para, em novembro do mesmo ano, ser editada na cidade italiana de Roma. Este círculo de edições já revela a profícua atividade editorial em torno desta obra, que viria assim ao encontro do interesse dos editores e potenciais leitores. No seculo XVI esta relação conheceu 13 edições em latim e italiano, tendo sido a primeira relação impressa a registar e divulgar informes sobre a expedição de Fernão Magalhães.

Com este escrito, redigido em forma de carta e dirigido ao seu mecenas cardeal-arcebispo de Salzburgo, Matthäus Lang (1469-1540), Maximiliano Transilvano[28] afiança, por um lado, a exigência do soberano espanhol às Molucas, por outro lado demonstra a sua competência como humanista, conhecedor de fontes e autoridades clássicas, sabendo avaliar cautelosa e prudentemente experiências e observações dos participantes da expedição com as orientações e declarações das autoridades clássicas. Que as ilhas do oriente asiático tivessem ficado desconhecidas, teria a ver, como formula, com o facto de os autores da antiguidade clássica terem divulgado informações fabulosas e até falsas, como as expressas por Heródoto ou Plínio. Em contrapartida, o cronista estaria em condições, devido às informações dos navegantes, de contrapor outras afirmações. Por isso, Maximiliano Transilvano pôde ser, nas palavras de Donald Lach: "informative, factual, and precise".[29] *De Moluccis insulis* foi, assim, para o público europeu o primeiro testemunho ocular acerca das ilhas das especiarias ao descrever as cobiçadas especiarias e a forma como seriam cultivadas, especialmente o cravo-da-índia nas Molucas. Ao serviço da glória imperial, o divulgador dos novos informes elabora um livro de memórias para a posteridade sem deixar de sublinhar o tributo empírico da expedição. Elaborado numa

[27] MAXIMILIAN, Transsilvanus - **De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit**.
[28] RÁKÓCZI, István - Texto e paratextos à volta da viagem de Fernão de Magalhães. Maximilianus Transilvanus e VAGNON, Emmanuelle, Maximilianus Transylvanus et Pietro Martire d'Anghiera. Deux humanistes à la cour de Charles Quint, pp. 215-248.
[29] LACH, Donald - **Asia in the Making of Europe**, vol. I, p. 172.

Fig. 4 Maximiliano Transilvano, Roma 1523
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maximiliani_Transyluani_Caesaris_a_secretis_Espistola_Roma_1523.png

retórica humanista, o escrito traduz a indagação aos marinheiros como um relevante momento da história europeia. A importância dada às novas informações poderá ser certificada na entrega que fez, juntamente com o texto, de algumas provas das especiarias, bem como de uma ave-do-paraíso, demonstração e sinal da veracidade e autenticidade do seu registo.

Recorrendo a conceitos e noções geográficas antigas para explicar a rota da frota de Magalhães aos seus interlocutores, conseguiu, sublinhando os erros e desconhecimento do passado, expor de modo evidente e espetacular a novidade, sem precedentes, das descobertas de Magalhães e Elcano.

Ao escrever em latim, Maximiliano Transilvano revela que se dirigiu a um grupo particular, a um público leitor instruído, posicionando-se, também ele, entre os círculos

humanistas. Quiçá, por isso, o relato de um outro elemento da armada, o italiano Antonio Pigafetta (1492-1524), tenha sido mais bem-sucedido e tenha tido mais impacto.[30] O escrito de Transilvano pode, contudo, familiarizar, em primeira mão, um grupo de interessados em dados geográficos e etnográficos, dando, à partida, informações essenciais acerca da primeira circunavegação. Por isso, e para além das edições já mencionadas, não deixaria de ser presença entre reconhecidos e exímios relatos de viagens na famosa coletânea da autoria de Giovanni Ramusio (1485-1557) *Delle navigationi et viaggi*. [31]

Tanto o relato de Maximiliano Transilvano, como o de Antonio Pigafetta, transformaram uma expedição trabalhosa e perturbada por rivalidades entre espanhóis e portugueses num acontecimento global, decisivo para o avanço científico, dando a conhecer rapidamente as suas descobertas. Como humanista ao serviço do império de Carlos V e membro da elite da corte, Maximiliano Transilvano foi, por assim dizer, um agente financeiro e cultural da expansão europeia do século XVI,[32] contribuindo com o seu relato, direta e indiretamente, para o desenvolvimento do saber coevo sobre o mundo natural oriental.

III

Entre as mercadorias mais procuradas encontramos, evidentemente, as especiarias, motivo de muitas viagens e expedições. Assim, vários são os relatos de viagens, como o do mercador veneziano e autor da *Descrição do Mundo*, mais conhecido pelo *Livro das Maravilhas*, que deslumbraram a Europa medieval sequiosa de informes sobre os prodígios e a riqueza desse mundo a oriente. Num longo e intricado inventário das diferentes espécies asiáticas, Marco Polo (1254-1324) dá, na sua obra, informações sobre a singular proveniência, características e utilidade das famosas especiarias. Além da pimenta, a, entretanto, mais conhecida entre as especiarias asiáticas, Marco Polo fala do gengibre, e já do cravo e da noz-moscada, revelando-se surpreso com a abundância de espécies aromáticas e de muitas outras "cuja semelhança nunca vimos aquém do mar".[33]

Apreciadas na Europa, as especiarias irão, pois, cruzar continentes. Trilhando longas e intricadas rotas, estas espécies aportavam em cidades italianas, como Veneza, a terra natal de Marco Polo. Chegadas à Itália, eram distribuídas pelo Mediterrâneo e o Atlântico, que as levava até ao Norte da Europa, mormente à Inglaterra, ou até às cidades da Liga Hanseática. Era a chamada *galere de fiandra*. Mas também por terra, Veneza não deixava de fornecer ricas cidades comerciais como as do sul da Alemanha, também muito empenhadas neste apimentado negócio.

---

[30] PIGAFETTA, Antonio - A Viagem de Fernão de Magalhães. A relação de Antonio Pigafetta 1519-1522.

[31] RAMUSIO, Giovanni Battista - **Navigazioni e viaggi**.

[32] HÄBERLEIN, Mark - Maximilian Transylvanus. Fürstendienst, Finanzkapital und humanistische Gelehrsamkeit im Zeitalter Karls V.

[33] **Marco Paulo** - FERNANDES, Valentim (ed.) fol. 69r; LOPES, Marília dos Santos - **Ao cheiro desta Canela**.

A procura aumentava, pois, associadas ao bem-estar, ao prazer e ao luxo, as especiarias seriam ainda, cada vez mais, introduzidas na dieta alimentar, ressalvando-se igualmente as suas qualidades terapêuticas. Se a farmacologia oriental há muito fazia uso das qualidades medicinais destas espécies, produzindo medicamentos, pomadas, bebidas ou cheiros, os europeus poderiam a par e passo testar estes prodígios. Assim, viria a descobrir-se que a canela seria um bom remédio para a *angina pectoraris*, problemas de fígado ou dores de cabeça; o cravo seria excelente para dores de gangrena, fígado, tonturas, enquanto a noz-moscada seria um antidepressivo, juntamente com a canela.

As naus da viagem inaugural do caminho marítimo para a Índia viriam a trazer não apenas as tão procuradas especiarias, como também notícias das suas proveniências. Num dos anexos do relato desta primeira viagem, o seu presumível autor, Álvaro Velho, regista que as especiarias não seriam todas indígenas da costa do Malabar. Se a pimenta seria originária de diferentes terras do Malabar, por exemplo, a canela viria da ilha do Ceilão, enquanto, o comércio de cravo e de noz-moscada se faria em Malaca.

Estas novas, como sabemos, propagar-se-iam rapidamente pela Europa. Não propriamente através do escrito de Álvaro Velho, que ficaria manuscrito, mas através das epístolas de D. Manuel I (1469-1521) ou das missivas dos mercadores italianos, que atentamente acompanhavam os avanços da empresa marítima portuguesa. Relatos como os do mercador florentino, Girolami Sernigi, traçavam um retrato dos negócios do Oriente e, à semelhança de Álvaro Velho, informavam sobre o ambiente comercial de Calecute, onde se encontraria a canela, a pimenta, o cravo, o gengibre, entre outras mercadorias. Senhor de todas estas especiarias e mercadorias, o rei de Portugal, aos olhos do mercador Tomaso Deti, teria encontrado o maior tesouro do mundo.[34]

Com estas conquistas torna-se crescente a busca de mais informes sobre a natureza oriental. Nota-se um maior cuidado na identificação e descrição das espécies asiáticas, pois trata-se de inseri-las num discurso mais rigoroso e, se possível, científico, um fruto do trabalho dos nautas e viajantes ao se debruçarem sobre a botânica oriental, como irá acontecer com a expedição de Magalhães, capaz de contribuir para o seu conhecimento e transação.[35]

As informações propagar-se-ão primeiramente em mapas, como o planisfério de Cantino (1502) ou os de Martin Waldseemüller (1509 e 1516),[36] que assim fornecem descrições mais precisas das terras e mares do Oriente, onde naturalmente também se informa sobre os recursos naturais, entre eles, as especiarias.

Alguns anos mais tarde, um substancial número de cartas e relatos confirmam uma recolha sistemática de informação, como seja os de Tomé Pires (1468-1540) e de Duarte Barbosa (1480-1521). Ambos residentes na Ásia, e conhecedores das línguas locais, vão contribuir com observações cuidadosas e consistentes para a inventariação e classificação

[34] LOPES, Marília dos Santos - **Ao cheiro desta canela. Notas para a história de uma especiaria rara**.
[35] VARGAS, Pablo Gómez - **En búsqueda de las especias. Las plantas de la expedición Magallanes-Elcano (1519-1522**).
[36] VAN DUZER, Chet **- Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516 Study and Transcription of the Long Legends.**

do mundo natural oriental. O boticário Tomé Pires compilará um dos primeiros tratados de geografia, escrito entre 1512 e 1515 e a obra de Duarte Barbosa, feitor e viajante, datará de 1516. Tanto a *Suma Oriental* de Tomé Pires, como *o Livro das coisas que viu no Oriente* constituem valiosos compêndios acerca da variedade e importância do mundo natural.[37]

Estes relatos testemunham, desde já, a existência de um importante manancial de informações sobre o mundo natural asiático no Império Português. Ambos os escritos viriam a ter difusão na Europa, através da sua publicação na grande coletânea de viagens da autoria de Giovanni Ramusio. Nas palavras do ilustre historiador Luís de Albuquerque "Os dois escritos, o de Barbosa e o de Tomé Pires, são na verdade fontes de informação insubstituíveis, e bem o compreendeu Ramusio, que verteu ambos para italiano e os inseriu na sua famosa colectânea."[38] As *Navigazioni e Viaggi* pretendiam reconstruir uma imagem do mundo à escala planetária e tal exercício só seria possível recorrendo a obras como estas plenas de vivências e experiências pessoais e de um vasto saber sobre as características e qualidades da prosa do mundo.

Duarte Barbosa, por exemplo, lega um importante testemunho sobre o cravo-da-índia, espécie que teve oportunidade de ver nas Molucas:

> O mato destas ilhas é tudo cravo que nasce em umas árvores como loureiros; tem a folha como de medronho.
> O mesmo cravo nasce em pinhas, como flor de laranja ou madressilva; nasce muito verde, depois se torna alvo; quando é maduro se torna vermelho muito fino. De maneira que então o anda colhendo à mão pelas árvores a gente mesmo da terra e o lança a secar ao sol onde se faz preto; se não há sol, em fumeiros o secam. Depois que é muito seco o rociam com uma pouca de água salgada para que não se desfaça e que se mantenha em sua virtude.[39]

Recorrendo na sua descrição à semelhança, em consonância com o homem de Quinhentos numa primeira e ansiada leitura do mundo, o *Syzygium aromaticum* seria uma árvore como a dos loureiros, as suas folhas semelhantes às do medronho, e as flores como a da laranja ou madressilva. Esta descrição do cravo-da-índia, integra-se assim na inesperada e imprevista descoberta das espécies orientais que Duarte Barbosa delineia no seu livro, verdadeiro inventário da flora recém-descoberta.[40]

Fernão Magalhães conhecia estas obras, e como homem experiente do Oriente, tinha informações privilegiadas sobre a riqueza e grandeza daquelas terras, fornecidas em especial pelo seu amigo e companheiro de expedições, Francisco Serrão, mareante este que se viria a fixar nas ilhas das especiarias**.**[41]

---

[37] PIRES, Tomé - **A Suma oriental de Tomé Pires e o livro de Francisco Rodrigues;** BARBOSA, Duarte - **Livro do que viu e ouviu no Oriente.**
[38] Cit. BARBOSA, Duarte - **Livro do que viu e ouviu no Oriente**, p. 175.
[39] BARBOSA - **Livro do que viu e ouviu no Oriente**, p. 153.
[40] LOPES, Marília dos Santos - A Revelação das Plantas. Garcia da Orta, Carolus Clusius e as espécies asiáticas na Europa, p. 11-27.
[41] ORTA, Garcia de Orta **– Colóquios**, vol. I, pp. 370-71.

Um dos relatores da expedição, Antonio Pigafetta virá a ter um papel decisivo sobre a expedição de Magalhães e Elcano, também no que respeita aos seus informes sobre o cravo e a noz-moscada.[42] No seu escrito, o cravo será a espécie mais citada, exatamente cinquenta e quatro vezes, sendo este o grande carregamento a bordo da nau *Vitória* quando chegou a Sevilha. Poder-se-á, pois, ler no seu relato:

> Neste dia de domingo, desloquei-me a terra para ver como nasce o cravo-da-índia. A árvore é alta e mais ou menos grossa, como um homem de um lado ao outro do corpo. Os seus ramos estendem-se em largura ao meio, mas na ponta fazem uma espécie de cimo. A folha é como a de um loureiro e a casca tem a cor escura do tanino. O cravo vem ao cimo dos ramos, aos 10 ou 20 juntos. Estas árvores formam-se quas sempre mais de um aldo do que de outro, segundo a disposição do tempo. Quando o cravo nasce, ele é branco, os maduros são vermelhos e os secos negros. Colhem-se duas vezes por não, uma no Natal e a outra no São João Batista, porque nestes períodos o ar está mais temperado, mas mais no Natal. Quando o ano é mais quente e há menos chuvas, colhe-se o cravo, ou seja 300 ou 400 *bahars* em cada uma destas ilhas. Ele só cresce nos montes. E se plantarmos uma destas árvores numa planície perto dos montes, ela morre. A sua folha, a casca e os ramos verdes são tao fortes como o cravo, o qual, se não for colhido quando está maduro, torna-se tão grande e duro que só se aproveita a casca. No mundo só crescem outros bons cravos em cinco montes destas cinco ilhas, excetuando que se encontram alguns em Jailolo e numa pequena ilha chamada Mare, que está entre Tidore e Moti, mas esses não são bons.[43]

Não só descreve o cravo, como ainda a noz-moscada:

> Nestas ilhas encontram-se algumas árvores de noz-moscada, que são como as nossas nogueiras, com as mesmas folhas. Quando se colhe a noz, ela é gorda como um pequeno marmelo, tendo uma pele e uma cor semelhante; a primeira pele é gross como a verde da nossa noz, e por baixo uma pequena pele fina, debaixo da qual está a maça, muito vermelha, formada à volta da casca da noz, e debaixo desta encontra-se a noz-moscada.[44]

Mas já Maximiliano Transilvano também na sua obra tinha descrito o cravo destacando que seria no quarto ano que a produção alcançava maior abastança, e que as suas árvores tenderiam a crescer apenas em penhascos íngremes e seriam de tal modo espessas que formariam um bosque. As suas folhas seriam semelhantes às do loureiro, como já Barbosa o tinha mencionado. Acrescenta ainda que o cravo, no topo do tronco, apresenta a cor vermelha no início, mas que se irá torna-se escuro com o sol.[45]

---

[42] CARVALHO, Teresa Nobre — Registos da natureza exótica no relato de António Pigafetta, pp. 57-80.
[43] PIGAFETTA, Antonio - **A Viagem de Fernão de Magalhães. A relação de Antonio Pigafetta 1519-1522,** pp. 205-206.
[44] PIGAFETTA - **A Viagem de Fernão de Magalhães. A relação de Antonio Pigafetta 1519-1522,** p. 207.
[45] MAXIMILIAN, Transsilvanus - **De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quae nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit**

Com estes testemunhos, a expansão territorial da expedição de Magalhães irá, assim, contribuir para o desenvolvimento da botânica. Não será, pois, de surpreender que as notícias se propaguem e que muito rapidamente circulem nas edições de livros de botânica. Como o cartógrafo Sebastian Münster corrigiu e retificou a par e passo a posição dos autores da Antiguidade Clássica, também os botânicos humanistas o pretendem fazer. Na sua edição de *Historia Plantarum*, do ano 1541, com base em Dioscórides, Teofrasto e Plínio, entre outros, o botânico alemão Conrad Gessner (1516-1565) já introduziu uma entrada ao *cardamomum* com informações sobre o cravo-da-índia.[46]

Entre os primeiros ecos, poder-se-á ainda referir *o Kräuterbuch* do médico e botânico alemão Adam Lonitzer (1528-1586), discípulo de Conrad Gessner, como o primeiro livro a introduzir, em 1551, uma imagem gráfica do cravo (Fig. 5), acompanhado curiosamente, de um saco, talvez de juta, bem cheio, numa possível alusão à riqueza e ao negócio que as transações com o Oriente, e esta especiaria em especial, significavam.[47]

Tratava-se de informações cruciais para a produção do conhecimento coevo, como o frontispício da obra de Adam Lonitzer dá conta (Fig. 6). Numa imagem representativa do valor e significado das plantas para a ciência do mundo natural, poder-se-á ver representados desde o plantio à colheita, bem como ainda a farmacopeia, com os experimentos de diversos xaropes, entre outros, representados pela destilação de alguns sucos, para a medicina, como se infere através do doente, deitado na cama. Ressalvando um permanente diálogo entre especialistas, a imagem salienta o decisivo e valioso significado que estas viagens tinham para o desenvolvimento do saber científico em torno do mundo natural.

Um dos compêndios mais decisivos na construção de um novo discurso sobre as plantas e drogas asiáticas é, sobremaneira, a obra de Garcia de Orta (1500?- 1568). Sabemos que, ao partir para a Índia, Orta leva na sua bagagem intelectual uma formação académica em medicina nas Universidades de Salamanca e de Alcalá de Henares. Ou seja, Orta não é um simples viajante; ele é um viajante erudito. Sem deixar de se fundamentar no saber herdado, Orta vai recorrer à observação *in loco.* Entre os viajantes era um erudito; entre os eruditos, era um viajante. Assim dos que viram, distinguiu-se pelo que tinha lido, dos que leram pelo que tinha visto, como bem salientou o Conde Ficalho.

Detentor de uma importante biblioteca, o autor revela uma longa lista de leituras, que se podem testemunhar nas inúmeras citações e referências feitas, a que se irão juntar as recolhas *in loco*. Na Idade Média os autores não teriam ousado criticar ou negar os informes dos chamados autores antigos. A confiança vem-lhe da experiência e da própria observação: "e isto sei eu muyto bem sabido como testemunha de vista".[48]

Este intento está expresso no seu título. Colóquios entre o doutor Ruano, o ex-aluno de Salamanca, o erudito, que sabe de cor Dioscórides, Plínio, entre outros, e Orta o viajante, o observador que, inabalável, afirma: eu vi. Duas facetas do saber defendido por Garcia de Orta expostas, de uma forma criativa e inteligente, numa obra exemplar.

[46] GESNER, Conrad - **Historia plantarum,** p. 33.
[47] LONITZER, Adam - **Kräuterbuch, kunstliche Conterfeytunge der Bäume, Stauden, Hecken**, p.
[48] ORTA, Garcia de Orta – **Colóquios**, vol. II, p. 246.

Fig. 5: Adam Lonitzer, cravo
https://books.google.pt/books?id=M_RlAAAAcAAJ&pg=PR339-IA1&lpg=PR339-IA1&dq=lonitzer+adam++caryophyllon&source=bl&ots=CM5oA3Oa-h&sig=ACfU3U1XucW-zzVLunsnmhr9wSwrmdLtjA&hl=de&sa=X&v

Fig. 6: Adam Lonitzer, frontispício
https://de.wikipedia.org/wiki/Adam_Lonitzer#/media/Datei:Frontispiece_Kreuterbuch_of_Lonitzer_1577.jpg

Foi a oportunidade de viajar e de ver *ad vivum* que lhe deu a possibilidade de contradizer os antigos e de criar um novo discurso, atualizando o saber coevo sobre as diferentes espécies. Nos meados do século XVI já não é possível continuar a repetir lugares-comuns sobre a história natural do Oriente, uma vez que homens como Orta, conhecedores, a podem ver e ler com os seus próprios olhos. Orta tem o maior respeito, pelos autores da antiguidade, mas não se inibe de elaborar a sua avaliação perante a prosa do mundo. Organizado por ordem alfabética, apresentava dados detalhados sobre cada produto: a sua origem, utilização, preço, mercados, rotas de distribuição e aplicações terapêuticas. Daí que o livro de Garcia da Orta assinale uma viragem no conhecimento das espécies orientais - e assim vai ser reconhecido e admirado por toda a Europa, pelo que o seu impacto não vai deixar de influenciar a produção europeia sobre o mundo natural. Para isso irá contribuir sobremaneira a tradução de Carolus Clusius.[49]

No seu capítulo sobre o cravo Orta irá aludir aos usos e conhecimentos da mais procurada especiaria, que nasceria única e exclusivamente nas cinco ilhas das Molucas. Irá naturalmente referenciar Fernão Magalhães, embora sem mencionar o nome, aludindo a um português a quem "entrara o demónio", justificando assim o facto de este ter saído de Portugal.[50]

Através destes exemplos podemos verificar como o saber acerca do mundo natural, exposto e comprovado pela expedição de Magalhães veio a ter fortes repercussões no saber europeu sobre a flora asiática, e as especiarias em particular. Não se poderá, todavia, deixar de referenciar que também se fizeram ouvir fortes críticas formuladas em compêndios de botânica sobre o comércio de especiarias e sobre a introdução destas espécies na Europa, objetando a realização de tão dispendiosas e difíceis expedições quando se poderia recorrer a plantas locais, igualmente lucrativas e deliciosas.[51]

Se o seu conhecimento iria dissipar fábulas e mitos em torno das especiarias, pondo em causa representações antigas, a cultura do renascimento europeu muito ficará a dever à expedição Magalhães-Elcano em relação às especiarias chamadas de luxo, como eram o cravo e a noz-moscada, especiarias estas que, como sabemos, não deixariam de ser ao longo de mais de um século, ao longo do século XVII, a mercadoria mais representativa do comércio entre o Oriente e o Ocidente.

A expedição de Fernão de Magalhães finaliza, por assim dizer, um ciclo de conhecimento *ad vivum* sobre as especiarias e, como se procurou demonstrar, este processo envolveu nautas, populações locais, viajantes, intelectuais e letrados de diferentes nacionalidades europeias, interligados num mesmo interesse, numa mesma busca: chegar às terras de origem das mais procuradas espécies orientais e difundir informes sobre elas, indiferentemente se fossem humanistas ou homens da experiência.

[49] LOPES, Marília dos Santos - A Revelação das Plantas. Garcia da Orta, Carolus Clusius e as espécies asiáticas na Europa.
[50] ORTA, Garcia de Orta – **Colóquios**, vol. I, pp. 361-62.
[51] É o caso, por exemplo, de Hieronymus Bock - **Kräutterbuch,** 1630.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de - **Guia náutico de Munique e Guia náutico de Évora**. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos, 1992.

BARBOSA, Duarte, **Livro do que viu e ouviu no Orient**e. Ed. Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa, 1989.

BOCK, Hieronymus - **Kräutterbuch Weylandt des Weitberhümmten undt Hocherfharnen Herren Hieronymi Tragi, genant Bock: [Auff Vielfaltiges begeren und freundtliches ersuchen Mit vleiss übersehen, und mit der Kräutter zunamen, der Namen ursachen, qualiteten, deren gradibus, gebrauch in den Apotecken, und sehr vielen innerlichen und eusserlichen experimentis gemheret und gebessert.** Strassburg: In verlegung Wilhelm Christian Glasers, 1630.

BURMEISTER, Karl Heinz. **- Sebastian Münster**. Wiesbaden: Pressler, 1964.

BRIEFE Sebastian Münsters, Ingelheim am Rhein: C.H. Boehringer Sohn, 1964.

CARVALHO, Teresa Nobre - The depictions of the spice that circumnavigated the globe. The contribution of Garcia de Orta's Colóquios dos Simples (Goa, 1563) to the construction of an entirely new knowledge about cloves, in: **Abriu. Estudos de Textualidade do Brasil, Galicia e Portugal,** 6, pp. 187-212.

CARVALHO, Teresa Nobre – Registos da natureza exótica no relato de António Pigafetta. In: Vitor Gaspar Rodrigues e Ana Paula Avelar (Coord.) - Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos. Lisboa: Academia da Marinha, 2020, pp. 57-80. ISBN: 9789727811601.

FRACANZANO DA MONTALBODDO - **Paesi novamente retrovati t novo mondo da Alberico Vesputio florentino intitulato**, Vicencia, 1507.

GARCIA, José Manuel - **A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses**. Lisboa: Editorial Presença, 2007. ISBN 978-972-23-3751-9.

GARCÍA, 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.

GESNER, Conrad - **Historia plantarum et vires ex Dioscoride, Paulo Aegineta, Teophrasto, Plinio et recentioribus Graecis, juxta elemantorum ordinem per Conradum Gesneru**m. Basileae: R. Vuynter, 1541.

GUERREIRO, Inácio, coor. - **A epopeia das especiarias**, Lisboa: Ed. Inapa, 1999. ISBN 972-8387-52-0.

HÄBERLEIN, Mark - Maximilian Transylvanus: Fürstendienst, Finanzkapital und humanistische Gelehrsamkeit im Zeitalter Karls V. In: **Geschichte(N) Des Wissens**. HÄBERLEIN, Mark, PAULUS, Stefan, WEBER,Gregor (Ed.), Augsburg: Wissner, 2015, pp. 381-395. ISBN 978-3-95786-038-5.

HANTZSCH, Viktor - **Sebastian Münster: Leben, Werk, wissenschaftliche Bedeutung**. Nieuwkoop: B. de Graaf, 1965.

KRISTELLER, Paul O., & KESSLER, Eckhardt - **Humanismus und Renaissance**, München: Wilhelm Fink Verlag, 1980.

HANENBERG, Peter - Portugal and the Early Modern discourse on Europe. In: **Contesting Europe: comparative perspectives on Early Modern discourses on Europe, 1400/1800**, ed.

DETERING, Nicolas, MARSICO, Clementina and WALSER-BURGLER, Isabella. Leiden, Boston: Brill, 2019. pp. 191-210. ISBN 978-90-04-41471-6.

LACH, Donald F. - ***Asia in the making of Europe.*** *Volume I,* Chicago: University of Chicago Press, 1994. ISBN 978-0226467313.

LOBATO, Manuel, O Cravo, as Molucas e os Portugueses. In: GUERREIRO, Inácio, coor - **A epopeia das especiarias**. Lisboa: Ed. Inapa, 1999, pp.104-131. ISBN 972-8387-52-0.

LONITZER, Adam, **Kräuterbuch, kunstliche Conterfeytunge der Bäume, Stauden, Hecken.** Zu Franckfurt am Mayn: bey Christian Egenolffs Erben, 1551.

LOPES, Marília dos Santos - Os Descobrimentos Portugueses e os novos horizontes do saber nos discursos alemães dos séculos XVI e XVII, In: R**evista do Instituto de Cultura e** Língua Portuguesa, ICALP, 1987, Nº7/8, 28-40.

LOPES, Marília dos Santos - Portugal: Uma fonte de novos dados. A recepção dos conhecimentos portugueses sobre Africa nos discursos alemães dos séculos XVI e XVII. In: **Mare Liberum,** (1) 1990, pp. 205-308.

LOPES, Marília dos Santos - **Coisas maravilhosas e até agora nunca vistas. Para una iconografia dos descobrimentos**. Lisboa: Livros Quetzal, 1998. ISBN 972-564-360-7.

LOPES, Marília dos Santos - Os Descobrimentos Portugueses e a Europa. In: **Máthesis**, (9) 2000, pp. 233-241.

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 - **Da descoberta ao saber. Os conhecimentos sobre África na Europa dos séculos XVI e XVII**. Viseu: Passagem Editores, 2002. ISBN 972-98770-1-7.

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 - "From Discovery to Knowledge. Portuguese Maritime Navigation and German Humanism". In: BERBARA, Maria and ENENKEL, Karl A. E. coor - **Portuguese Humanism and the Republic of Letters**. Leiden: Brill, 2012, pp. 425-446. ISBN: 978–90–04–21721–8.

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, pp. 101-116. ISBN 978-972-776-472-3.

LOPES, Marília dos Santos - Importing Knowledge: Portugal and the Scientific Culture in Fifteenth and Sixteenth Century's Germany. In: HORST, T., LEITAO, H., & LOPES, Marília dos Santos, coor - **Renaissance craftsmen and humanistic scholars circulation of knowledge between Portugal and Germany**, Frankfurt: Peter Lang, 2017, pp. 73-89. ISBN 978-3-631-68113-8.

LOPES, Marília dos Santos e HANENBERG, Peter - Herança Clássica, os Descobrimentos Portugueses e o Humanismo Alemão. In: **Máthesis** 13 (2004), 291-302.

López De GÓMARA, Francisco - **Historia General de las Indias**, 2 vols, Barcelona: Iberia, 1965.

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.

LOUREIRO, Rui - **Em demanda da biblioteca de Fernão de Magalhães.** Lisboa: Biblioteca Nacional, 2019. ISBN 9789725656525.

LOUREIRO, Rui Manuel - Buscar el levante por el poniente: Martin Behaim revisitado, in: **Cuadernos Hispanoamericanos**, 2019, pp. 41-58.

MARCO Paulo, ed. Valentim Fernandes, 1502, Lisboa: Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1922.

MAXIMILIAN, 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.

MONTALBODDO, Fracanzano da - **Paesi novamente retrovati et novo mondo da Alberico Vesputio florentino intitulato**, Vicentia, 1507.

MORUS, Thomas - **Utopia: Estudo introdutório à Utopia Moriana** por José V. de Pina Martins. Lisboa: FCG, 2006.

MOSER, Fernando de Mello - **Tomás More e os caminhos da perfeição humana**. Lisboa, Vega, 1982.

MOUT, Marianne E. H. N. - **Die Kultur des Humanismus Reden, Briefe, Traktate, Gespräche von Petrarca bis Kepler,** München: Beck, 1998. ISBN 9783406433979.

MÜNSTER, Sebastian, & PIRCKHEIMER, W - **Geographia vniversalis: vetus et nova**. Basileae: Henricum Petrum, 1540.

MÜNSTER, Sebastian - **Cosmographia: Beschreibung aller Lender durch Sebastianum Munsterum in welcher begriffen, aller Völker Herrschafften, Stetten, und namhafftiger flecken, herkommen: Sitten, Gebreüch, Ordnung, Glauben, Secten, und Hantierung, durch die gantze Welt, und fürnemlich Teütscher Nation, was auch besunders in jedem Landt gefunden unnd darin beschehen sey, alles mit Figuren und schönen Landt Taflen erklert, und für Augen gestelt**. Basel: Heinrich Petri, 1544.

ORTA, Garcia da, **Colóquios dos simples e drogas de India**. ed. FICALHO, Conde de, 2 vols, Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1987.

PIRES, Tomé - **A Suma oriental de Tomé Pires e O livro de Francisco Rodrigues**. ed. CORTESÃO, Armando, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1978.

REINHARDT, Wolgang - **Parasit oder Partner? Europäische Wirtschaft und neue Welt 1500 -1800**, Münster: Lit 1997.

RÁKÓCZI, István - Texto e paratextos à volta da viagem de Fernão de Magalhães. Maximilianus Transilvanus. In: GRAZIANI, Michela, CASETTI, Lapo e VUELTA GARCIA, Salomé (ed., **Nel segno di Magellano tra terra e cielo. Il viaggio nelle arti umanistiche e scientifiche di lingua portoghese e di altre culture europee in un'ottica interculturale**, Firenze: University Press, 2012, pp. 103-117. ISBN 978-88-5518-468-7.

RAMUSIO, Giovanni Battista - Navigazioni e viaggi, ed MILANESI, Marica, Torino: Einaudi, 1978.

RODRIGUES, Vitor Gaspar e AVELAR, Ana Paula (Coord.) - **Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos**. Lisboa: Academia da Marinha, 2020. ISBN: 9789727811601

RUCHAMER, Jobst - **Newe vnbekanthe Landte und ein newe Weldte in kurtz verganger Zeythe erfunden. Und durch mich Georgen Stüchssen zu Nüreinbergk, gedrückte vnd volendte nach Christi ... geburdte**, Nürnberg, 1508.

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.

RODRIGUES, Vítor e AVELAR, Ana Paula, coor - **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos**. Lisboa: Academia de Marinha, 2021. ISBN 9789727811601.

THOMAZ, Luís Filipe - **A rota das especiarias**. Lisboa: Edições Inapa, 1989. ISBN 9789729019098.

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, 2019, pp. 215-248.

VAN DUZER, Chet - **Johann Schöner's globe of 1515: transcription and study**. Philadelphia: PA, American Philosophical Society, 2010. ISBN 978-1-60618-005-1.

VAN DUZER, Chet - **Martin Waldseemüller's 'Carta marina' of 1516 Study and Transcription of the Long Legends**, ebook: Springer International Publishing, 2020. ISBN: 978-3-030-22702-9.

VARGAS GÓMEZ, Pablo (Ed.) - **En búsqueda de las especias. Las plantas de la expedición Magallanes-Elcano (1519-1522)**, Madrid: CSIC, 2020. ISBN 978-8413520247.

VARTHEMA, Ludovico di - *Itinerario di Lodovico Barthema in Arabia, in India e nell' Asia sudorientale, in* & RAMUSIO, Giovanni B.- **Navigationi e viaggi [di] Gian Battista Ramusio**, ed. Marica Milanesi, 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 Jndia Und Ethiopia von den gestalten syten und dero menschen leben und gelauben**, Augsburg, 1515.

WARNCKE, Carsten-Peter – **Sprechende Bilder- sichtbare Worte. Das Bildverständnis in der frühen Neuzeit**, Wiesbaden: Harrassowitz, 1987. ISBN 3447027258.

WESSEL, Günther - **Von einem, der daheim blieb, die Welt zu entdecken die Cosmographia des Sebastian Münster oder wie man sich vor 500 Jahren die Welt vorstellte**, Ingelheim: Leinpfad Verlag, 2017. ISBN 978-3945782309.

WUTTKE, Dieter - **German Humanist Perspectives on the History of Discovery 1493-1534** (= Cadernos do CIEG, nº 27). Coimbra: Minervacoimbra, 2007. ISBN 978-989-8007-07-0.

II

DA NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

OS NAVIOS EUROPEUS DOS SÉCULOS XV E XVI

Filipe Castro[1]

Resumo

Embora saibamos muito sobre a história dos descobrimentos e da expansão europeia, os navios são-nos ainda desconhecidos. Não há quase textos sobre a construção naval ibérica durante todo o século XV e primeira metade do século XVI, a iconografia é rara e impressionista, e não há praticamente naufrágios deste período. Apesar das inúmeras réplicas construídas, não se sabe quase nada sobre o tamanho, a forma do casco, o aparelho, a repartição dos espaços interiores e os aprestos dos navios de Vasco da Gama, Colombo e Magalhães. Este ensaio tenta inventariar as dúvidas mais importantes e abordar o que sabemos sobre os navios deste período, que foram o equivalente aos *space shuttles* do século XX.

Palavras-chave: Construção-naval; navios; naufrágios; iconografia.

Abstract

Although we know much about European expansion and the history of the discoveries, ships are still unknown to us. There are almost no texts on Iberian shipbuilding throughout the entire 15th and the first half of the 16th century, the iconography is rare, impressionistic and there are practically no shipwrecks during this period. Despite the numerous replicas, we know almost nothing about the size, hull shape, rigging, interior space distribution and equipment of Vasco da Gama, Columbus and Magalhães's ships. This essay attempts to inventory the most relevant doubts and address our knowledge about the ships of this period, which were the equivalent of 20th century space shuttles.

Keywords: Shipbuilding; ships; shipwrecks; iconography.

[1] Professor e Investigador. Nautical Archaeology Program, Texas A&M University. fvcastro@tamu.edu

Introdução

Sabemos mais sobre os navios dos romanos do que sobre os navios dos Descobrimentos portugueses e espanhóis. Como escreveu François-Edmond Pâris "*Cette perfection, nécessaire à toute construction maritime, rend étonnante l'indifférence avec laquelle chaque siècle a laissé perdre le souvenir d'objects dont il aurait pu être fier. Nous sommes dans l'ignorance la plus complète sur la marine de peuples et de temps dont nous connaissons avec détails les costumes, les armes et les utensiles les plus communs*".[2] Em Portugal a política cultural em relação ao património subaquático tem sido consistentemente desastrosa e não se vislumbra uma reforma que ponha termo à mediocridade dos serviços do Ministério da Cultura que tutelam a arqueologia subaquática e desencorajam a investigação sobre este assunto.

Os navios portugueses dos séculos XV e XVI eram máquinas que sulcaram um número importante de rotas transoceânicas e ligaram a Europa aos oceanos Atlântico, Índico e Pacífico, mas o que sabemos deles baseia-se na iconografia e nos textos coevos, fontes bem estudadas e publicadas, mas que não são suficientes para nos permitirem resconstruir as naus e caravelas dos séculos XV e XVI. É nossa responsabilidade investigar, documentar e publicar tudo o que sabemos sobre estes navios para que as próximas gerações possam completar, corrigir e aperfeiçoar o nosso trabalho. Os navios dos Descobrimentos eram provavelmente todos diferentes e evoluíram muito entre os finais do século XIV e os finais do século XVI, quando apareceram os primeiros textos técnicos que nos permitem vislumbrar algumas soluções plausíveis para a sua reconstrução.

Em 1575 Escalante de Mendoza escrevia que as naus construídas pelos portugueses eram grandes e "*en todo mas fuertes que otras ningunas, como para sus efectos se requieren*".[3] Existem boas razões para supor que assim fosse. A mais importante é talvez a posição geográfica do país, virado para o mar e localizado entre dois mundos muito diferentes: o do Mediterrâneo e o da Europa Atlântica.

Em todo o mundo, as formas e os nomes de navios e embarcações de pequeno porte mantiveram-se ou mudaram ao sabor de modas e costumes. Fernando Oliveira escreveu por volta de 1580 que "*mays tẽ feyto* [os portugueses] *pella navegação em oytenta annos, do q* [os gregos e latinos] *fezerão em dous mil q reinarão*."[4] Contudo, para os estudiosos do século XXI não há meio de se saber ao certo quanto nem como evoluíram estes navios: "*Não ha antre nos memória do passado, nem despoys de nos haueraa do que agora se passa*".[5] A nomenclatura, a forma e o desempenho dos navios dos Descobrimentos são-nos ainda largamente desconhecidos. Em relação aos navios oceânicos, Oliveira diz-nos que "*Na Espanha se chamaõ naos as que na Italia chamão carracas, & na Alemanha urcas*. E em relação às embarcações de menor porte: "*Em Portugal chamamos barcas, as q[ue] em Galliza chamão trincados, sem haver mu[i]ta deferença na feyção. Poys quanto aos*

[2] PARIS, F.E. - **Essai sur la construction navale des peuples extra-européens**, pp. 7-11.
[3] MENDONZA, Jhoan Escalande de - *Itinerario de Navegacion de los Mares y Tierras Occidentales* (1575), pp. 413-515, em especial pp. 450-451.
[4] OLIVEIRA, Fernando Oliveira - **O Livro da fábrica das naus**, p. 62.
[5] *Ibidem*, p. 58.

tempos, ha menos de quorenta annos, que nesta terra não sabião os nomes de zabra, nem lancha, & agora acostumãose. E assy como estas uierão de nouo, assy passarão outra, que jaa não lembrão, nem usao dellas. Os barcos de Samtarem aleuantam agora mais as cabeças, & mudão os nomes de ceruilhas em muletas: isto de quatro dias para caa: poys uede a mudança, que seraa feyta de cento, ou doze[n]tos ou mais annos a esta parte: & como são jaa esquecidos os nomes, & mudadas as formas dos nauios daquele tempo, & mays atras".[6] Quirino da Fonseca compilou 167 nomes de navios e embarcações antigos.[7]

O que sabemos pelos cronistas, notários e escrivães – muitas vezes pouco conhecedores das subtilezas tecnológicas que diferenciavam as tipologias de navios e embarcações[8] – complica ainda mais o estudo do processo de evolução dos navios e embarcações, e dos respectivos nomes ao longo do tempo. A questão das tipologias complica-se aliás à medida que vamos conhecendo melhor as fontes escritas. José Luis Casado Soto refere *pinazas* construídas com o tabuado liso e em trincado: em Outubro de 1522 um enviado do rei de Espanha registava em San Vicente de la Barquera quatro naus "*calafetadizas*" que arqueavam entre 50 e 90 *toneles*, cinco chalupas novas, no estaleiro "*de madera de robre e tingladas de borne*" com portes de 35 e 40 *toneles*, tres pinazas "*calafatadizas e de banço de robre*" com portes ate 40 *toneles*, e outras oito pinazas "*tingladas de borne e madera de robre*" com 35 a 40 *toneles* cada. E concluia que "*todas las dichas chalupas son navíos rasos, fechas para la pesquería, que van al reino de Irlanda e Andaluzía a sus pesquerías*" fazendo equivaler as designações "pinaza" e "chalupa".[9]

O universo marítimo e fluvial europeu é uma rede complexa e interligada, em constante evolução, e a mudança das formas, da estrutura e aparelho de navios e embarcações é um processo difícil de reconstruir, ligado à cadeia de ofícios e actividades que cada navio completo incorporava. O trabalho de reconstrução desta cadeia operacional e do produto final que era lançado ao mar é necessáriamente multidisciplinar e terá que envolver velejadores, historiadores, arqueólogos, engenheiros, arquitectos, especialistas em informática e filólogos, entre outros. Será um esforço colectivo de um grupo alargado de especialistas, que requer um paradigma muito diferente do da investigação do século XX. Como se referiu acima, a contribuição da arqueologia é fundamental neste e vai requerer uma inevitável remodelação dos serviços do Ministério da Cultura, cuja falta de perspectiva têm sido o maior obstáculo ao seu desenvolvimento.

Tradições construtivas

A cadeia operacional que permite a transformação de matérias primas em navios ou embarcações depende de muitos factores e no caso das embarcações inclui a gestão das florestas, um recurso escasso e precioso na europa do final da Idade Média. O conheci-

[6] *Ibidem*, p. 76. Ver também BARKER, Richard - Shipshape for Discoveries, and Return, pp. 433-447.
[7] FONSECA, Henrique Quirino da - *Memórias de arqueologia marítima portuguesa*.
[8] SOTO, José Luis Casado - Aproximacion a la tipologia naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI, p. 172.
[9] SOTO, *op. cit.*, p. 175.

mento envolvido na produção de navios oceânicos era complexo e residia em grupos de profissionais cujas capacidades e saberes eram independentes – por exemplo, os conhecimentos de carpintaria necessários aos ferreiros ou aos calafates não eram fundamentais para a qualidade final do processo construtivo. Conhecer as práticas, as políticas e os gostos dos grupos de profissionais que construíam as partes e os navios é o objectivo da história. Um factor importante do processo evolutivo de navios e embarcações é a transferência de conhecimento. Os restos de navios deste período que estão estudados e publicados permitem identificar soluções construtivas que eram comuns a certas áreas da Europa durance certos períodos de tempo, definindo tradições construtivas. O arqueólogo dinamarquês Ole Crumlin-Pedersen propôs o conceito de "impressões digitais" para definir um conjunto de traços característicos de uma determinada tradição construtiva.[10] Eric Reith reiterou este conceito, designando por "assinaturas arquitecturais" os elementos construtivos que diferenciam, por exemplo, certas tradições mediterrânicas e atlânticas, no que diz respeito à concepção das carlingas ou das ligações entre cavernas e braços que formam as balizas gabaritadas nos séculos XV, XVI e XVII.[11] Este é um conceito que o biólogo Richard Dawkins propôs em 1976, chamando *memes* às ideias, símbolos ou práticas susceptíveis de serem transmitidas de uma mente para outra através de palavras, gestos, rituais, ou outros fenómenos imitáveis. Por outras palavars, Dawkins propôs um conceito que serve aos arqueólogos náuticos para explicar as invenções, as inovações e as adopções de práticas de outras comunidades na construção naval. Como Dawkins propôs, tal como para os genes, a transmissão de *memes* está sujeita a um processo de selecção complexo e contingente.[12] Um exemplo excelente deste conceito é a utilização de graminhos em Portugal, documentada a partir do final do século XVI, mas provavelmente utilizada desde o fim da Idade Média.

Com nomes diversos, os graminhos foram utilizados no mundo mediterrânico desde o final da Idade Média e consistem num conjunto de artifícios geométricos que permite a execução de curvas suaves aplicáveis a grupo de balizas pré-desenhadas por um método não gráfico. Esta prática foi eloquentemente explicada por Pimentel Barata, está publicada em inglês e pode-se afirmar que as técnicas conhecidas como método da besta, do rabo de espada, ou da saltarelha constituem *memes* bem sucedidos.[13] O uso de séries de coordenadas para definir uma curva é antigo e foi encontrado por arqueólogos em Saqqâra, no Egipto, inscrito com tinta encarnada numa pedra que data provavelmente da Terceira Dinastia, em meados do terceiro milénio antes da nossa era, ou utilizado no traçado de uma coluna do século VI BCE no templo de Apolo em Didyma, na Turquia.[14]

---

[10] CRUMLIN-PEDERSON, Ole- To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective, pp. 69-82.
[11] RIETH, Eric - Construction navale à Franc-Bord en Méditerranée et Atlantique (XIVe-XVIIe siècle) et 'Signatures Architecturales' Une Première Approche Archéologique, p. 181.
[12] DAWKINS, Richard - **The Selfish Gene**.
[13] BARATA, J. G. Pimentel - **Estudos de Arqueologia Naval**. CASTRO, Filipe - Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms used to Design the Bottom of Ships in Portugal, pp. 148-154.
[14] CLARKE, Somers; ENGELBACH, R. - **Ancient Egyptian Construction and Architecture**, pp. 52-53. Ver também HASELBERGER, L. - Bericht über die Arbeit am Jüngeren Apollontempel von Didyma, pp. 90-124.

Reconstruir o percurso desta ideia, provavelmente do Egipto para a Grecia, Roma, Constantinopla, Génova ou Veneza, e daí espalhando-se pelo Mediterrâneo ocidental, até Lisboa e depois até ao País Basco e ao Brasil, seria um trabalho interessante para historiadores e arqueólogos.

Os navios dos séculos XIV a XVI devem ser entendidos como o resultado de séculos de evolução, fruto de contactos com visitantes, peregrinos, colonos e invasores, cujas ideias foram adoptadas por construtores locais, misturadas com os métodos tradicionais de cada estaleiro e adaptadas às especificidades locais.

Fenícios, gregos, cartagineses e romanos devem ter introduzido os primeiros navios de tábuas na Península Ibérica, que substituíram as pirogas monóxilas, as jangadas e outras formas tradicionais de embarcações existentes, de madeira ou de pele. Não se sabe como os mercadores fenícios, que provavelmente introduziram a oliveira, a vinha, a escrita, a roda de oleiro e o ferro,[15] construíam os barcos em que chegaram a Portugal. Os exemplos arqueológicos sugerem que as tábuas dos seus barcos de pequeno e médio porte eram unidas com espigas introduzidas em entalhes, ou mechas, abertos ao longo de ambos os seus bordos e travadas com pequenas cavilhas. Os restos de um navio mercante fenício, encontrados em Uluburun, nas costas da Turquia, e datados de cerca de 1300 BCE, revelam um navio solidamente construído por este método.[16] Esta prática foi repetida e adaptada até à Idade Média. Restos arqueológicos de navios gregos dos séculos VI e V BCE sugerem que os seus construtores ligavam as tábuas com cavilhas introduzidas nos bordos, alinhando-os, e que as cosiam com fibras vegetais.[17] Os navios romanos eram construídos pelo método fenício, ligando as tábuas do casco com mechas,espigas e cavilhas, embora em geral mais pequenas e menos espaçadas do que encontradas em Uluburun. Um pequeno fragmento de madeira com mechas, restos de espigas e cavilhas, com dimensões típicas da construção naval romana foi encontrado em 2002 na Foz do Rio Arade.[18]

Apesar da diversidade de métodos de construção, quase todas as embarcações até ao século X eram construídas segundo um sistema designado por "casco primeiro", em que o cavername era introduzido depois do casco estar avançado. As tábuas eram ligadas entre si e a forma do casco era obtida "a olho", de acordo com a experiencia do carpinteiro naval – por vezes com a ajuda de moldes e bitolas. O reforço estrutural interior era introduzido depois, como se fazia, por exemplo, nos barcos rabelos até ao século XX.

As invasões visigóticas a partir do século IV devem ter trazido duas variantes desta tradição construtiva para Portugal: a construção em trincado e a construção por "fundo primeiro." A construção em trincado, nórdica, consistia em justapor os bordos das tábuas

[15] ARRUDA, Ana Margarida - O Algarve no quadro geocultural do Mediterraneo antigo, pp. 21-22.
[16] PULAK, Cemal - The Uluburun Hull Remains.
[17] POLZER, Mark - The VI th-Century B.C. Shipwreck at Pabuç Burnu, Turkey: Evidence for Transition from Lacing to Mortise-and-Tenon Joinery in Late Archaic Greek Shipbuilding.
[18] ALVES, Francisco - Apontamento sobre um fragmento de casco de navio dotado do sistema de fixação por encaixe-mecha-respiga, típico da antiguidade mediterrânica, descoberto em 2002 no estuário do Rio Arade, pp.449-457.

de casco e pregá-los ou rebitá-los, inserindo as cavernas depois. Na construção por "fundo primeiro" ou "galo-romana", o fundo das embarcações era construído com tábuas justapostas, ligadas por cavernas transversais. Sobre este fundo eram depois pregadas as rodas de proa e popa, após o que eram erigidos os lados, em alguns casos construídos dobrando o tabuado sobre braços em forma de "L" entretanto pregados ao fundo, e noutros construídos em trincado e reforçados posteriormente com braços e vigas transversais.

As invasões árabes trouxeram certamente uma ou mais tradições construtivas, as quais nos são quase completamente desconhecidos. Os poucos navios sarracenos até agora encontrados não foram estudados ou não estão suficientemente publicados. É possível que tenham sido os árabes a introduzir na Península Ibérica uma outra tradição construtiva, designada por "cavernas primeiro", em que o tabuado era pregado a uma estrutura – o cavername – total ou parcialmente pré-erecta. Os navios dos árabes eram tão bons como quaisquer outros, quer no Mediterrâneo, quer no Oceano Indico. O mundo árabe dos séculos VIII, IX e X era um mundo sofisticado e cosmopolita, e no século IX o cronista al-Jahiz escreveu na sua célebre obra *Livro dos Animais* que um governador Omíada do Iraque chamado al-Haggag, que morreu em 714 CE, teria construído os primeiros navios "pregados e calafetados". É impossível saber se os árabes desenvolveram esta técnica ou se a adoptaram de outra cultura, como Bizâncio. A partir do século X documentos árabes mencionam a construção de navios no Mediterrâneo com tábuas pregadas ao cavername, em oposição aos navios cosidos do Mar Vermelho e do Oceano Indico.[19] Mas não sabemos como eram os navios árabes que lutaram contra as incursões dos normandos na Ibéria dos séculos IX e X,[20] nem os que saquearam regularmente as regiões costeiras da península sob influência cristã durante esses anos de guerra. Não sabemos como eram os navios que transportaram os invasores sarracenos desde o norte de África até à Península Ibérica, os quais, segundo os cronistas, foram mandados expressamente construir por Muça[21] para o transporte de tropas. Mas é provável os construtores navais árabes que viviam na Península Ibérica tenham transmitido saberes relativos à construção naval após a reconquista. Por exemplo, a palavra que designa as últimas balizas pré-desenhadas, à proa e à popa, nos navios construídos pelo método "cavernas primeiro" é a palavra árabe andaluz *almogama*, que designa ponto de encontro.

A construção naval medieval é mal conhecida. A transição do sitema "casco-primeiro" para "cavernas primeiro" está documentada no mundo bizantino, no século XI, mas há indícios anteriores desta transição no Mediterrâneo oriental. Duas embarcações encontradas em Israel e datadas do século VI – designadas por Dor D e Tantura A – ambas provavelmente construídos quando a região se encontrava sob influência bizantina, parecem ter sido construídas segundo o método "cavernas primeiro". Outras duas embarcações, Tantura B, datada do século IX, e Tantura F, datada do século X,

[19] DARMOUL, Ali - Les épaves sarrasines.
[20] *Ibidem*, pp. 121-124.
[21] COELHO, A. Borges - **Portugal na Espanha Arabe**, p. 131.

apresentam características semelhantes.[22] Um terceiro grupo composto por três navios árabes, encontrados na costa sul de França e datados do século X – *Agay A*, *Agay B*, *Batéguier* e *Estéou* – parece também ter sido construído com as tábuas do casco pregadas às cavernas.[23]

A informação publicada é no entanto escassa e não há certeza absoluta de não existirem espigas nas juntas das tábuas que formam a parte inferior de alguns destes cascos, como acontece com outros navios do mesmo período, completamente escavados e desmontados na Turquia e designados por Yassıada 1 e 2, e datados dos séculos VII e IV respectivamente.[24]

O que sabemos sugere que a transição do sistema "casco-primeiro" para "cavernas primeiro" ocorreu no Meriterrâneo oriental, durante o período de decadência do império bizantino, possivelmente devido à falta de madeiras de qualidade e de escravos treinados no trabalho complexo da construção com mechas, espigas e cavilhas.

No início do século XIV, uma embarcação árabe naufragada em Cala Culip, na Catalunha, e designada por Culip 6, foi construída pelo processo "casco primeiro" como o atestam as marcas de carpinteiro nas cavernas, numeradas e pré-desenhadas com recurso ao processo geométrico referido atrás e designado por *mezzaluna* em Itália.[25]

A influência italiana na construção naval portuguesa está documentada e explica a relativa abundância de vocábulos daquela língua no léxico da construção naval em Portugal e Espanha.[26] Neste contexto, a persistência de uma palavra árabe *almogama*, que designa duas peças estruturais tão importantes no processo de concepção e construção de navios sugere uma influência árabe importante e anterior à italiana.

Mas o início da marinha ibérica está mal documentado. No século XII o bispo Gelmirez de Santiago de Compostela contratou carpinteiros navais de Pisa para construir e operar uma pequena frota de galés para protecção da costa contra os ataques sarracenos.[27] Curiosamente, o historiador José Luis Casado Soto encontrou referências a galés de Castela construídas no norte cantábrico com o casco em trincado.[28]

---

[22] WACHSMANN, Shelley; KAHANOV, Ya'akov - The 1995 INA/CMS Joint Expedition to Tantura Lagoon, Israel, pp. 3-18. ROYAL, Jeffrey; KAHANOV, Ya'akov - An Arab Period merchant vessel at Tantura Lagoon, Israel, pp. 151-153. KAHANOV, Ya'akov; ROYAL, Jeffrey - Analysis of hull remains of the Dor D Vessel, Tantura Lagoon, Israel, pp. 257-265. BARKAI, Ofra; KAHANOV, Ya'acov - The Tantura F Shipwreck, Israel, pp. 21-31.

[23] JEZEGOU, Marie-Pierre; JONCHERAY, Anne e Jean-Pierre - Les épaves sarrasines d'Agay et de Cannes, pp. 32-39. XIMENES, Serge - Etude préliminaire de l'épave sarrasine du rocher de l'Estéou, pp. 139-150.

[24] BASS, George F.; VAN DOORNINCK, Jr.; Frederick H. - A Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada, pp. 27-37.

[25] PRIETO, Javier Nieto; RAURICH, Xim (eds.) - **Excavations arqueològiques subaquatiques a Cala Culip**.

[26] CICILIOT, Furio - Genoese shipbuilders in Portugal and in Asia (early 16th Century), pp. 153-161. Ver ainda VITERBO, Sousa - **Trabalhos náuticos dos portugueses**.

[27] FILGUEIRAS, Octávio Lixa - Gelmirez e a reconversão da construção naval tradicional do NW Sec. XI-XII: seus prováveis reflexos na época dos Descobrimentos, pp. 539-576.

[28] SOTO, José Luis Casado - El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Modern, pp. 537-552, em especial, p. 541.

Durante o século XIII navios genoveses e venezianos começaram a demandar portos na Biscaia e a estabelecer mercadores em portos intermédios, ao longo das chamadas rotas da Flandres. Negociando com cristãos e muçulmanos, comerciantes genoveses estabeleceram-se em Sevilha pouco depois da sua conquista pelo rei cristão Alfonso X, em 1248. A comunidade genovesa deve ter crescido e prosperado e na segunda metade do século XV, e incluía pessoas como Américo Vespúcio e Cristóvão Colombo.[29] Vários italianos são conhecidos dos historiadores portugueses: Lanzaroto Malocello, Niccoloso da Recco e Angiolilo del Tegghia de' Corbizzi, ou os navegadores Antoniotto Usodimare e Alvise Cadamosto.[30] No século seguinte, em Fevereiro de 1513, Pantaleone Queirolo, construtor naval de Varazze, nos arredores de Génova, parece ter deixado a terra natal para vir trabalhar para Portugal com um grupo de carpinteiros navais que com ele assinaram um contrato para construir e operar galés no nosso país.[31]

A influência dos portos do norte de Espanha deve ter sido também importante desde o final da Idade Média. As coroas portuguesa e de Castela tinham relações comerciais intensas com algumas cidades do Atlântico Norte e do Báltico, trocando sal, cortiça, azeite, vinho e lã, por cereais, metais e têxteis. Em 1430 Lisboa e Danzig estabeleceram relações comerciais permanentes e há registo de comerciantes portugueses comprarem navios construídos na Galiza, no País Basco e na Inglaterra.[32] Maria Alexandra Carbonell Pico cita um abundante número de referências a navios e embarcações com tipologias nórdicas nos portos do país, e quer a iconografia, quer a arqueologia corroboram esta evidência. A construção em trincado é patente em várias imagens de navios do século XIV, como a lápide da Bica de Andaluz (1336).[33] Embora seja impossível afirmá-lo com certeza, é possível que as urcas referidas no século XV[34] – os misteriosos 'hulks' do norte da Europa, já referidos em documentos portugueses do final do século XIII como 'aloques' da Corunha e da Biscaia[35] – fossem, pelo menos até ao final daquele século, inteiramente construídas em trincado.

Arqueologia

Não há muito a dizer sobre o património arqueológico náutico em Portugal. Os poucos casos publicados não autorizam generalizações e não parece haver muito interesse nas universidades nacionais em os estudar e publicar. As complicações burocráticas dos serviços do Ministério da Cultura desencorajam qualquer iniciativa séria de sistema-

[29] PIKE, Ruth - **Enterprise and Adventure: The Genoese in Seville and the Opening of the New World**. Fernández-Armesto, Felipe - **Amerigo: the man who gave his name to America.**
[30] ALBUQUERQUE, Luis de - **Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses**, pp. 535-36.
[31] CICILIOT, Furio, *op. cit.* e VITERBO, Sousa, *op. cit.*, pp. 280, 425, 452, 458 e 521.
[32] ALBUQUERQUE, *op. cit.*, p. 484.
[33] FONSECA, Henrique Quirino da - **Memórias e conferências sobre história e arqueologia**, p. 15.
[34] PICO, M. A. Carbonell - **A terminologia naval portuguesa anterior a 1640**, p. 177-179.
[35] *Ibidem*, p. 27-28.

tizar a informação existente e impossibilitam o planamento de escavações pelos atrasos que geram. O secretismo que reina entre arqueólogos impede a circulação de informação sobre os navios encontrados.

As cavernas de Alfeizerão e da Foz do Arade, datadas por radio carbono dos séculos X ou XII, no primeiro caso, e XV a XVII no segundo, sugerem a existência de uma tradição de construção em trincado no nosso país.[36] Em Espanha, a existência de navios construídos em trincado deve ter sido comum, não só nas costas norte e ocidental da Península Ibérica mas também nas zonas ocupadas pelos árabes, como o demonstram os achados arqueológicos de Gernika e de Barcelona, o primeiro duma embarcação de 10 a 12 m de comprimento encontrada no País Basco em 1984 e datada de meados do século XV, e o segundo de um navio de pequeno porte, encontrado na Catalunha em 2008 e datado do século XIV.[37]

Cogas

Embora sem o leme central representado, um coga típica do século XIV encontra-se esculpida no padrão do chafariz de Arroios (1360), com as características rodas de proa e popa direitas, os lados em trincado e um só mastro, armando uma única vela redonda.[38] Documentadas em Portugal no século XIV,[39] as cogas são herdeiras da tradição em trincado, mas eram construídas pelo processo "fundo primeiro".

As cogas do norte da Europa eram construídas sobre um fundo chato, construído em tabuado liso a meia nau, e trincado, formando uma concha, na zona dos postes. Os costados eram construídos em tabuado trincado. Os postes das rodas de proa e popa, direitos, eram ligados a uma tábua-quilha por couces – denominados *hooks* em inglês. A completar a lista das características principais das cogas, os costados eram reforçados por vaus que passavam através do tabuado e ficavam aparentes no lado de fora (perpaus?), e por um leme de cadaste.

Os vestígios mais antigos de lemes de cadaste que se conhecem na Europa são as marcas das ferragens que os sustinham observadas nas duas cogas mais antigas até agora encontradas, respectivamente a de Kollerup, construída com madeiras cortadas durante o

---

[36] ALVES, Francisco Alves [et al] - Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas.

[37] IZAGUIRRE, M. [et al] - State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain). In ALVES, Francisco (ed.) - **Proceedings of the International Symposium 'Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition.** IZAGUIRRE, M**. -** The Urbieta Wreck (Gernika) Basque Country. In GRENIER, R.; NUTLEY, D.; COCHRAN, I. (eds.) - **Underwater Cultural Heritage at Risk**, pp. 90-92. RIETH, Eric - Une embarcation à clin du millieu du XV[e] siècle. Etude preliminaire, pp. 603-616. Sobre a embarcação encontrada em Barcelona ver - La restauración del barco medieval encontrado en Barcelona durará cuatro años - **El País** (21 May 2008).

[38] FONSECA, Henrique Quirino da - **Memórias e conferências sobre história e arqueologia**, p. 17.

[39] PICO, M. A. Carbonel, *op. cit.*, pp. 89-92.

inverno de 1150, e a coga de Kolding, construída com árvores abatidas durante o inverno de 1189, ambas na Dinamarca.[40]

A expansão das cogas no norte da Europa parece estar relacionada com o facto de este tipo de navios ser construído com tábuas serradas, muito mais baratas que as tábuas utilizadas na tradição nórdica em trincado, obtidas por separação radial dos troncos, com cunhas, e trabalhadas com machados, uma técnica que gerava enormes desperdícios e requeria madeiras de excelente qualidade e construtores extremamente competentes e experientes.

Navios de tabuado liso

No século XIV e início do XV os navios em trincado, as cogas e as naves mediterrânicas com velas latinas – cujos vestígios arqueológicos não apareceram ainda em Portugal – parecem ter coexistido e operado porventura em rotas comerciais equivalentes, não havendo notícia de vantagens ou desvantagens tão óbvias que determinassem o abandono completo de qualquer um destes três tipos. A partir de meados do século XV, no entanto, os navios construídos "casco primeiro" e "fundo primeiro" foram progressivamente abandonados e substituídos por navios construídos "cavernas primeiro", mais sólidos e mais eficientes, eventualmente armando três mastros e gurupés. A expansão do comércio determinou um aumento das tonelagens dos diversos tipos de navios, quer para responder ao aumento dos volumes transportados, quer em função da capacidade mínima necessária para carregar mantimentos para a duração crescente das viagens.

Com o aumento do tamanho dos navios veio a necessidade de controlar e repetir a forma dos cascos. A construção baseada exclusivamente na experiência dos carpinteiros navais tornou-se obsoleta e foi substituída – não conhecemos o processo de transição – pelo método não gráfico acima referido, com graminhos, que permitiam o traçado e corte fáceis das balizas pré-desenhadas e proporcionava um tipo de controlo mais efectivo da forma final dos cascos.

Graminhos

A partir do século XIV tornou-se necessário dominar os artifícios geométricos que compunham os algoritmos que regiam a construção de navios de grande porte e os italianos parecem ter sido os especialistas nesta nova tecnologia, desenvolvida para o traçado das galés que nos séculos XIII, XIV e XV, as quais percorreram as rotas comerciais mais ricas da Europa e estabeleceram o poderio naval das repúblicas marinheiras dos mares Adriático e Tirreno.

[40] HOCKER, Fred; DOKKEDAL, Line - News from the Kolding cog, pp. 16-17. HOCKER, Fred; DALY, Aoife -Early cogs, Jutland boatbuilders, and the connection between East and West before AD 1250. In BLUE, L. Blue; HOCKER, F.; ENGLERT, A. (eds.) - **Connected by the Sea, Proceedings of the 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology**, pp. 187-194.

Os métodos descritos no século XV pelos italianos para definir a forma dos cascos construídos segundo o método "cavernas primeiro" foram adoptados – não se sabe quando – em Portugal e Espanha e proporcionaram um processo relativamente simples e codificável para o desenho das cavernas centrais dos navios de grande porte, as quais garantiam uma forma harmoniosa da parte central dos cascos e uma transição fácil para a roda e o cadaste, que podia ser visionada através da utilização de armadouras que simulavam a forma dos delgados de proa e popa.

Os documentos existentes sugerem que a partir da segunda metade do século XIV os carpinteiros navais italianos definiam as dimensões gerais dos navios a construir a partir dum pequeno número de medidas: comprimento da quilha, lançamentos da roda e cadaste, boca (*larghezza in bocca*), pontal (*puntale*), que era medido na altura da largura máxima da boca, e fundo (*larghezza in fondi*), ou plão, como se designava em Portugal e Espanha. A caverna mestra era traçada com o auxílio de fasquias flexíveis que se faziam passar por pontos de largura definida a partir do eixo central da secção a alturas pré-determinadas para cada tipo de navio, de três (*trepie*), seis (*seipie*) e nove (*bocca*) pés acima do plão.[41]

A utilização de moldes na definição das formas das balizas de navios é referida já em documentos dos finais do século XIII, designadamente em 1273, em Nápoles, em relação a um navio em construção para ser integrado na frota que Charles I d'Anjou estava a preparar para atacar Génova,[42] depois em 1275, num correio proveniente de Brindisi, em Itália, e também dirigido a Charles I d'Anjou,[43] e finalmente num documento datado de 1318 a 1320, publicado por Jean-Pierre Sosson e analisado por Eric Rieth num artigo cuja importância merece especial referência.[44] Nele as referências a moldes – em latim *sextis* e *formis* – não são suficientemente claras para nos permitirem inferir a utilização de graminhos no final do século XIII e início do século XIV, mas o investigador Mauro Bondioli descobriu um tratado de construção naval datado de finais do século XIV, inédito, que contem uma *mezzaluna* e um triângulo incremental.[45]

Tipologias do século XVI

Durante o século XVI as trocas comerciais entre Portugal e Espanha incluíram a compra e venda de navios, como se pode inferir, por exemplo, da informação de Cris-

[41] ANDERSON, R. C. - Italian Naval Architecture about 1445, pp. 135-163. BELLARBA, Sergio - The Ancient Methods of Designing Hulls, pp. 274-292. BELLARBA, Sergio - The Origins of the Ancient Methods of Designing Hulls: A Hypothesis, pp. 259-268. BONDIOLI, Mauro, comunicação pessoal de 2008.

[42] FOURQUIN, Noel - Un devis de construction navale de c. 1273. In VILLAIN-GANDOSSI, Christiane ; RIETH, Eric (eds.) - **Pour une histoire du fait maritime**, pp. 263-278, cit. por RIETH, Eric - Des mots aux pratiques techniques: gabarits et architecture navale au Moyen Age, pp. 23-24.

[43] BELLARBA, Sergio - The Ancient Methods of Designing Hulls. Cit. por RIETH, Eric - Des mots aux pratiques techniques: gabarits et architecture navale au Moyen Age, pp. 24-25.

[44] SOSSON, Jean-Pierre - Un compte inédit de construction de galères à Narbonne (1318-1320), p.57--318 ; RIETH, Eric - Des mots aux pratiques techniques : gabarits et architecture navale au Moyen Age. In **Chronique d'Histoire Maritime**, pp. 13-34.

[45] BONDIOLI, Mauro, comunicação pessoal, 2005.

tóbal de Barros sobre a construção naval na região cantábrica em meados do século.[46] O estudo dos navios portugueses não pode ser separado do estudo dos navios espanhóis. Antes do terceiro quartel do século XVI é aliás difícil estabelecer as diferenças entre os navios de ambos os países e entre 1580 e 1640 os contactos entre carpinteiros navais e administradores de ambos os países são intensos e estão documentados. O mundo da construção naval europeia é um mundo cosmopolita nos séculos XVI e XVII, como o é o mundo das navegações oceânicas.[47]

A investigação histórica e arqueológica das últimas décadas sugere que os navios oceânicos portugueses dos séculos XVI e XVII constituem uma síntese de dois tipos de navios mercantes da Idade Média: as cogas do Báltico e os navios latinos do Mediterrâneo.[48] Esta evolução parece ter ocorrido em três fases mais ou menos distintas. A primeira consistiu na adopção e adaptação da coga do norte da Europa ao espaço mediterrânico, a segunda no aumento de tonelagem e número de mastros deste novo tipo de navio – a *cocca* do Mediterrâneo – e a terceira na adaptação e reforço da sua estrutura portante para a navegação atlântica.

O navio oceânico de três mastros é assim o produto de uma linha evolutiva cujas raízes mais próximas são as cogas do norte da Europa e os navios latinos do Mediterrâneo. As *coccas* mediterrânicas que aparecem referidas em Itália em meados do século XIII parecem ser uma síntese destes dois tipos, armando no princípio apenas um mastro, com uma vela redonda e amantilhos na verga, à maneira romana.[49] No início do século XIV aparece um segundo mastro, à popa, com uma vela latina, cuja representação mais antiga que se conhece data de cerca de 1336.[50] Em finais do século ou início do século XV aparece um terceiro mastro, do traquete, com uma vela redonda. A representação mais antiga que se conhece deste tipo data de cerca de 1409, na Catalunha.[51]

Em Portugal, a representação mais antiga que se conhece de um navio de três mastros data também do primeiro quartel do século XV, num prato mourisco actualmente no Victoria and Albert Museum em Londres, no Reino Unido. O gurupés aparece representado cerca de 1465, também armando uma vela redonda, mais ou menos em simultâneo com o aparecimento da vela da gávea no mastro grande.[52] Um quarto mastro, da contra-mezena, aparece por volta de 1470, quase em simultâneo com o aparecimento dos painéis de popa, representados no retábulo de São Pedro de Zumaya, no país Basco, datado do último quartel do século XV, não muito posterior à acção naval representada,

[46] FERNANDEZ, Javier Henriquez ; CUTANDA, Enriqueta Sesmero - Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569), pp. 685-710.
[47] PISSARRA, José Virgílio - **A armada da Índia. Computo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas no oriente (1501-1510)**.
[48] BELLARBA, Sergio - Note Sull'Origine della Nave a Tre Alberi, pp. 81-93.
[49] CICILIOT, Furio - **Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali**, pp. 142-147.
[50] BELLARBA, Sergio, *op. cit*.
[51] Archivo Municipal de Barcelona **- Llibre de les ordinaciones de l'Administrador de les Places**, Folio 67 v. In MOTT, Lawrence - **The Development of the Rudder**, p.146.
[52] FRIEL, Ian - **The Good Ship**.

que ocorreu em 1475.[53] Ainda antes do final do século XV aparece na iconografia europeia um velacho no traquete, juntamente como o joanete grande, cerca de 1495.

Durante este período o leme central, ou de cadaste, torna-se uma característica comum nos navios oceânicos, embora o leme lateral perdure ainda por muito tempo em navios e embarcações de pequeno e médio porte, como se pode ver na vista de Lisboa da Biblioteca da Universidade de Leiden,[54] datada do segundo quartel do século XVI, ou mesmo no *Caderno de Todos os Barcos do Tejo*, datado do terceiro quartel do século XVIII.[55]

Incorporando elementos de origem nórdica, como as carlingas, os couces, ou as escarvas de rabo de minhoto utilizadas na ligação de cavernas e braços, os navios oceânicos ibéricos dos séculos XV e XVI devem ter sido, no entanto, concebidos e construídos de acordo com as técnicas em vigor no Mediterrâneo. No final do século XVI e início do século XVII, quando os tratados de construção naval que chegaram até nós descrevem o processo de concepção das formas dos navios de grande e médio porte, o traçado dos fundos e conveses é baseado na tradição consignada nos tratados de construção naval italianos desde o final do século XIV, e aludida em documentos anteriores.[56]

Naus

Os navios de três mastros – designados por navios, naus, urcas, ou carracas – desenvolveram-se rapidamente durante a primeira metade do século XV e no final daquele século sulcavam todos os mares da Europa e Norte de África, aparecendo representadas na iconografia naval com castelos de proa característicos, mais altos que os da popa e com inclinação pronunciada para a ré. Como se afirmou acima, a representação mais antiga que se conhece de painéis de popa não deve ser muito posterior a 1475. A adopção deste tipo de popa só parece ter-se generalizado, no entanto, no primeiro quartel do século XVI. Uma única popa de painel aparece representada em 1500, na célebre vista de Veneza de Jacopo Barbari, entre dezenas de navios com popas redondas. O mesmo parece acontecer no *Livro das Fortalezas* de Duarte de Armas, em 1509, se se considerar que o navio em construção em Caminha tem de facto popa de painel. Por volta de 1500 aparecem as primeiras portinholas para a artilharia, que até aí era disparada por cima das amuras, ou a partir de aberturas nos castelos, como se vê, por exemplo, nas tapeçarias de Pastrana.[57] Estas portinholas estão representadas nas naus do quadro atribuído a Patinier "Carracks on a Rocky Coast" – hoje no Museu Marítimo de Greenwich – datado de cerca de 1527.

---

[53] SOTO, José Luis Casado - Barcos utilizados por Colón pata descubrir y volver. In SHAW, Carlos Martínez; TORRE, Celia Parcero (eds.) - **Cristóbal Colón**.
[54] Referência COLLBN J.29-15-7831-110-30.
[55] SOUSA, João - **Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como d' pesca, por João de Souza, Lente d' arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas Marinhas**. .
[56] FOURQUIN, Noel - Un devis de construction navale de c. 1273, pp. 263-278, cit. por RIETH, Eric - Des mots aux pratiques techniques: gabarits et architecture navale au Moyen Age, pp. 23-24.
[57] RUBIM, Nuno - **A artilharia portuguesa nas tapeçarias de Pastrana**.

Durante o início do século XVI a experimentação parece estar associada à organização de arsenais reais em vários países da Europa ocidental. O mastro da contra-mezena desaparece quase por completo dos navios mercantes, mas mantém-se em navios de guerra, como as caravelas de armada e os galeões, tipos que parecem ter sido desenvolvidos no primeiro quartel deste século.

Os navios de Fernão de Magalhães não deviam ser muito diferentes das naus representadas no *Livro das Fortalezas* de Duarte de Armas, em 1509. Embora não haja informação sobre as tipologias nem sobre a construção dos seus navios, sabemos que não foram expressamente construídos para a viagem de circum-navegação. Eram navios de comércio ibéricos, de pequeno porte.

Dois dos navios de Vasco da Gama haviam sido expressamente concebidos para a longa viagem da Europa até à India. A sua frota compreendia quatro navios considerados bons e fiáveis, totalizando 470 tonéis e diz-se que fizeram a viagem entre Lisboa e Cabo Verde em 19 dias, com uma velocidade média de 3.8 nós:

- A nau *S. Gabriel*, com c. 100 t. (15.4-17 m de quilha?);
- A nau *S. Rafael*, com c. 120 t. (15.4-17 m de quilha?);
- Uma nau de transporte, comprada em Portugal, com c. 200 t. (18-20 m de quilha?)
- A caravela Bérrio, com c. 50 t. (12.3-13.9 m de quilha?)

Lopes de Castanheda refere que esta frota levava 148 homens. João de Barros menciona 170 (e 150 no relato da viagem de Cabral), cerca de um homem para cada 3 tonéis de arqueação. Na *Arte da Guerra no Mar*, Fernando Oliveira, em 1555, refere um marinheiro para cada quatro tonéis, mais um grumete por cada três marinheiros.

A frota de Magalhães era maior, com cinco navios, mas totalizando 480 tonéis, mais ou menos o mesmo que a de Gama. Os navios foram comprados para a viagem e preparados antes da saída:

- A nau *Victoria*, com c. 85 t., 44 tripulantes, construída no País Basco;
- A nau *Trinidad*, com c. 110 t., 62 tripulantes;
- A nau *San António*, com c. 120 t., 55 tripulantes;
- A nau *Concepción*, com c. 90 t., 44 tripulantes;
- A nau *Santiago*, com c. 75 t., 31 tripulantes.

Magalhães levava cerca de 240 homens, ou seja, cerca de um homem para cada 2 tonéis de arqueação. Estes navios eram provavelmente naus de três mastros, de pequeno porte, com castelos de popa e proa, armando duas velas redondas nos mastros grande e do traquete, uma vela da cevadeira e uma vela latina no mastro da mezena. O engenheiro naval espanhol Ignacio Fernandez Vial propos os seguintes valores para a nau *Victoria*:

- Comprimento total – 25.9 m
- Comprimento da quilha – 16 m

- Boca – 5.97 m
- Pontal medido do convês – 3.8 m
- Deslocamento – 180 toneladas (+/- 2 x tonelagem).

Considerando um calado de 2.85 m e uma boca e comprimento na linha de água de respectivamente 6 e 19 m, este deslocamento corresponde a coeficente de bloco de 0.55, perfeitamente plausível para a época.

Durante o século XVI a imagem destes navios mudará bastante. Primeiro é o castelo de proa que se torna gradualmente mais baixo que o da popa, depois é o aumento do número de velas, ainda no primeiro quartel do século, com o aparecimento de gávea e joanete no mastro da mezena e um mastro da gávea na contra-mezena do navio inglês de mil tonéis *Henri Grâce a Dieu* (1514).[58] Na segunda metade do século XVI as relações entre os tamanhos dos papafigos, gáveas e joanetes começam a mudar, mantendo-se no entanto os papafigos consideravelmente maiores que as gáveas e os joanetes até ao final do século. No início do século XVII os mastros tornam-se mais altos e as vergas dos papafigos diminuem de largura, ao mesmo tempo que a relação entre o comprimento dos navios e a boca aumenta, tal como a relação entre o comprimento da quilha e o lançamento da roda de proa. A forma caracteristicamente trapezoidal das gáveas muda durante a segunda metade do século XVII e a redução da largura das vergas dos papafigos, gáveas e joanetes torna-se menos pronunciada.

No norte da Europa os cascos dos navios de grande porte deixaram progressivamente de ser construídos em trincado a partir do final do século XV, terminando um processo de adaptação tecnológica que começara no segundo quartel daquele século. Documentação dos finais do século XV e primeira metade do século XVI mostra navios de três e quatro mastros construídos em trincado em Inglaterra e no norte da Europa, incluindo a costa francesa do *Ponant*. Um navio deste tipo, datado de meados do século XV, foi encontrado em Newport, no País de Gales, em 2002.[59] Um navio construído com tabuado liso na Dinamarca por volta de 1486 foi encontrado na Suécia e está a ser estudado por uma equipa de especialistas.[60]

Caravelas – As primeiras caravelas de que temos notícia aparecem em Itália como embarcações de serviço a navios de grande porte, em 1159.[61] Em Portugal são referidas em 1255, no Foral de Vila Nova de Gaia. Elbl refere uma notícia de uma caravela portuguesa apresada por navios ingleses numa viagem de retorno da Gasconha em 1226, mas a fonte que cita diz apenas "*un navire portugais, appelé le Cardinal*".[62] O termo não aparece

[58] FRIEL, Ian, *op. cit.*, pp. 160 e 170.
[59] JONES, Toby - Recording the Newport Ship: Using Three-Dimensional Digital Recording Techniques with a Late Medieval Clinker-Built Merchantman, pp. 12-15.
[60] ADAMS, Jonathan; RÖNNBY, Johan - **The Danish Griffin: The Wreck of an Early Modern Royal Carvel from 1495, International Journal of Nautical Archaeology.**
[61] CICILIOT, Furio, *op. cit.*, p. 139-141.
[62] ELBL, Martin Malcolm - The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity, p. 546. Cit. MICHEL, Françoise - **Histoire du commerce et de la navigacion à de Bordeaux**, p. 153.

nas fontes escritas portuguesas durante o seculo XIV e no século XV designa um navio latino de cerca de 50 tonéis de arqueação, 20 a 25 tripulantes. Um dos cronistas refere que têm olhos pintados de cada lado da proa, como é tradição no Mediterrâneo.[63] Este tipo de caravelas, de pequeno porte, com um, dois, ou três mastros, armando velas latinas e podendo ser remadas, parece ter subsistido por mais de um século.

Além das caravelas latinas havia ainda caravelas redondas, que Navarrete chama "castelhanas". Quirino da Fonseca cita Navarrete: "*Dividiam-se as caravelas em portuguesas e castelhanas, classificando-se as primeiras, as de aparelho exclusivamente latino, que lhes permitia cingirem-se ao vento cinco ou seis quartas (55˚ a 65˚) facilitando muito as derrotas dos navegadores lusitanos, às auríferas minas de África. Os castelhanos usavam-nas nos mares de Castela, com velas redondas, ou antes, com aparelho misto, no qual a vela de proa era redonda*" e refere que em 1512 o rei D. Fernando de Castela escrevia a Pedrarias Davilla, no Panamá: "*Yo vos mando que non vos llevasteis maestros que lo sepan hacer, deis orden, como en el assiento que se hiciere, en el dicho golfo, se hagan luego três o quatro carabelas, al modo de Andalucia, las dos, e las otras dos, pequenas, latinas, como las de Portugal...*"[64]

Estas caravelas redondas foram utilizadas por Colombo na primeira viagem às caraíbas, embora não se conheça nenhuma representação fidedigna delas, tirando os desenhos do mapa de Juan de la Cosa, onde são representadas com castelos de proa. As tonelagens dos navios de Colombo em 1492 são conhecidas: cerca de 110 *toneles* para a *Santa Maria*, 55 a 60 para a caravela *Pinta* e 40 a 50 para a *Niña*.[65] Usando a regra geral espanhola as-dos-tres e utilizando a fórmula mais antiga que se conhece para o cálculo da tonelagem no início do século XVI [19/20 x L[(B/2+H)/2]2 /8 = 19/640 x L(B/2 + H)2], deduz-se que:

- A *Santa Maria* era provavelmente uma nau com menos de 6 m de boca e entre 18 e 19 m de eslora, que armava velas redondas no traquete e grande, e uma vela latina no mastro da mezena;
- A *Pinta* era uma caravela com velas redondas nos mastros do traquete e grande, e latina no da mezena, com mais ou menos 4.5 m de boca e cerca de 16 m de comprimento, e
- A *Niña* era uma pequena caravela latina com cerca de 4 m de boca e 16 de comprimento. Nas Ilhas Canárias Colombo modificou a caravela Niña, armando-lhe os mastros grande e do traquete com velas redondas.

A regra as-dos-tres determina que o comprimento de um navio, medido no convés, devia ser mais ou menos três vezes a largura máxima da boca e que o pontal devia ser metade da boca. Um conjunto de cerca de duas centenas de valores recolhidos por Carla Rahn Phillips suportam esta regra, pelo menos para os primeiros três quartéis

[63] Cit. CADAMOSTO, Luis de, em meados do século, ver por exemplo MARQUES, António H. de Oliveira - **A expansão quatrocentista**, p. 184.
[64] FONSECA, Quirino da - Em defesa da caravela portuguesa, pp. 220-221.
[65] SOTO, Casado - Barcos utilizados por Colón para descubrir y volver.

do século XVI, colocando estes valores em cerca de 3.2:1 e 0.5:1 para a nau, e 4:1e 0.5:1 para as caravelas[66].

Quirino da Fonseca refere que, de acordo com Gaspar Correia, Vasco da Gama levou para a Índia em 1502 "*cinco caravelas latinas, que mandou muito bem concertar*" e "*iam com velas redondas armadas, para com elas navegarem quando cumprisse*".[67] Seria interessante saber se eram caravelas de dois ou três mastros. Mas estas modificações deixam algumas questões no ar. É ainda Quirino da Fonseca quem nos lembra que Fernando Oliveira, meio século mais tarde, critica a prática de alterar o aparelho das caravelas. Na *Arte da Guerra no Mar* Oliveira escreveu: "*A mim me pareceu sempre, que caravelas de armada, não eram tão boas como são gabadas, por serem um género de navios misturado e neutro, e as partes que tomam de cada um dos outros géneros serem as piores*" e no *Livro da Fábrica das Naus* repete a crítica: "*Aqui me lembra e quero o dizer, antes que me esqueça, que nunca me pareceu bem, fazer da caravela navio redondo, diga cada um o que quiser, que tudo será afeiçoado*" e "*porque, mudando-se a forma da vela, cumpre mudar-se a fábrica do fundo, a qual já não pode ser mudada*"[68]

Estes reparos de Fernando Oliveira não parecem fazer muito sentido, porquanto em meados do século XVI as caravelas de armada são navios bastante diferentes das caravelas redondas do tipo utilizado por Colombo, pelo menos se quisermos dar algum crédito a Juan de la Cosa. Construídas de raiz, com um castelo de proa e quatro mastros, o de vante armando uma vela redonda e os restantes com velas latinas, as caravelas de armada eram maiores que as caravelas latinas, podendo ter até 180 tonéis. Estas caravelas estão bastante bem documentadas, nos roteiros de D. João de Castro, na *Memória das Armadas*, ou nos desenhos de Gaspar Correia.[69]

Conclusão

Em 1519 havia uma grande diversidade de navios de médio porte nos portos ibéricos, construídos em sítios diferentes, seguindo tradições diferentes e com os materiais disponíveis. Embora tenhamos ideias e existam reconstruções mais ou menos plausíveis de alguns destes navios, ainda é dificil perceber como eram os navios de Colombo, de Vasco da Gama, ou de Fernão de Magalhães. Não sabemos como eram concebidos, nem construídos, nem como se comportavam no mar. Não sabemos que percentagem do deslocamento correspondia ao peso do casco, de que tamanho eram os mastros e vergas, não sabemos como eram os delgados, nem onde era o centro de gravidade dos navios vazios e carregados, não conhecemos os coeficientes de forma dos seus cascos nem os centros de carena.

---

[66] Informação pessoal de Carla Rahn Phillips, 2009, a quem quero exprimir a minha enorme gratidão pelos quadros que me facultou, com informação preciosa, recolhida ao longo de décadas.
[67] FONSECA, Quirino da - Em defesa da caravela portuguesa, p. 234.
[68] *Ibidem*, p. 217.
[69] BELLEC, François - **Nefs Galions et Caraques.**

Esta situação não é definitiva. A probabilidade de existirem restos arqueológicos de navios deste período preservados em muitos pontos do planeta é elevada. Aliás, já há uma longa lista de navios deste período escavados ou intervencionados de alguma forma. Mesmo os caçadores de tesouros que destruiram a maioria dos navios encontrados por vezes documentam os sitios e publicam imagens que nos podem ajudar a compreender melhor algumas características importantes da sua construção.

A descoberta e escavação do navio basco *San Juan*, naufragado na Terra Nova em 1565 permitiu-nos estudar e reconstruir um navio baleeiro de meados do século XVI e neste momento há um projecto de construção de uma réplica que nos permitirá avançar o consideravelmente o conhecimento que temos sobre os navios ibericos deste periodo.[70]

É concebivel que um dia venhamos a descobrir em Portugal um navio mais antigo do que o *San Juan* e que seja possivel escava-lo e publicar os dados primarios por forma a permitir o seu estudo por uma comunidade multidisciplinar de especialistas.

O desenvolvimento dos processos de criação de modelos 3D e de simulação física de modelos virtuais coloca oportunidades excepcionais para os investigadores e promete avançar a disciplina extraordinariamente no dia em que o estado português decidir implementar uma política que facilite a circulação da informação que já existe, em relatórios e fotografias fechados em arquivos públicos e privados.

Concluindo, cremos que a presente situação permite algum optimismo em relação ao futuro da arqueologia náutica no nosso país e que o estudo da história dos descobrimentos, com os avanços tecnológicos extraordinários que contem, não seja prejudicado pela corrente intelectual americana que pretende enfatizar as componentes negativas da expansão europeia – de que o racismo americano é uma parte importante – e seja relegado para um segundo plano pela má consciência de uma geração de intelectuais.

[70] GRENIER, Robert; STEVENS, Willis; BERNIER, Marc-Andre - **The underwater archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and whaling in the 16th century.**

Bibliografia

Adams, J. & Rönnby, J., 2022. The Danish Griffin: The Wreck of an Early Modern Royal Carvel from 1495, International Journal of Nautical Archaeology, DOI: 10.1080/10572414.2022.2068803.

Albuquerque, L., 1994. **Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses**. Lisboa: Editorial Caminho.

Alves, F., 2005. "Apontamento sobre um fragmento de casco de navio dotado do sistema de fixação por encaixe-mecha-respiga, típico da antiguidade mediterrânica, descoberto em 2002 no estuário do Rio Arade", em **Revista Portuguesa de Arqueologia**, 8.2, pp. 449-457.

Alves, F., Diogo, D., & Cardoso, J.P., 2008. "Vestígios de naufrágios da antiguidade e da época medieval em águas portuguesas. Comunicação ao Congresso do Mar, Nazaré, 1 e 2 de Abril de 2005" in http//:www.ipamin-cutura.pt/cnans.

Andersen, R. C.,1925. "Italian Naval Architecture about 1445", **Mariner's Mirror**, 11, pp.135--163.

Arruda, A. M., 1999. "O Algarve no quadro geocultural do Mediterrâneo antigo", in M. G. Maia Marques, **O Algarve da Antiguidade aos nossos dias**. Lisboa: Ed. Colibri.

Barata, J. G., 1989. **Estudos de Arqueologia Naval**, 2 Volumes., Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Barkai, Ofra e Ya'acov kahanov, 2007. "The Tantura F Shipwreck, Israel," **International Journal of Nautical Archaeology** 36.1, pp. 21-31.

Barker, R., 1992. "Shipshape for Discoveries, and Return," **Mariner's Mirror** 78.4, pp. 433-447.

Bass, G. & van DOORNINCK, F., 1971. "A Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada," **American Journal of Archaeology** 75, pp. 27-37.

Bellec, F. 1993. **Nefs Galions et Caraques**. Paris: Editions Chandeigne.

Bellabarba, S., 1999. «Note Sull'Origine della Nave a Tre Alberi», **Archeologia delle Acque** 1.2, pp. 81-93.

Bellabarba, S., 1993. "The Ancient Methods of Designing Hulls", **Mariner's Mirror** 79, pp. 274-92.

L. Blue, F. Hocker and A. Englert (eds.), 2006. **Connected by the Sea, Proceedings of the 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology**, pp. 187-194. Oxford.

Castro, Filipe, 2007. "Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms used to Design the Bottom of Ships in Portugal", **International Journal of Nautical Archaeology** 36.1, pp. 148-154.

Clarke, Somers e R. Engelbach, 1990. **Ancient Egyptian Construction and Architecture**, Dover Publications Inc., New York, pp. 52-53.

Ciciliot, Furio, **Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali**, Savona: *S***ocietà Savonese di Storia Patria**, 2005, pp. 142-147.

Crumlin-Pederson, Ole, 2000. "To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective" **International Journal of Nautical Archaeology** 29.2, pp. 230-246.

Coelho, A. Borges, 1972. **Portugal na Espanha Arabe**. Lisboa: Seara Nova, 1972, Volume 1.

Darmoul, A, 1985. "Les épaves sarrasines" in M. Galley and L. Ladjini Sebai eds. **L'homme mediterranéan et la mer**. Tunis: Éditions Salammbô, pp. 157-158.

Dawkins, R., 1976. **The Selfish Gene**, Oxford : Oxford University Press.

Elbl, M., 1985. "The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity" in **Revista da Universidade de Coimbra**, 33.

Fernández-Armesto, Felipe - Amerigo: the man who gave his name to America. New York: Random House, 2007.

Fernandez, J. H., & Cutanda, E., 2000. "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)", in **ITSAS Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco**, 3, pp. 685-710.

Filgueiras, Octávio Lixa, "Gelmirez e a reconversão da construção naval tradicional do NW Sec. XI-XII: Seus prováveis reflexos na época dos Descobrimentos". **Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época**, 2: 539-576. Porto: Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989.

Fonseca, H. Quirino da, 1915. **Memórias de arqueologia marítima portuguesa**. Separata dos anais do Clube Militar Naval, Lisboa: Tipografia J.F.Pinheiro.

Fonseca, Henrique Quirino da, **Memórias e conferências sobre história e arqueologia**, Lisboa: Serviços Industriais da C.M.L., 1935.

Fonseca, H. Quirino da, 1935. **Em defesa da Caravela Portuguesa**. [s.l.: s.n.] Lisboa. Tipografia Municipal, 1935.

Fourquin, N., 2001. "Un devis de construction navale de c. 1273" in Christianne Villain-Gandossi et Eric Rieth (eds.) **Pour une histoire du fait maritime**. Paris : Editions CTHS.

Friel, I., 1995. **The Good Ship**, Avon: British Museum Press.

Harpster, M., 2005. **A re-assembly and reconstruction of the 9th-century AD vessel wrecked off the coast of Bozburun, Turkey**, PhD Dissertation, College Station, Texas: Texas A&M University.

L. Haselberger, 1983. "Bericht über die Arbeit am Jüngeren Apollontempel von Didyma". **IstMitt** 33, pp. 90-124.

Hocker, F., & Dokkedal, L., 2001. "News from the Kolding cog. **Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde, Denmark,** 16, pp. 16-17.

Hocker, F., & Daly, A., 2006. "Early cogs, Jutland boatbuilders, and the connection between East and West before AD 1250", in L. Blue, F. Hocker and A. Englert (eds.), **Connected by the Sea, Proceedings of the 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology**, pp. 187-194. Oxford.

Jones, T., 2005. "Recording the Newport Ship: Using Three-Dimensional Digital Recording Techniques with a Late Medieval Clinker-Built Merchantman". **INA Quarterly**, 32.3 pp. 12-15.

Jezegou, M.-P. & Joncheray, A. et J.-P., 1997. "Les épaves sarrasines d'Agay et de Cannes", Dijon: **Archéologia**, 337: 32-39.

I

Izaguirre, M., Valdes, L., Mates J.M., & Izaskun, P., 2001. "State of the excavation works of the 15th century shipwreck in Urbieta (Gernika, Spain)" in Francisco Alves, ed.,. **Proceedings of the International Symposium 'Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition',** Lisbon, September 1998. Lisboa: IPA.

Izaguirre, M., 2006. "The Urbieta Wreck (Gernika) Basque Country", in **Underwater Cultural Heritage at Risk**, R. Grenier, R., D. Nutley, I. Cochran, eds., Paris: ICOMOS, pp. 90-92.

Grenier, R., Stevens, W., and Bernier, M.-A., 2007. **The underwater archaeology of Red Bay: Basque shipbuilding and whaling in the 16th century**. 5 Volumes. Ottawa: Parks Canada.

Kahanov, Ya'akov e Jeffrey Royal, 2001. "Analysis of hull remains of the Dor D Vessel, Tantura Lagoon, Israel," **International Journal of Nautical Archaeology**, 30.2: 257-265.

Mendoza, J. Escalande de, 1996. **Itinerario de Navegacion de los Mares y Tierras Occidentales** (1575), transcrito por Cesário Fernandez Duro, **Disquisiciones Nauticas**, 5 Volumes, (1880), Madrid: Ed. Instituto de Historia y Cultura Naval, Volume 5, pp. 413-515.

Mott, L., 1996. **The Development of the Rudder**, College Station: Texas A&M University Press.

Oliveira, F., 1991. **O livro da fabrica das naus**, Lisboa: Academia de Marinha.

Paris, F.-E., 1843. **Essai sur la construction navale des peuples extra-européens**. 2 Volumes. Paris: Editions Arthus Bertrand.

Pico, M. A. Carbonell, 1955. **A terminologia naval portuguesa anterior a 1640**. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa.

Pissarra, J. V., 2001. **A armada da Índia. Computo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas no oriente (1501-1510)**, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Pike, R., 1966. **Enterprise and Adventure: The Genoese in Seville and the Opening of the New World.** Ithaca, NY: Cornell University Press.

Polzer, M., 2009. "The VIth-Century B.C. Shipwreck at Pabuç Burnu, Turkey: Evidence for Transition from Lacing to Mortise-and-Tenon Joinery in Late Archaic Greek Shipbuilding," In P. Pomey, ed., **Technology Transfer in Ship Construction: Proceedings of the Ramses II Round Table Seminar at the Institut Français d'Etudes Anatoliennes,** 19-21 May 2007. Istanbul: Varia Anatolica / Institut Français d'Etudes Anatoliennes.

Prieto, J. N., & Raurich, X., eds., 1989. **Excavacions arqueològiques subaquàtiques a Cala Culip, I**., Girona: Centre d'Investigacions Arquelògiques de Girona.

Pulak, C., 2002. "The Uluburun Hull Remains," in Harry Tzalas, Tropis VII - 7th International Symposium on Ship Construction in Antiquity (1999). Athens: Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition.

Rieth, E., 1998. "Construction navale à Franc-Bord en Méditerranée et Atlantique (XIVe-XVIIe siècle) et 'Signatures Archictecturales' Une Première Approche Archéologique", em **Méditerranée Antique. Pêche, navigation, commerce**, Eric Rieth, ed. Paris: Comité des Travaux Historiques et Scientifiques.

Rieth, E., 2004. «Des mots aux pratiques techniques: gabarits et architecture navale au Moyen Age», in **Chronique d'Histoire Maritime** Paris: Société Française d'Histoire Maritime, pp. 13-34.

Royal, J., & Kahanov, Y., 2000. "An Arab Period merchant vessel at Tantura Lagoon, Israel," **International Journal of Nautical Archaeology**, 29.1, pp. 151-153.

Rubim, N., 1987. **A artilharia portuguesa nas tapeçarias de Pastrana**, Lisboa: Separata da Revista de Artilharia.

Soto, J. L. Casado, 1988. "Atlantic Shipping in Sixteenth-Century Spain and the 1588 Armada". **England, Spain and the Gran Armada 1585-1604**, Rodriguez-Salgado, M.J., and Adams, Simon, eds., Barnes and Noble Imports, London and Madrid.

Soto, J. L. Casado, 1998. "Aproximacion a la tipologia naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI", **ITSAS Memoria**, 2, p. 172.

Soto, J. L. Casado, 2003. "El Cantábrico y las galeras hispanas de la Edad Media a la Moderna", **ITSAS Memoria**, 4, pp. 537-552.

Soto, J. L. Casado, 1995. "El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII", in José Luís Casado Soto, Monserrat Gárate, José Ignacio Tellechea e Juan Pardo, eds., **El País Vasco y el mar a traves de la história**, San Sebastian: Museo Naval.

Soto, J. L. Casado, 2006. "Barcos utilizados por Colón pata descubrir y volver" in Carlos Martínez Shaw y Celia Parcero Torre, eds., **Cristóbal Colón**. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Sosson, J.-P., 1962. «Un compte inédit de construction de galères a Narbonne (1318-1320)» in **Bulletin de l'Institut historique belge de Rome**, 34, p.57-318.

Sousa, J., 1982. **Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como d' pesca, por João de Souza, Lente d' arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas Marinhas**. Facsimile. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Wachsmann, S., & Kahanov, Y., 1997. "The 1995 INA/CMS Joint Expedition to Tantura Lagoon, Israel", **INA Quarterly**, 24.1, pp. 3-18.

Viterbo, S., 1988. **Trabalhos náuticos dos portugueses**, Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Ximenes, S., 1976. «Etude preliminaire de l'épave sarrasine du rocher de l'Estéou," **Cahiers de Archéologie Subaquatique** 5, pp. 139-150.

LA SANLÚCAR DE BARRAMEDA QUE CONOCIÓ MAGALLANES EN LAS PÁGINAS DE ANTONIO PIGAFETTA

Manuel J. Parodi Álvarez[1]

Resumen

Si hoy por hoy los grandes viajes son los espaciales, y sus cabeceras y puntos de partida llevan nombres como Baikonur o Cabo Cañaveral, en la Edad Moderna los grandes viajes serían los oceánicos, como la I Circunnavegación del Globo terrestre, y podemos señalar sin temor a equivocarnos que el gran cosmódromo y punto de partida de los mismos es, precisamente, Sanlúcar de Barrameda: desde aquí el descubrimiento de la tierra firme americana, la fundación de grandes ciudades como Buenos Aires o la Primera Circunnavegación de la Tierra.

En los párrafos del presente trabajo nos adentraremos en la huella que la Sanlúcar de Barrameda -puerta de América, de África y de Oriente para la Monarquía Hispánica- que conoció Hernando de Magallanes a principios del siglo XVI dejaría en las páginas del cronista de la expedición de la I Vuelta al Mundo, el italiano Antonio Pigafetta, las menciones de la ciudad, su geografía, su entorno y su relación con el río Guadalquivir y con el océano Atlántico, que en Sanlúcar son -casi- una misma realidad.

Palabras clave: Sanlúcar de Barrameda, Antonio Pigafetta, I Vuelta al Mundo, Hernando de Magallanes.

Abstract

While nowadays great voyages are a synonym for space travel and their departure sites bear names such as Baikonur or Cape Canaveral, in the Early Modern Age the great voyages were oceanic ones, such as the First Circumnavigation of the Globe. We can safely declare that Sanlúcar de Barrameda was the great cosmodrome and starting point of these voyages since it was indeed there that the discovery of the American mainland, the founding of great cities such as Buenos Aires or the First Circumnavigation began.

In the following paragraphs, we will delve into the traces that Sanlúcar de Barrameda - the gateway to America, Africa and the East for the Hispanic Monarchy, which Fernão de Magalhães knew in the early 16th century, would leave in the writings of the Circumnavigation chronicler, the Italian Antonio Pigafetta. Traces such as references to the city, its geography, its surroundings and its relationship with the Guadalquivir River and the Atlantic Ocean, which in Sanlúcar are - almost - one and the same reality.

Keywords: Sanlúcar de Barrameda, Antonio Pigafetta, First Circumnavigation of the World, Fernão de Magalhães.

---

[1] Doctor Europeo en Historia; Investigador; miembro de la Red Mundial de Universidades Magallánicas (RUMA), de la Escuela Italiana de Arqueología de Cartago (SAIC), de la Sociedad Española de Historia de la Arqueología (SEHA) y de la Sociedad Española de Estudios Clásicos (SEEC).

La localidad de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz, España) se localiza en la costa atlántica de la comunidad autónoma de Andalucía, en la provincia de Cádiz, en la comarca denominada "Costa Noroeste", en la margen izquierda de la desembocadura del río Guadalquivir, límite entre las provincias andaluzas de Cádiz, Huelva y Sevilla. El término municipal de Sanlúcar de Barrameda ocupa una extensión de 174,3 km^2. Cuenta con 6 km2 de playas; limita con los actuales municipios también gaditanos de Trebujena, Jerez de la Frontera, Rota, El Puerto de Santa María y Chipiona. Queda representado en la hoja MTN50 (escala 1:50.000) nº. 1047 del Mapa Topográfico Nacional siendo sus coordenadas las siguientes: 36º 46' 44" N. 6º 21' 14" O.

Es el municipio más poblado de su comarca (la referida "Costa Noroeste"), contando con más del 50% del total del volumen demográfico de la misma, con una extensión superficial de 170,9 Km^2 y una población de 67.301. En el término municipal sanluqueño existen 17 núcleos de población aunque en el núcleo principal viven 46.603 habitantes que significan el 69,2% del total. La población menor de 20 años supone el 22,47% mientras la mayor de 65 años no supera el 9%. Estos datos caracterizan a Sanlúcar de Barrameda como un municipio demográficamente joven; cuenta también con unos valores elevados de población extranjera, que representan casi un 14% del total de su población (en 2014).

La Comarca de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz cuenta con una superficie de 360 km2, situada entre la Bahía de Cádiz y la margen izquierda de la desembocadura del río Guadalquivir, abarcando el espacio comprendido entre el río, el litoral y el corredor de transportes Sevilla-Bahía de Cádiz. Se encuentra (los cálculos de tiempos son aproximados), por carretera, a una hora y quince minutos del aeropuerto de Sevilla (110 Km.), a treinta minutos del aeropuerto de Jerez (34,2 km), a una hora y cuarenta y cinco minutos del aeropuerto de Gibraltar (136 Km.), a dos horas y treinta minutos del aeropuerto de Málaga (242 Km.) y a cuarenta y cinco minutos de la ciudad de Cádiz (52,5 Km.), capital provincial.

Forma parte de la zona turística conocida como *Costa de la Luz,* y dista 44 km. de la capital de provincia, Cádiz. En el término municipal se encuentran parajes naturales como el pinar de la Algaida y las marismas de Bonanza, lugares que forman parte del Parque natural de Doñana, en las Marismas del Guadalquivir (ya en la provincia de Huelva). Se sitúa en la Depresión del Guadalquivir es y parte de su término municipal forma parte de las marismas originadas por la colmatación del antiguo Lago Ligustino de las fuentes romanas. La zona costera del barrio bajo está formada por un gran arenal, que antaño estaba formado por dunas y cerros, como continuación natural de las *Arenas Gordas.* La Historia de las tierras de la actual población de Sanlúcar de Barrameda hunde sus raíces en el pasado más remoto del Antiguo Occidente.

El río Guadalquivir es, históricamente, tradicionalmente, puerta de Hispania y de Europa, y ventana hacia África y América, habiendo amparado la navegación, que es el mecanismo universal de contacto entre sociedades humanas distantes entre sí, desde la Antigüedad hasta nuestros días. El río, y en su desembocadura, Sanlúcar de Barrameda, son un verdadero "cosmódromo" de la Historia, de la Antigüedad, de la Edad

Moderna, de la Era de los Descubrimientos. Si ya en época romana el río Baetis servía como "lanzadera" para las producciones agrarias de la región (y como espacio de acogida para las importaciones que llegaban a la misma), en el tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna, a caballo entre los siglos XV y XVI, se producen algunos de los acontecimientos que marcarían, de manera indudable, un cambio de rumbo en la Historia de la Humanidad, y el río alcanzaría un cénit histórico.

Entre esos avances y cambios históricos del fin de la Edad Media podemos reseñar la caída de Constantinopla en 1453 en manos de los turcos, lo que modificaría para siempre el perfil de una parte de Europa, los Balcanes y el Oriente mediterráneo; otro hecho a mencionar sería la invención de la imprenta por Gutenberg, lo que permitiría la extensión del conocimiento merced a la posibilidad de reproducir los textos, los libros, como nunca antes había sido posible, aumentando exponencialmente el volumen y peso del conocimiento al alcance de la sociedad europea de la época, y con ello la horizontalidad del saber.

Pero sin lugar a dudas, serían las exploraciones oceánicas las que marcarían el ritmo de esos cambios históricos, al permitir la ruptura de barreras y fronteras físicas y mentales para los europeos del momento: el mundo, de repente, se hizo mucho más grande, y Europa pudo conocer, gracias a los exploradores portugueses y castellanos, tierras desconocidas para la generalidad de los mortales: las costas y el Sur de África, el Oriente africano, el Océano Índico, la India, el Sureste asiático, Japón y China (que dejaron, merced a las exploraciones oceánicas hispanas y lusas de los siglos XV y XVI, de ser Cipango y Cathay, pasando de la "geografía mítica" a la "geografía racional" de los europeos).

Las primeras exploraciones impulsadas por la Corona de Castilla, motor de las mismas entre los reinos hispánicos, junto a Portugal, partirían en los primeros momentos desde distintos lugares; así, al almirante Cristóbal Colón lo veremos zarpar desde las costas de Huelva y de Cádiz en sus cuatro viajes, y encontraremos ya en estos primeros tanteos exploradores, tan decisivos, que Sanlúcar de Barrameda comienza a jugar un papel destacado; desde aquí partiría el tercer viaje colombino en 1498, y a las aguas de Sanlúcar volvería el almirante de su cuarto y último viaje, en noviembre de 1502. Y desde esos primeros momentos, el papel de Sanlúcar como cabecera y punto de partida de los viajes de exploración no haría sino incrementarse y potenciarse, como probaría la Expedición Magallanes-Elcano, que se haría a la mar desde la orilla sanluqueña y que culminaría entre 1519 y 1522 la Primera Vuelta al Mundo.

Si hoy por hoy los grandes viajes son los espaciales, y sus cabeceras y puntos de partida llevan nombres como Baikonur o Cabo Cañaveral, en la Edad Moderna los grandes viajes serían los oceánicos, como la I Circunnavegación del Globo terrestre, y podemos señalar sin temor a equivocarnos que el gran cosmódromo y punto de partida de los mismos es, precisamente, Sanlúcar de Barrameda: desde aquí el descubrimiento de la tierra firme americana, la fundación de grandes ciudades como Buenos Aires o la Primera Circunnavegación de la Tierra.

En el pasado se guardan las claves del presente, y bajo los perfiles actuales de una ciudad histórica como es Sanlúcar se esconden precisamente las claves de un mundo que fue y que, en realidad, no ha dejado de ser por completo, pues la ciudad no es sólo lo que

vemos, no es sólo el paisaje urbano, monumental, viario, que se abre ante nuestros ojos cotidianamente, ni el firme que sostiene nuestros pasos de modo silente, sino que bajo lo que vemos, tras lo que vemos, subsumido en lo que vemos está (más de lo que pensamos las más de las veces), como venimos diciendo, lo que una vez, lo que otrora, fue.

Y ese mundo que una vez fue marca en cierta medida los ritmos de lo que ahora es (sean lo que sean ese "una vez" y ese "ahora"): manzanas urbanas, edificios monumentales, hitos de la cuidad y calles y plazas que hoy son, muchas veces responden a los perfiles de manzanas, edificios y calles que una vez fueron, cuya traza, cuya sombra quizá, son reproducidas por los hitos contemporáneos en su ubicación y/o en su perfil, diluido el aspecto que quizá una vez tuvieron, que una vez quizá pudieron tener, perdido el positivo de sus formas acaso, pero no el negativo de las mismas, no su huella, no su fósil, y ello en más casos de los que imaginamos.

En los párrafos del presente trabajo nos adentraremos en la huella que la Sanlúcar de Barrameda -puerta de América, de África y de Oriente para la Monarquía Hispánica- que conoció Hernando de Magallanes a principios del siglo XVI dejaría en las páginas del cronista de la expedición de la I Vuelta al Mundo, el italiano Antonio Pigafetta, las menciones de la ciudad, su geografía, su entorno y su relación con el río Guadalquivir y con el océano Atlántico, que en Sanlúcar son -casi- una misma realidad.

El papel jugado por la ciudad española de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) en el marco de los grandes descubrimientos geográficos europeos realizados entre los siglos XV y XVI, a caballo entre la Edad Media y la Modernidad, resultaría fundamental; así sería en los Viajes Colombinos, en las exploraciones atlánticas, en los viajes al archipiélago de las Canarias y en la paulatina incorporación de dichos territorios insulares al contexto del horizonte cultural e histórico europeo… Este papel sería de especial peso en lo que atañe a la I Vuelta al Mundo, el Viaje a la Especiería de Hernando de Magallanes culminado como Primera Circunnavegación del planeta por Juan Sebastián de Elcano, un viaje que se abriría a la mar precisamente desde Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519 y con el que, tres años más tarde, el 6 de septiembre de 1522 se completaría la Circunnavegación de la Tierra cuando regresara igualmente a Sanlúcar la nao Victoria, única embarcación que lograse completar el increíble periplo, después de tres años de azarosa singladura. En los párrafos que siguen procuraremos acercarnos a las diferentes menciones que el italiano Antonio Pigafetta hace en su texto (su *Primer Viaje alrededor del Globo*) acerca de Sanlúcar, unas menciones diversas que se resumen básicamente en dos términos, "San Lúcar" y "Barrameda", que son los empleados por el referido autor a la hora de recoger el nombre de la ciudad. A tales efectos ello se emplearán dos ediciones en lengua española del texto de Pigafetta: la que lleva a cabo Benito Caetano para la Fundación Civiliter (disponible en www.civiliter.es / civiliter@civiliter.es)[2] (una edición digital de 2012), y la que realizase el

[2] La edición de Benito Caetano está disponible (gratuitamente) en formato pdf en la web (en http://civiliter.es/libreria/), y es una de las dos que hemos utilizado para llevar a cabo este análisis de contenidos alusivos a Sanlúcar de Barrameda en el texto de Antonio Pigafetta, de modo que las referencias a la localización de los términos de interés están citadas conforme a la organización interna (la paginación) sea de la mencionada edición de Caetano, sea de la edición de Pacheco (en ambos casos se referencian con la cita del autor -Caetano o Pacheco- más el número de la página o páginas a la que se alude; ejemplo, Caetano 146 / Pacheco 221).

sanluqueño Francisco Pacheco Isla para la Fundación Puerta de América (una edición en papel que data de 2015)[3].

Caetano en el Prólogo de su edición (Caetano, pg.6) indica que *La presente edición está basada en la realizada en 1800 por el archivero de la Biblioteca Ambrosiana, Carlo Amoretti, con traducción -amablemente literaria- del historiador chileno José Toribio Medina, a la que me he permitido realizar pequeñas correcciones y añadir algunas notas encorchetadas para hacer más accesible su lectura.* Pacheco, por su parte, no señala la referencia a la edición histórica de Pigafetta a la que sigue; se observan algunas diferencias menores entre los textos de Caetano y Pacheco, que deben responder al manejo por dichos editores de una u otra edición histórica (citada por Caetano, no por Pacheco) del Pigafetta.

Pacheco realiza una aproximación a ese momento singular a través de varias de sus claves de la mano del texto de Antonio Pigafetta, el cronista del viaje, un texto recogido en las páginas de su libro (en las pp. 91-223, como se ha señalado), como igualmente se recoge en el libro de Pacheco el texto (menos conocido que el de Pigafetta) de Francisco Albo, otro de superviviente del Viaje, quien dejó escrito un *Derrotero* del mismo (comprendido en Pacheco, 243-299). Igualmente se dan cita en las páginas de la edición de Pacheco varias reseñas biográficas dedicadas a cuatro protagonistas de la aventura, Magallanes, Elcano, Pigafetta y Albo (Pacheco 85-90). También encontramos la relación de los 18 supervivientes de la aventura (Pacheco 224) y los textos de sendas cartas dirigidas respectivamente una por Juan Sebastián de Elcano a Carlos I (Pacheco 225-226) y la otra por elpropio soberano al mismo Elcano (Pacheco 227). Cabe citar los cuatro *Anexos* que recoge también el volumen y que presentan elementos del vocabulario de las tierras por las que pasó la Expedición (Anexo I: vocabulario brasileño, Pacheco 228; Anexo II: vocabulario de los patagones, Pacheco 228-229; Anexo III: vocabulario hasta las Islas Filipinas, Pacheco 230-232; Anexo IV: vocabulario de las islas del Mar del Sur, Pacheco 233-242).

Pigafetta utiliza varias referencias a la hora de mencionar a Sanlúcar, como las citadas de "San Lúcar" (que aparece en seis ocasiones, en las páginas 12, 13 y 146 de la edición de Caetano, y en las páginas 98, 99 y 221 de la edición de Pacheco, las dos que manejamos -en adelante "Caetano" y "Pacheco") o de "Barrameda" (que aparece en una ocasión, en la página 12 de Caetano y en la 99 de Pacheco) ("San Lúcar": Caetano, 12, 13, 146; Pacheco 98, 99, 221; "Barrameda": Caetano, 12; Pacheco 99); son éstas las dos referencias acaso más inmediatasa la ciudad al reflejar el nombre de la misma, siquiera parcialmente (aun con una forma, como en el caso de "San Lúcar", utilizada históricamente para nombrar a la ciudad), pero no son las únicas que emplea el italiano para Sanlúcar, pues junto a "San Lúcar" y "Barrameda", Pigafetta usa otros términos alusivos a la ciudad, como hace cuando habla de "castillo", de "duque de Medina Sidonia" o de "bahía" (*de Sanlúcar*).

---

[3] La edición de la que es responsable Francisco Pacheco sería publicada por la Fundación Puerta de América en agosto de 2015 (como señala el *Laus Libris* del volumen), por Santa Teresa Industrias Gráficas, S.A., en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz (Francisco Pacheco Isla, **En Busca de las Especias. La Primera Vuelta al Mundo**; número de páginas, 299; ilustraciones en color; mapa del Viaje -desplegable- al final (fuera de paginación); cuenta el volumen con un total de 299 páginas, e incluye otros contenidos relacionados con la Expedición Magallanes-Elcano más allá del texto de Pigafetta (que ocupa las páginas 91 a 223 del volumen).

El de "bahía" es un término empleado por Pigafetta dos veces (en la expresión "bahía de San Lúcar", por ejemplo) para referirse al litoral sanluqueño, a la ensenada natural que conforma el Guadalquivir en su orilla izquierda a la altura del casco histórico de la ciudad y que se refleja, por ejemplo, en la imagen de Sanlúcar creada por Anton van Wyngaerde en 1567 (sólo unas décadas después de la culminación del Viaje por Elcano), y que debe reproducir con bastante cercanía al paisaje real la situación y naturaleza de dicha ensenada, de dicha curva del río a su paso por Sanlúcar, a la que Pigafetta no vacila en denominar "bahía" (*de San Lúcar*); dicha mención aparece en dos ocasiones, en la pg. 146 de la edición de Caetano y en la página 221 de Pacheco ("bahía": Caetano, 146; Pacheco, 221).

Otros dos términos usados por el vicentino Pigafetta para aludir a la ciudad son los de "Medina Sidonia" (*duque de Medina Sidonia*, en realidad) y "castillo"; el primero, el de "duque de Medina Sidonia", aparece en una sola mención, en la página 12 de la edición de Pigafetta a cargo de Caetano, y en la página 98 de Pacheco (*Medina Sidonia*: Caetano, 12; Pacheco, 98) y es una referencia directa a la Casa Ducal de Medina Sidonia, a través de la mención del citado título ducal[4]. Encontraremos así el término "castillo" en referencia a Sanlúcar, lo que viene a ser una mención (en general) del recinto amurallado de la ciudad: así, no ha de entenderse que se refiere sólo al castillo de Santiago, perfectamente visible para Pigafetta y los demás navegantes de la Expedición Magallanes-Elcano y de la época), ya que el autor se refiere a Sanlúcar llamándola "castillo" en relación con su naturaleza de plaza fuerte y su recinto amurallado, de modo que con tal denominación hace referencia a la villa amurallada de Sanlúcar de Barrameda, que es lo que se perfila bajo dicha denominación de "castillo" empleada por el cronista en este caso (castillo: Caetano, 12; Pacheco, 98).

Otros dos términos de interés empleados por Pigafetta son los que recogen la mención del río: el italiano utiliza dos denominaciones para este curso fluvial, que son las de "Guadalquivir" y las de "Betis"; la primera aparece en la página 12 de la edición de Caetanoy en la página 98 de la edición de Pacheco ("Guadalquivir": Caetano, 12; Pacheco 98), en referencia a los restos de un puente (dos pilares) a la altura de San Juan de *Alfarache* (esto es, la localidad de San Juan de Aznalfarache), aguas abajo de la ciudad de Sevilla. Estos restos de estructuras debieron pertenecer bien a un paso firme de escasa duración (o frustrado), bien a una estructura que combinase un hipotético paso firme parcial con un paso mediante barcas, pues sabemos que hasta la construcción del "Puente de Isabel II" (o *de Triana*, como más popularmente es conocido)en Sevilla a mediados del siglo XIX, no existía ningún paso firme sobre el Guadalquivir aguas abajo de Córdoba, cuyo puente romano constituía el paso firme más meridional en el río, siendo el puente de

[4] Los Guzmán, titulares de la Casa hasta el siglo XVIII (cuando la titularidad de la misma pasa a los Álvarez de Toledo), ostentaron el Señorío de Sanlúcar entre 1295/1297 (con esas dos fechas como referentes del hecho histórico: 1295, con la concesión verbal del Señorío, y 1297 con la concesión definitiva por la Corona de Castilla del mismo a Alonso Pérez de Guzmán El Bueno mediante el correspondiente Privilegio Rodado que se conserva en el Archivo General de la Fundación Casa de Medina Sidonia), y 1645 (año de la extinción del Señorío, con el IX duque, D. Gaspar Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, y de la definitiva incorporación de Sanlúcar de Barrameda a Realengo bajo el reinado de Felipe IV (y el valimiento de Gaspar de Guzmán y Pimentel, mejor conocido por su título dual de conde-duque de Olivares).

barcas de Sevilla el paso estable más meridional en términos absolutos (existiendo diversos pasos con barcas aguas abajo de la capital sevillana, pero ningún puente ya fuera de barcas o firme, estructural) sobre las aguas del viejo *flumen Baetis* de los romanos. Señala Pigafetta que la existencia de dichos dos pilares que se encontraban sumergidos dificultaba la navegación y hacía que el paso por esa zona fuese delicado, debiendo contarse con pilotos conocedores del lugar y aprovechando la marea alta, referencia con la que el vicentino deja constancia de la acción de las mareas en el Guadalquivir tierra adentro (fenómeno conocido históricamente), poniendo de manifiesto el carácter marino de la navegación interior (incluso muchos kilómetros tierra adentro) por el gran río andaluz. y lo imprescindible que resultaba navegar el río de la mano de peritos en su curso, de prácticos del río, de cara a evitar los obstáculos naturales de su navegación tanto como los inconvenientes que dicho cauce podía presentar a consecuencia de la plurisecular e intensa acción humana[5].

En lo que atañe a la primera de dichas denominaciones con las que el italiano se detiene a considerar la presencia del río, y con ello -se dirá que tangencialmente, pero no por ello menos efectivamente- del contexto natural y paisajístico en el que se inserta nuestra ciudad, la de "Guadalquivir", la encontramos (como hemos señalado) en la página 12 de la edición de Benito Caetano y en la página 98 (fértiles en referencias ambas páginas) de la edición de Pacheco Isla sobre el texto de Pigafetta. Caetano (en la citada página 12 de su edición del Pigafetta) dice: *Descendimos el río Betis hasta el puente del Guadalquivir, pasando cerca de Juan de Alfarache, en otro tiempo ciudad de los moros, muy poblada, donde había un puente del que no quedan más vestigios que dos pilares debajo del agua, de los cuales es preciso precaverse, y para no correr riesgo alguno, debe navegarse en este paraje con la alta marea y ayuda de pilotos*.

Por su parte, Pacheco (en su página 98) señala que *Descendimos el río Betis hasta el puente del Guadalquivir, pasando cerca de Juan de Alfarache, en otro tiempo ciudad moruna, donde había un puente del que no quedan más vestigios que dos pilares bajo el agua, de los cuales es preciso navegar sin riesgo entre ellos, por lo que es necesario llevar pilotos del río, previsión también necesaria en el resto del curso, porque hay varios bajos; el paso por estos sitios debe hacerse con marea alta para no correr riesgo alguno*.

El término "Betis" es usado por Pigafetta en dos ocasiones, ambas localizadas en la página 12 de la edición de Caetano e igualmente dos veces en la página 98 de la edición de Pacheco ("Betis": Caetano, 12; Pacheco, 98); se trata de dos menciones del río consu nombre latino (*Baetis* o Betis), una con referencia al mismo en su curso medio (a la

[5] En este sentido es de mencionar el esfuerzo prolongado e intenso realizado por el estado romano para mantener y asegurar la navegación y la navegabilidad del gran río andaluz (algo, la navegación del río en época romana) de lo que nos hemos ocupado en anteriores artículos de esta misma serie; estas intervenciones romanas en el río, en la forma de portus, de diques de ribera, de muelles, de puntos de cruce mediante barcas de paso o incluso de puentes de barcas (con las necesarias estructuras en las orillas), así como de caminos de sirga (destinados al halado de las embarcaciones desde las riberas), dejarían, llegada la pérdida de su uso, sus huellas en el contexto y ámbito del curso fluvial, en su caso en la forma (incluso) de ruinas, de elementos que podrían convertirse en obstáculos para la propia navegación del río, caso de los referidos "pilares" a los que Pigafetta hace alusión en su texto, en el pasaje que venimos considerando.

altura de San Juan de Aznalfarache, citado como *Alfarache* por el autor) y la otra en la desembocadura, en Sanlúcar, cuando se habla de la *bahía* de Sanlúcar[6].El Guadalquivir, río-puerto de la I Vuelta al Mundo, ser y esencia de la región, espejo de Sanlúcar y puerta de Andalucía, tiene así un reflejo directo en los párrafos de Antonio Pigafetta, quien hace ese nada inocente apunte sobre uno de los obstáculos de la navegación del río justo aguas abajo de Sevilla, datointeresante para quien quisiera acercarse surcando las aguas del cauce bético hasta la vieja capital hispalense, que, no olvidemos, entró en el reino de Castilla (y se reintegró en el horizonte cultural europeo) merced al río, y a los barcos de la flota cántabra de Ramón Bonifaz, allá por mediados del siglo XIII.

Entraremos en los siguientes párrafos a considerar en mayor profundidad el sentido, forma, fondo y calado de los términos (esos mismos que venimos recogiendo en este artículo) que componen las (no precisamente pocas) menciones "sanluqueñas" que se muestran en el texto de la Crónica del Viaje de Magallanes-Elcano. Así, "San Lúcar" es la forma empleada por Pigafetta para hacer alusión directamente a la ciudad: es la forma del nombre de la ciudad que emplea el de Vicenza al mencionarla en sus párrafos; el nombre de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda (nombre ya de por sí compuesto, y que refleja dos realidades: "Sanlúcar" y "Barrameda", esto es, el "Lugar Santo", y la "Tierra Firme entre Marismas" -o "Barrameda") ha sido puesto por escrito históricamente de varias formas, siendo "Sanlúcar" la forma canónica correcta, mientras otras variantes históricas habituales son "San Lúcar" (aún es relativamente común, cabe señalar, ver el nombre de la ciudad reflejado bajo esta forma en algunas ocasiones, especialmente cuando se trata de textos redactados desde fuera de la localidad) e incluso "San Lucas", empleándose en este último caso para citar a la ciudad el nombre del santo patrono de la localidad como denominación de la propia población.

La primera mención del nombre de Sanlúcar hasta ahora conocida es la que aparece en las amonedaciones almorávides de Yusuf Ibn Tasufin, a caballo entre los siglos XI y XII (estas amonedaciones pertenecen al período del reinado del referido Tasufin comprendido entre 1087 y 1103, como hemos considerado en otros lugares). El primer emir almorávide acaso acuña moneda de oro y plata en su ceca de Sanlúcar (una de la decena escasa de cecas que presentan testimonios similares en la época en Al-Andalus), una moneda de prestigio, de Estado, que refleja el nombre de "Sanlukar" y que constituye la primera referencia escrita hasta ahora conocida del nombre de la localidad; de otra parte cabe señalar que ya en el siglo XIII las "Cantigas" de Alfonso X el Sabio recogerán el referido término "Barrameda", y se encontrará asimismo, ya en época medieval cristiana, generalizado el nombre de "Sant Locar" (o "Lugar Santo") para la población.

Como también hemos tenido ocasión y modo de desarrollar en párrafos anteriores, parece que el nombre de Sanlúcar de Barrameda refleja una realidad poblacional doble (se trataría de un topónimo doble), de manera que de una parte existiera el "Lugar

[6] Tal "bahía" ya inexistente, se habría ido colmatando merced a la acción del río y del Océano a lo largo de los siglos, siendo que buena parte del Barrio Bajo de Sanlúcar de Barrameda ocupa, justamente, ese espacio que, en la época de Magallanes, de Elcano y de Wyngaerde conformaba la antedicha "bahía" de Sanlúcar, en la orilla izquierda del río, al pie de la Barranca sanluqueña.

Santo", vinculado con un "Santuario" o "Lugar Sagrado" heredero quizá de la sacralidad del espacio del viejo *Luciferi Fanum* romano, y de otra el lugar de "Barrameda", la "Tierra Firme entre Marismas", como se ha señalado, que en todo o en parte pueda buscarse en los entornos de la actual zona de Bonanza (salvas las diferencias y modificaciones del paisaje). Bajo esta forma de "San Lúcar", la ciudad aparece varias veces en el texto de Pigafetta, que en la edición de Caetano se recoge en los siguientes pasajes y de las siguientes maneras:

En la página 12 de Caetano: *Continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de Coria y algunas otras aldeas hasta San Lúcar, castillo de propiedad del duque de Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al océano, a diez leguas del cabo de San Vicente, en el grado 37 de latitud norte. De Sevilla a este puerto hay de diecisiete a veinte leguas*. Igualmente en la página 12 de Caetano: *Algunos días después, el comandante en jefe y los capitanes de las otras naves se vinieron en las chalupas desde Sevilla hasta San Lúcar, y se acabó de vituallar la escuadra. Todas las mañanas se bajaba a tierra para oír la misa en la iglesia de N.S. de Barrameda; y antes de partir, el jefe determinó que toda la tripulación se confesase, prohibiendo en absoluto que se embarcase mujer alguna en la escuadra*.

También en la página 12 (cita que se completa en la pg. 13) se dice: *Partimos de San Lúcar el 20 de septiembre, dirigiéndonos hacia el sudoeste, y el 26 llegamos a una de las islas Canarias, llamada Tenerife, situada en 28 grados de latitud septentrional*. De otra parte, y siempre en la edición de B. Caetano, en la página 146 se señala: *Gracias a la Providencia, el sábado 6 de septiembre entramos en la bahía de San Lúcar y de los sesenta hombres que formaban la tripulación cuando partimos de las islas Molucas, no éramos más que dieciocho, y éstos en su mayor parte estaban enfermos. Otros desertaron en la isla de Timor; otros fueron condenados a muerte por delitos, y otros, en fin, perecieron de hambre*. Y en la misma pg. 146 de Caetano se dice: *Desde que habíamos partido de la bahía de San Lúcar hasta que regresamos a ella recorrimos, según nuestra cuenta, más de catorce mil cuatrocientas sesenta leguas, y dimos la vuelta al mundo entero, yendo siempre de este a oeste*.

Como venimos señalando, otro de los hitos referenciales sobre la ciudad que aparece asimismo en el texto de Pigafetta es el de "Barrameda";así, "Barrameda", la "Tierra Firme entre Marismas" (o "entre aguas someras"), es el segundo término del nombre compuesto de la localidad ("Sanlúcar de Barrameda"), que bien puede reflejar una realidad dual, un doble poblamiento, o dos núcleos con existencia histórica, uno de los cuales ha de ser el del "Santo Lugar", o "Sant Locar", del que deriva el término "Sanlúcar", y que podría guardar relación con la herencia (a lo largo del tiempo, de los siglos) como espacio sagrado, del viejo *Luciferi Fanum* (el Templo del Lucero, o de la Venus Marina, el Lucero Vespertino) romano.

En lo que toca al otro núcleo (que se encuentra también en el nombre de la ciudad), se trata de la "Barrameda" ya mencionada en las Cantigas de Alfonso X el Sabio como lugar donde se produciría un milagro mariano, mostrando así una fuerte vinculación con la presencia de un elemento de carácter divino y naturaleza femenina desde tiempos antiguos, que habría transmutado en santuario mariano (en espacio con advocación mariana

propia, Nuestra Señora de Barrameda) en tiempos cristianos[7]. La advocación de Nuestra Señora de *Barrameda* debió recibir su nombre por el emplazamiento de la misma, en la zona de la Barrameda, de la "Tierra Firme entre Marismas" (*sic*), que no sólo proporciona la segunda parte de su nombre a Sanlúcar, sino que constituye una de las posiblemente dos realidades poblacionales históricas sobre las que se construyese esa realidad dual que sería Sanlúcar de Barrameda; dicha zona de Barrameda habría de ser localizada en los entornos actuales de Bonanza-La Algaida, en la antigua punta de flecha de tierra firme consolidada en un entorno litoral y marismeño (de un lado de la misma, el río-mar, de otro, el río-lago Ligustino) que ya existe en época protohistórica en el contexto meridional y costero del viejo Lago Ligustino, en el corazón del antiguo *Sinus Tartessii* de las fuentes clásicas.

En la edición de Caetano, en su página 12 por más señas, encontramos la cita del texto de Pigafetta que nos ocupa: *Algunos días después, el comandante en jefe y los capitanes de las otras naves se vinieron en las chalupas desde Sevilla hasta San Lúcar, y se acabó de vituallar la escuadra. Todas las mañanas se bajaba a tierra para oír la misa en la iglesia de N.S. de Barrameda; y antes de partir, el jefe determinó que toda la tripulación se confesase, prohibiendo en absoluto que se embarcase mujer alguna en la escuadra*.

Por su parte en la edición de Pacheco, "Barrameda" aparece en la página 99, y en dicho lugar se recoge que *Todas las mañanas se bajaba a tierra para oír misa en la Iglesia de Nuestra Señora de Barrameda, y antes de partir, el Capitán general* (*sic*) *determinó que toda la tripulación se confesase, como precaución prudente se había prohibido que embarcase mujer alguna en la escuadra*[8].

Otro de los términos con los que, como estamos viendo, Pigafetta va dibujando la presencia de Sanlúcar en su texto es el de "Bahía" (y cabe señalar que sobre este concepto -en relación con Sanlúcar y la orilla sanluqueña- hemos hablado ya alguna vez con anterioridad).El término de "bahía" es empleado por Antonio Pigafetta (mediante el uso de la expresión "bahía de San Lúcar") en referencia al litoral sanluqueño, a la ensenada natural que crea el Guadalquivir en Sanlúcar, a la orilla izquierda del río, y que podemos

[7] En Sanlúcar de Barrameda existen históricamente diversas advocaciones marianas relacionadas con la navegación, los marinos y navegantes, sin olvidar al mundo de la pesca; entre dichas advocaciones, y junto a la de la Virgen del Carmen, universalmente relacionada con la mar y protectora de marinos desde, al menos, época medieval (con una fuerte relación con las Cruzadas y las navegaciones desde Europa a Tierra Santa, al Levante mediterráneo, con el Monte Carmelo como santuario e hito geográfico de referencia para dichos navegantes) se cuentan, de este modo, las de Barrameda y Bonanza (por ejemplo); esta última, la advocación de Nuestra Señora de Bonanza, está directamente relacionada con la Madonna di Bonaria, de Cagliari (Cerdeña, Italia, donde tiene un santuario que corona las alturas inmediatas a la ciudad y a la hermosa Bahía cagliaritana), desde donde acaso habría llegado a Sanlúcar de Barrameda; esta advocación de Bonaria-Bonanza (o del "Buen Aire", esa bonanza del viento y el tiempo tan cara como necesaria para los navegantes) daría nombre (por ejemplo), andando el tiempo, a la capital de la República Argentina, la Ciudad y Puerto de Nuestra Señora de los Buenos Aires, fundada en el siglo XVI (tras diversos avatares) por una expedición que originalmente zarpó desde Sanlúcar.

[8] Son varios los apuntes que pueden hacerse a partir de este fragmento, como lo relativo al carácter religioso con el que aparece envuelto el término "Barrameda", ya que se habla de la iglesia de "Nuestra Señora de Barrameda" en el texto pigafettiano, amén de lo relativo a la identificación de dicha advocación mariana y el propio templo.

encontrar reflejada, por ejemplo, en la -citada *supra*- imagen de Sanlúcar de Anton van Wyngaerde datada en 1567, esto es, tan sólo unas escasas décadas más tarde de la culminación exitosa del Viaje de Magallanes-Elcano de la Primera Circunnavegación. Puede considerarse que esta imagen de Sanlúcar trazada por Wyngaerde (con su relativa y conocida distorsión de la perspectiva, propia del autor, que no la invalida) debe reproducir con bastante cercanía a la realidad del momento el paisaje de dicha ensenada, de dicha curva del río a su paso por Sanlúcar, a la que, como vemos, Pigafetta no duda en calificar de "bahía" (con la expresión *bahía de San Lúcar*).

Dicha mención de esta "bahía" aparece una sola vez, ya en los párrafos finales del relato del viaje, en la página 146 de la edición de B. Caetano que venimos manejando (así, "bahía", en Caetano, 146), al rendir cuentas Antonio Pigafetta de la vuelta a Sanlúcar de la nao Victoria con los 18 supervivientes de la tan larga como azarosa travesía. De este modo se señala en dicho pasaje del texto que: *Gracias a la Providencia, el sábado 6 de septiembre entramos en la bahía de San Lúcar y de los sesenta hombres que formaban la tripulación cuando partimos de las islas Molucas, no éramos más que dieciocho, y éstos en su mayor parte estaban enfermos. Otros desertaron en la isla de Timor; otros fueron condenados a muerte por delitos, y otros, en fin, perecieron de hambre*".

De otra parte, en las páginas 221 y 222 de la edición de Pacheco se recoge la cita de esta "bahía" de la siguiente manera (página 221): *En fin, gracias a la Providencia, el sábado 6 de septiembre de 1522 dimos fondo en la bahía de San Lúcar y de los sesenta hombres que formaban la tripulación de La Victoria, cuando partimos de las islas del Maluco, llegamos a España dieciocho, estando enferma la mayor parte. Los demás, unos murieron de hambre, otros escaparon en la isla de Timor y otros fueron condenados a muerte por sus crímenes*. Y continúa la edición de Pacheco (pp. 221-222) señalando que: *Desde que habíamos partido de la bahía de San Lúcar hasta que regresamos a ella, recorrimos según nuestra cuenta, más de 14.460 leguas, dando la vuelta completa al mundo, navegando siempre de E. a O.*

Junto a la reflexión sobre las múltiples penalidades experimentadas por los marinos de la nao Victoria que surge al calor de las palabras de Pigafetta, queda detenernos en esa "bahía" de Sanlúcar que menciona el texto, que hemos señalado existía y como tal era recogida por algunas fuentes de la época (fuentes de naturaleza diversa, textuales o gráficas, visuales), su presencia, su ubicación, su naturaleza, su desaparición. No hemos de pensar en nada extraño a la hora de considerar qué era y dónde estaba dicha "bahía de San Lúcar", pues en realidad a lo que se está refiriendo Antonio Pigafetta (y lo que está recogiendo en su panorámica el norteño Wyngaerde un poco más tarde) es a la ensenada natural que formaba el río en su orilla izquierda a su paso por Sanlúcar y que se conformaba al pie de la Barranca hasta el siglo XVI (cuando menos) y que la evolución del litoral (influida por la presión antrópica) fue colmatando, dando forma al ámbito de expansión de nuestro Barrio Bajo, desde la actual plaza de San Roque en dirección hacia la actual disposición de la orilla del río a su paso por nuestro casco urbano en el corazón de su espacio central. La orilla sanluqueña, como es sabido, se ha desplazado en tiempos históricos, siendo que desde tiempos medievales hasta hoy la ciudad ha ido creciendo

ocupando el espacio de esa "bahía" a la que se refiere Pigafetta, y que ha de buscarse hoy bajo los perfiles del viario del Barrio Bajo sanluqueño.

Otro de los términos empleados por Pigafetta para aludir a Sanlúcar (otro término con que el italiano va dibujando ese mapa conceptual relativo a nuestra ciudad y que le sirve para llevarla hasta sus párrafos, de lo que nos venimos ocupando en estos párrafos nuestros) lo encontramos bajo la alusión a "Medina Sidonia": con este concepto el autor se refiere al "duque de Medina Sidonia" (que es la mención completa que realiza), en realidad, y así -como sabemos- es como se menciona la cuestión en el texto pigafettiano realmente; respecto a este término de "duque de Medina Sidonia", que aparece una sola vez, es una referencia directa a la Casa Ducal de Medina Sidonia llevada a cabo a través de la mención concreta del citado título ducal, que aparece en la página 12 de la edición de Pigafetta a cargo de Caetano ("Medina Sidonia": Caetano, 12), así como en la página 98 de la edición de Pacheco ("duque de Medina Sidonia": Pacheco, 98). De este modo, la página 12 de la edición de Benito Caetano del Pigafetta recoge que …*continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de Coria y algunas otras aldeas hasta San Lúcar, castillo de propiedad del duque de Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al océano, a diez leguas del cabo de San Vicente, en el grado 37 de latitud norte. De Sevilla a este puerto hay de diecisiete a veinte leguas*.

Igualmente en la página 98 de la edición de Pacheco Isla sobre la Crónica de Pigafetta (en realidad, la cita completa se recoge en las páginas 98-99 de la citada edición, aunque la mención del duque de Medina Sidonia aparece en la página 98 en concreto) y en relación con esta cuestión se señala que …*continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de un pueblo llamado Coria y algunas otras aldeas hasta San Lúcar, castillo de propiedad del duque de Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al Océano, a diez leguas y a Poniente del cabo de San Vicente, a 37º N. De San Lúcar a Sevilla por el río, habrá de 17 a 20 leguas*.

Junto a otros términos ya considerados aquí, en el texto de Pigafetta encontraremos también el término "castillo" en referencia a Sanlúcar de Barrameda; viene a constituir una mención -como apuntábamos *supra*- del recinto amurallado de Sanlúcar de Barrameda, ciudad que contaba con una cinta de muralla erigida por los Guzmanes a lo largo delos siglos XIV y XV y que habría ampliado el perímetro amurallado del casco urbano de la localidad, llevándolo más allá de la cerca de la muralla de tapial de época islámica precedente (que se remonta, en los -escasos- restos conocidos y conservados, posiblemente hasta los siglos XI-XII, esto es, a época acaso almorávide).La Sanlúcar de Barrameda de tiempos medievales, con la cinta muraria cristiana erigida por los Guzmán (con un recinto ampliado respecto a la etapa islámica precedente, pero aún limitado a la Corona de la Barranca, al corazón del Barrio Alto sanluqueño) presentaría en tiempos de la I Circunnavegación un potente aspecto defensivo, a lo que hace alusión Pigafetta mediante el empleo del término "castillo".

Así, el autor se refiere a Sanlúcar llamándola "castillo" en relación con su naturaleza de plaza fuerte de su recinto amurallado; no se refiere específicamente al castillo de

Santiago, sino al conjunto de la villa amurallada de Sanlúcar de Barrameda, que es lo que subyace bajo dicha denominación de "castillo" empleada por el navegante italiano (castillo: Caetano 12; Pacheco 98), significando y poniendo de relieve, además, el papel nada desdeñable desempeñado por la localidad en la guarda del río y la protección de su desembocadura y la navegación por el mismo y sus aguas (con lo que ello afectaba a la seguridad del interior del reino de Sevilla y de la propia capital del mismo, la propia ciudad hispalense).Conviene que no olvidemos en este sentido que el texto de Pigafetta estaba destinado a ser leído por los soberanos extranjeros a los que se lo entregó, como el Rey de Portugal o la Regente de Francia, o el Gran Maestre de la Soberana Orden de los Caballeros de Rodas, Felipe Villiers d'Isle-Adam, de quien (y de cuya hipotética relación con Pigafetta) nos hemos ocupado con anterioridad en precedentes artículos de esta misma serie. De hecho, el muy hábil Antonio Pigafetta (hábil como redactor del relato del viaje, y hábil a la hora de relacionarse con los monarcas de su tiempo, como vemos) no descuida ni pasa por alto que los lectores de su texto estarán muy interesados en todos los pormenores del mismo, en lo que se refiere a las cuestiones relativas a las tierras lejanas respecto a Europa, como también en lo relativo a la expedición en sus fases peninsulares. Así,cabe pensar que habría de resultar relevante para dichos soberanos toda la información que Pigafetta pudiese proporcionar en relación con Sevilla, con el Guadalquivir, la propia Sanlúcar de Barrameda, y, junto a estos elementos continentales, con las islas Canarias, paisajes y parajes todos de soberanía castellana.

El conocimiento de los mayores detalles relativos a estos mismos lugares, insistimos, pues, habría de resultar sin lugar a dudas de un enorme interés para los soberanos europeos de la época como los que fueron destinatarios de la información sobre el viaje redactada por el italiano Pigafetta y a los que hemos mencionado hace un momento. En este sentido y como señalamos, Pigafetta emplea el término "castillo" para referirse al conjunto de Sanlúcar de Barrameda, a la villa entonces amurallada, al casco urbano de la ciudad, circunscrito en aquellos entonces (los primeros años del siglo XVI) a la corona del Barrio Alto y el Arrabal de la Ribera (con la antigua Judería), espacio este último que se encontraba comprendido (en todo o en parte) en el entorno de calles como las actuales Baños, del Truco, Bretones, Trascuesta, San Jorge, Regina y Carmen Viejo (fundamentalmente), así como algunas otras vías aledañas e inmediatas a éstas (caso de la calle Zárate, donde se encuentra la Casa de los Arcos, cuyas estructuras del XV-XVI hemos estudiado y publicado en forma de monografía).

Benito Caetano, en la página 12 de su edición del texto pigafettiano, señala: *Continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de Coria y algunas otras aldeas hasta San Lúcar, castillo de propiedad del duque de Medina Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al océano, a diez leguas del cabo de San Vicente, en el grado 37 de latitud norte. De Sevilla a este puerto hay de diecisiete a veinte leguas*.

De otra parte, Pacheco Isla, en las páginas 98 y 99 de su edición de la *Crónica* de Pigafetta recoge que: *Continuando el descenso del Betis, se pasa cerca de un pueblo llamado Coria y algunas otras aldeas hasta San Lúcar, castillo de propiedad del duque de Medina*

Sidonia. Ahí es donde está el puerto que da al Océano, a diez leguas y a Poniente del cabo de San Vicente, a 37o N. De San Lúcar a Sevilla por el río, habrá de 17 a 20 leguas[9].

Esas vienen a ser las referencias que Antonio Pigafetta presenta en su texto sobre aquella Sanlúcar que fuera uno de los vértices del "Cosmódromo de la Modernidad" que se articulaba entre la costa del Golfo de Cádiz (desde el Cabo San Vicente hasta el Estrecho de Gibraltar) y el curso del río Guadalquivir, un espacio en cuya centralidad -no casualmente- se localiza, precisamente esa Sanlúcar de Barrameda que viera hacerse a la mar a las cinco naves (Trinidad, San Antonio, Victoria, Concepción y Santiago) de Hernando de Magallanes un 20 de septiembre de 1519 para ver regresar a la Victoria, comandada por Juan Sebastián de Elcano un 6 de septiembre de 1522 tras haber completado la Primera Vuelta al Mundo y, de ese modo, haber dado la vuelta al mundo de una vez para siempre, una San Lúcar de Barrameda "castillo" del duque de Medina Sidonia, con su bahía en la ribera izquierda del *Baetis*-Guadalquivir.

Bibliografía

ÁLVAREZ DE TOLEDO, L.I. (1984): "El palacio de los señores de Sanlúcar. Aproximación histórica al inmueble", en revista **Sanlúcar de Barrameda** nº. 20 (s.p.).

- (2003): **El Palacio de los Guzmanes**. Sanlúcar de Barrameda.

BARBADILLO DELGADO, P. (1942. reed. facsímil 1989): **Historia de Sanlúcar de Barrameda**. Sanlúcar.

- (1945, reed. 2001): **Historia Antigua y Medieval de Sanlúcar de Barrameda**. Sanlúcar de Barrameda.

BARRANTES MALDONADO, P. (1998, reed.): **Ilustraciones de la Casa de Niebla**. (F. Devís Márquez ed.). Cádiz.

BARROS CANEDA, J.R. (2016): "La ciudad desplegada. Forma y espacio en la Sanlúcar del siglo XVI", en *In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 93-104.

BEJARANO GUEIMÚNDEZ, D. (2016): "Desarrollo urbano de Sanlúcar de Barrameda entre los siglos XVI y XIX: algunas aportaciones desde la Arqueología", en *In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 139-145.

BEJARANO GUEIMÚNDEZ, D. y PARODI ÁLVAREZ, M.J. (2016): "Un trozo de la Historia de Sanlúcar junto al Mercado", en el semanal "Sanlúcar Información", 16.IV.2016, pp. 18-19.

CLIMENT BUZÓN, N. (2003): **Calles y plazas de Sanlúcar de Barrameda. Recorrido histórico**. Sanlúcar de Barrameda.

[9] Cabe señalar que en este mismo párrafo encontramos la asociación de ideas entre "castillo" (la forma en que Pigafetta nombra a Sanlúcar en esta ocasión, haciendo referencia a su naturaleza amurallada, a su recinto murado, la cerca guzmana medieval en cuyo interior se recogía la ciudad histórica) y "duque de Medina Sidonia", el señor de la ciudad, y, por ende, de dicho "castillo", de esta ciudad-fortaleza que guardaba la desembocadura del río Guadalquivir, cuya mención también aparece en Pigafetta.

- (2007): **Historia social de Sanlúcar de Barrameda. En busca de nuestro pasado**. Vol. 1. **Del Luciferi Fanum al Ocaso del Renacimiento**. Sanlúcar de Barrameda.

CRUZ ISIDORO, F. (2005): "El Mecenazgo Arquitectónico de la Casa Ducal de Medina Sidonia entre 1559 y 1663", en **Laboratorio de Arte** 18, pp. 173-184.

- (2012): "El Palacio Ducal de Medina Sidonia: De fortaleza islámica a residencia de los Guzmanes (ss. XII-XVI)", en **Gárgoris, Revista de Historia y Arqueología del Bajo Guadalquivir** nº. 1, pp. 28-33.

DALHMANN, L.M. (2003): **El castillo de Santiago y la contienda de los Reyes**. Fundación Casa de Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda.

GUILLAMAS Y GALIANO, F. (1858; reed. 1990): **Historia de Sanlúcar de Barrameda**. Sanlúcar de Barrameda.

de HOROZCO, A. (1598; ed. facsímil 1845): **Historia de la Ciudad de Cádiz**. Ayuntamiento de Cádiz.

JURADO TEJERO, C. (2016): "El castillo de Santiago, fortaleza ducal en la época de la Circunnavegación", en en*In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 121-125.

MARTÍN GUTIÉRREZ, E. (2016): "Entre el mar y la tierra. La desembocadura del Guadalquivir entre el siglo XV y la transición hacia el XVI", *In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp.75-91.

MARTÍNEZ MONTÁVEZ, P. (1974): **Perfil del Cádiz hispano-árabe**. Cádiz.

MORENO OLLERO, A. (1983): **sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media**. Cádiz.

PAREJO FERNÁNDEZ, L. (2016): "El establecimiento de la Aduana Real en Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVI", en*In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 147-159.

PARODI ÁLVAREZ, M.J. (1994): "JUAN PEDRO VELÁZQUEZ-GAZTELU, UN HISTORIADOR SANLUQUEÑO DEL SIGLO XVIII", EN **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Imp. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda, nº 30, 1994 (s/p.).

- (2006), **Sanlúcar en papeles amarillos. Notas de Bibliografía Histórica Sanluqueña**. Sanlúcar de Barrameda.

- (2008): "Sanlúcar 2019. Hacia el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo", en **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Imp. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), nº. 44., pp. 62-69.

- (2008b), "Las Covachas. Poder, Representación, ¿Fiscalidad?", en **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Santa Teresa, Sanlúcar, nº. 44, pp. 113-127.

- (2010), "ARISTOCRACIA, NOBLEZA, GUZMANES. UN APUNTE", EN **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda, nº. 46, pp. 79-83.

- (2011), "UN VANO ISLÁMICO DEL PALACIO DUCAL DE MEDINASIDONIA…", EN J. RUBIALES TORREJÓN (ED.), **Sanlúcar de Barrameda. El Río Guadalquivir. Del Mar a la Marisma** (Col. Guadalquivir, II). Sevilla 2011, pg. 119.

- (2012): "Notas sobre Évora y las fronteras de *Asta Regia*", en **Gárgoris.Revista de Historia y Arqueología del bajo Guadalquivir**, 1, pp. 37-40.

- (2013): "La sirena de doble cola", en **Gárgoris. Revista de Historia y Arqueología del Bajo Guadalquivir 3**. Sanlúcar de Barrameda, pp. 13-18.

- (2014): "Antecedentes musulmanes del casco histórico de Sanlúcar. Algunos apuntes", en **Sanlúcar Señorial y Atlántica. I y II Jornadas de Patrimonio Histórico-Artístico**. Sanlúcar de Barrameda, pp. 135-144.

- (2014b): "Razones de un Señorío. Sobre Sanlúcar y los Guzmanes", en **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Imp. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), nº. 50 (1965--2014), pp. 117-124.

- (2016): "Sanlúcar en Pigafetta", en *In* **Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 107-119.

- (2017): "La Sanlúcar anterior a la Vuelta al Mundo. Una ciudad en transformación", en *In* **Medio Orbe (II). Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo** (M. Parodi Álvarez, coord.). Sevilla, pp. 179-207.

- (2017b): "El Guadalquivir, eje de comunicaciones en la historia. Notas sobre las épocas antigua y medieval", en F. Edelmayer y G. Pfeisinger (coords.), Ozeane. Mythen, Interaktionen und Konflikte. Universidad de Viena. Viena, pp. 11-56.

- (2018): "De vikingos, morabitos y emires", en F. Toro Ceballos y F. Vidal-Castro (coords.), **Al-Andalus y el mundo cristiano: relaciones sociales y culturales, intercambios económicos y aspectos jurídico-institucionales. Homenaje a Francisco Javier Aguirre Sádaba**. Alcalá la Real, pp. 213-222.

- (2018b): "Un punto de partida: Sanlúcar de Barrameda en la encrucijada. Notas sobre los siglos XV y XVI", en **IMO**. *In* **Medio Orbe 1519-1522. Revista Digital de Historia de la I Vuelta al Mundo**, 1. 2018, pp. 53-82 [https://www.inmedioorbe.es/wp-content/uploads/2019/01/TEXTO-3-UN-PUNTO-DE-PARTIDA-SANLUCAR-DE-BARRAMEDA-EN-LA-ENCRUCIJADA-NOTAS-SOBRE-LOS-SIGLOS-XIV-Y-XV.pdf]

- (2020): "Sanlúcar de Barrameda, Cosmódromo de la Modernidad, en Antonio Pigafetta", en Actas del Congreso Internacional Carolus II. Primeros pasos hacia la Globalización. Homenaje a José María Ruiz Povedano. Alcalá la Real, pp. 323-334.

PARODI ÁLVAREZ, M.J. y BEJARANO GUEIMÚNDEZ, D., (2016): "*Floruit tempus.* Bajo las huellas de Magallanes, Elcano y HasekuraTsunenaga", en **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Santa Teresa,Sanlúcar, nº. 52, pp. 116-124.

PARODI ÁLVAREZ, M.J. y RABADÁN GÓMEZ, V. (2012): "Apuntes sobre la ceca islámica de Sanlúcar (siglos XI-XII)", en **Sanlúcar. Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda, nº. 48, pp. 96-115.

- (2012b): "Sobre la Sanlúcar islámica y su ceca almorávide (siglos XI-XII)", en **Gárgoris. Revista de Historia y Arqueología del Bajo Guadalquivir** nº. 2, pp. 8-14.

PARODI ÁLVAREZ, M.J. y RODRÍGUEZ MELLADO, J. (2015): "Sanlúcar de Barrameda en la encrucijada. Notas sobre los siglos XIV y XV", en F. Toro Ceballos (coord.), **Los reinos peninsulares en el siglo XV. De lo vivido a lo narrado. Encuentro de investigadores en homenaje al profesor Michel Garcia**. Andújar, pp. 221-232.

- (2016): "Apuntes sobre la Sanlúcar medieval islámica", en F. Toro Ceballos y J. Rodríguez Molina (coords.), **Estudios de Frontera. 10. Fronteras multiculturales**. Jaén 2016, pp. 341-358.

PARODI ÁLVAREZ, M.J., RODRÍGUEZ MELLADO, J., HERRERA JIMÉNEZ, M. (2015): **Estudio Histórico-Arqueológico preliminar de la "Casa de los Arcos" (Calle Zárate 2, Sanlúcar de Barrameda, Cádiz)**. Sanlúcar de Barrameda [189 pp.; ils. color. ISBN 978-84-606-7968-4. DL. CA 173-2015].

SÁNCHEZ NÚÑEZ, P. (1996): "Visión de Sanlúcar en 1567", en Sanlúcar. **Revista de las Fiestas de Primavera y Verano**. Santa Teresa, Sanlúcar de Barrameda, 32 (s.p.).

VELÁZQUEZ GAZTELU, J. P. (1760; ed. facsímil 1994): **Historia Antigua y Moderna de Sanlúcar de Barrameda**. Vol. II. (M. Romero Tallafigo, coord. ed.). ASEHA. Sanlúcar de Barrameda.

- (1995): **Fundaciones de todas las iglesias, conventos y ermitas de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Sanlúcar de Barrameda** (M. Romero Tallafigo, ed.). Sanlúcar de Barrameda.

LAS DERROTAS DE LA EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELCANO

José Ramon Vallespin[1]

Resumen

La expedición Magallanes-Elcano ha generado, sobre todo en los últimos tiempos, ríos de tinta, y sin embargo todavía hay aspectos de ella que siguen siendo oscuros, confusos, contradictorios o, cuando menos, polémicos. Además, como sucede con casi cualquier tema histórico, se aceptan como buenas explicaciones cuyo único valor es que son las que dieron determinadas personas, protagonistas de los hechos o quienes los relataron, que quizá no merezcan el crédito que se les da, mientras los documentos oficiales no son leídos con la debida contextualización. Pensamos que ese es el caso de las razones por las que se escogieron las derrotas que, juntas, componen la ruta que siguió la exploración. El primer tramo cuyo estudio nos parece que merece repensarse es el que llevó a la expedición hasta la bahía de San Julián, donde se produjo el famoso motín que, según la mayoría de los autores que lo han estudiado estuvo causado precisamente por la derrota que ordenó el capitán general Magallanes para llegar a ella. También nos parece conveniente volver sobre la decisión de subir hasta más al norte de la línea ecuatorial una vez desembocados en el hoy llamado Océano Pacífico. Por último, no parece que se haya estudiado suficientemente bien la razón por la que, cuando salió de Tidore, la Victoria se dirigió al Cabo de Buena Esperanza y en cambio cuando lo hizo la Trinidad se dirigió de vuelta por la que luego fue la ruta del Galeón de Manila/Acapulco.

Palabras-clave: Derrotas; expedición; Magalhães-Elcano; rutas; Galéon de Manila.

Abstract

Especially in recent times, the Magalhães- Elcano expedition has generated rivers of ink, and yet there are still aspects of it that remain obscure, confusing, contradictory or, at the very least, controversial. Moreover, as with almost any historical subject, they are accepted as good explanations whose only value is the fact that they are those given by certain people, protagonists of the events or those who recounted them, who perhaps do not deserve the credit they are given, while the official documents are not read with the proper contextualisation. We believe that this is the case of the reasons for the choice of the defeats which, together, compose the route followed by the exploration. The first section whose study seems to us to require rethinking is the one that took the expedition to the bay of San Julián, where the famous mutiny took place, which, according to most of the authors who have studied it, was caused precisely by the route ordered by Captain General Magalhães to reach it.

[1] Director del Departamento de Estudios e Investigación. Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española, jvalgom@fn.mde.es

It also seems appropriate to revisit the decision to go further north of the Equator once they entered what is now called the Pacific Ocean. Finally, insufficient thought seems to have been given to the reason why, when leaving Tidore, the *Victoria* headed for the Cape of Good Hope, while the *Trinidad* headed back along what was to become the *Galeon de Manila*/Acapulco route.

Keywords: Defeats; expedition; Magalhães-Elcano; routes; Galéon de Manila.

Introducción

La expedición Magallanes-Elcano ha generado, sobre todo en los últimos tiempos, ríos de tinta, y sin embargo todavía hay aspectos de ella que siguen siendo oscuros, confusos, contradictorios o, cuando menos, polémicos. Además, como sucede con casi cualquier tema histórico, se aceptan como buenas explicaciones cuyo único valor es que son las que dieron determinadas personas, protagonistas de los hechos o quienes los relataron, que quizá no merezcan el crédito que se les da, mientras los documentos oficiales no son leídos con la debida contextualización.

Pensamos que ese es el caso de las razones por las que se escogieron las derrotas que, juntas, componen la ruta que siguió la expedición. El primer tramo cuyo estudio nos parece que merece repensarse es el que llevó a la expedición hasta la bahía de San Julián, en la Patagonia, donde se produjo el tan famoso como mal llamado motín que, según la mayoría de los autores que lo han estudiado estuvo causado precisamente por la derrota que ordenó el capitán general, Magallanes, para llegar a ella, y la continuación a través del estrecho que descubrió la expedición, hasta salir al Océano Pacífico. También nos parece conveniente volver sobre la decisión de subir hasta más al norte de la línea ecuatorial en la travesía del mismo Pacífico. Más aún, no parece que se haya estudiado suficientemente bien la razón por la que, cuando salió de Tidore, la nao *Victoria* se dirigió al Cabo de Buena Esperanza y en cambio cuando lo hizo la *Trinidad* se dirigió de vuelta por la que luego fue la ruta del Galeón de Manila/Acapulco. También merece cierta atención el último tramo de la derrota de Elcano desde el cabo de Buena Esperanza hasta España, y se ha malentendido frecuentemente las razones por las que Magallanes bajó rumbo sur a lo largo de la costa africana desde que salió de Canarias.

La justificación concreta para realizar las citadas revisiones es, primero, la atención a nuestro juicio insuficiente que ha recibido la cuestión de cuál era el tamaño que quienes planificaron la expedición y de quienes la dirigieron consideraban que tiene la Tierra; segundo, que la capitulación de Valladolid no se ha entendido suficientemente, sobre todo porque no se ha hecho tampoco con el Tratado de Tordesillas, anterior a ella; y tercero porque la meteorología del Extremo Oriente no ha sido suficientemente tenida en cuenta. Todos juntos, estos factores permiten hacer una revisión completa de las causas por las que la expedición siguió la ruta que siguió en sus diversos tramos, que puede servir para comprender de una forma muy novedosa todo el conjunto de la aventura que terminó abrazando, por primera vez, el mundo.

Patagonia

Comenzamos este análisis de los diferentes tramos de la expedición Magallanes-Elcano con el que va desde el Rio de la Plata hasta la salida al océano Pacífico no sólo porque forma parte de la primer parte del viaje, sino sobre todo porque es el que, a nuestro juicio, ha sido más erróneamente explicado, y resulta ser la clave de muchos otros aspectos de la expedición, consecuentemente también mal explicados. El relato que abrumadoramente se ha seguido al describirlo lo hace consecuente con lo que, para

la inmensa mayoría de quienes han descrito el viaje, empezando por Maximiliano Transilvano, era uno de los objetivos fundamentales de la expedición, sino el principal, a saber, encontrar una nueva ruta por el Oeste hacia la Especiería. Hemos explicado con detalle esta cuestión en la conferencia que dimos en las III Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval cuyo texto en el Cuaderno Monográfico está pronto a publicarse (Vallespín, 2021a), y por ello aquí se hará una versión resumida. En esencia la cuestión es que, en contra de lo que se afirma muy frecuentemente, el tratado de Tordesillas no solo no prohibía la navegación castellana por el hemisferio que se asigna a Portugal, sino que la autorizaba expresamente –siempre que fuera para dirigirse a su demarcación o regresar de ella a Castilla-. Eso hac*ía* que para ir a la Especiería, que sí era el objetivo de la expedición según quedó fijado en la capitulación de Valladolid entre el rey de Castilla y los caballeros "naturales del reino de Portugal" Magallanes y Falero, el camino más lógico era precisamente la derrota hoy comúnmente llamada "de los portugueses", esto es, doblando el cabo de Buena Esperanza y cruzando del Índico hacia el Este. Esto era así no solo porque era la más corta, sino sobre todo porque era bien conocida. En cambio, seguir para llegar a la Especiería la ruta por el Oeste, que se considera, tan general como erróneamente como se verá, que era la que tenía que seguir la expedición, era una aventura enormemente arriesgada pues ni siquiera es razonable pensar que había la seguridad de que se encontraría un paso para hacerla posible.

Teniendo en cuenta que la propuesta al rey Carlos de despachar la expedición la hizo un grupo de portugueses formado por Magallanes, Falero y Cristóbal de Haro (este era natural de Castilla, pero siendo de familia conversa y habiendo residido alrededor de dos décadas en Lisboa bien puede considerársele bastante portugués), varios eminentes cartógrafos (los Reynel y Diego Ribero), amén de al menos dos pilotos (Esteban Gómez y Carvallo), es difícilmente rechazable pensar que el rey debió de ver en aquello una ventaja, pues toda esa gente aportaba el conocimiento detallado de la ruta por el Este. Más bien lo que es rechazable es lo contrario, que les confiara una empresa que tenía que navegar sobre todo por una demarcación que, en principio, no había sido surcada por barcos de Portugal.

El argumento del párrafo anterior es solo un apoyo prescindible para comprender que en realidad el plan "oficial" de la expedición era ir por la ruta del cabo de Buena Esperanza, porque bien leída, la capitulación de Valladolid no deja duda. No solo en su texto no se menciona expresamente que encontrar la ruta por el Oeste fuera parte de ese plan, sino que el apartado, secundario, de los privilegios que el rey concedía a Magallanes y Falero aclara, indirectamente pero lo aclara, que la ruta que iban a seguir era la del Este, pues señala que a los que vayan por el "hueste" tendrán libertad de hacerlo sin afectar a los derechos de los dos capitanes generales portugueses, a quienes previamente se les concede la exclusiva de la ruta que van a seguir. Si le queda alguna duda al lector, no tiene más que acudir a las declaraciones de la dotación de la nao *San Antonio* a su llegada a Sevilla, donde está expresado negro sobre blanco que el mal llamado motín fue en realidad un requerimiento de los capitanes castellanos a Magallanes para que cumpliera ese extremo de las órdenes del rey. *Añádase que la expedición se aprovisionó para una duración de dos años, que es lo que tardaban las flotas de la Carreira da India* hacer el viaje redondo.

El remate del rechazo de la interpretación de que la idea oficial era encontrar el hipotético paso del Mar del Norte al Mar del Sur y llegar al Maluco por el Oeste lo da el hecho perfectamente documentado de que la expedición de Jofre García de Loaysa, la que saliendo en 1525 siguió a la de Magallanes, ten*ía previsto seguir la ruta del c*abo de Buena Esperanza y solo siguió la del estrecho de Magallanes por insistencia del propio Juan Sebastián de Elcano una vez ya iniciada la navegación, y que el propio Cristóbal de Haro litigó años después para recuperar la inversión realizada en esas y otras expediciones con el argumento de que la ruta por Buena Esperanza no solo era legal y practicable, sino que la del estrecho de Magallanes era harto arriesgada e inconveniente.

Puestas así las cosas, lo que es innegable es que la expedición de Magallanes siguió la ruta del Oeste, pero también lo es que fue un empeño personal, y probablemente secreto hasta comenzar ese tramo de la derrota, del mismísimo Magallanes. De hecho, la pretensión de hacerlo se la confesó al factor del rey de Portugal en Sevilla, Sebastián Álvarez, según reza la muy conocida carta que este envió a Manuel el Afortunado, confesión que debió quedar secreta. La cuestión entonces es descubrir la razón por la que Magallanes tenía empeño tan descabellado, dadas las circunstancias. Y son precisamente las circunstancias las que arrojan cierta, solo cierta, luz al enigma. De lo que no cabe duda es que el rey portugués deseaba que Magallanes no participara en la expedición armada por Castilla, pero lo interesante es que eso se produjo después de haberle dado licencia para ir a servir al reino vecino. Sea lo que sea lo que explique ese cambio de actitud, lo cierto es que Magallanes mostró una clara resistencia a navegar por el hemisferio portugués. Ambas cosas juntas permiten suponer que algo había descubierto el rey, que hizo que Magallanes evitara ser arrestado por este. Si a esto se añade que muchos dan por cierto que Américo Vespucci hizo, bajo bandera portuguesa y bastante antes de que Magallanes se pasara a Castilla, un viaje de descubrimiento al sur del Rio de la Plata (en el curso del cual pudo descubrir las Islas Malvinas), no es descabellado pensar que tuvo conocimiento de lo descubierto en ese viaje, o en otro, y ese conocimiento fuera el que le pusiera bajo el punto de mira de su reino de origen. Eso explicaría la repetida afirmación de que sabía que existía el paso, por más que lo que parece razonable es pensar que se guardó la información para sí, y que si se lo contó al rey castellano este no le debió dar mucho crédito, y por eso la capitulación estipuló lo que se ha mencionado.

Fuera lo que fuera, el caso es que, Magallanes descubrió la Patagonia y encontró el paso, y a través de él llegó al Mar del Sur, al que llamó Pacífico, pero al mismo tiempo también el caso es que la expedición tenía previsto hacer la ruta a la Especiería por el Este, y esto tiene un efecto directo sobre la ruta que siguió Elcano para regresar a España desde la Especiería.

Cruzando el Pacífico

Se ha debatido bastante la ruta que hizo Magallanes al salir al Pacífico, pues a muchos les parece que debía haber hecho una ruta más directa a las Molucas. Esta cuestión se subdivide en realidad en dos. Primero, porqué subió más o menos rápidamente hasta el Ecuador, y segundo, por qué no siguió esta línea, o al menos, por qué no la siguió

cuando ya pensaba que estaba cerca de las islas que buscaba, que sabía que estaban en la misma línea ecuatorial.

La segunda es de más difícil discusión que la primera, pues aunque se puede negar que cuando abordó las Filipinas pensaba que todavía le faltaba camino por recorrer en dirección oeste por razón de que es descartable que pensara que la Tierra es aún más grande de lo que hoy sabemos que es, y por tanto, de querer llegar al Maluco, tendría que haber descendido de latitud en algún punto después de salir de Guam, no tenemos ningún indicio más o menos firme de que no fuera aquel su propósito. Por la misma razón habría que deducir que, en realidad, trataba de evitar meterse en lo que, especialmente para un portugués como él, sería "meterse en la boca del lobo", y su comportamiento en el archipiélago que él llamó de San Lázaro junto con el hecho de que el rey le había concedido la posesión de algunas islas que descubriera (siempre que fuera en la demarcación castellana) sugiere esa posibilidad, la citada falta de indicios obliga a dejarlo en especulación pendiente de fundamentar para poder tomarla como posibilidad considerable.

En cambio es más fácil resolver la primera cuestión, aunque sea por lógica. Y la forma de hacerlo es comprender que, para cuando salió de España los cosmógrafos ya sabían muy bien lo que era la circulación de los vientos oceánicos en el Atlántico en latitudes arriba y debajo de los trópicos (en el sentido de las agujas del reloj (en el hemisferio norte y al contrario en el sur). Y que debieron pensar que ese esquema se repetiría en otros océanos. Cierto que ya sabían que no es el caso del Índico en su mitad norte, pero este océano está cerrado en esa dirección por el continente asiático, y es muy posible que también hubiera deducido que eso lo convirtiera en un mar afectado por esa masa continental de la misma forma que en las franjas costeras del Atlántico se dan las brisas de mar y tierra. Sea esto más o menos aceptable, lo cierto es que el primer tramo de su derrota por el Pacífico se parece tanto a la que se hacía para remontar desde el cabo de Buena Esperanza hacia Europa que, aunque sea por intuición, la siguió por traslación. La misma razón explicaría que cruzara la línea equinoccial tratando de evitar las posibles zonas de calmas y tormentas que podría haber a semejanza de las que hay en el Atlántico (que no se dan en el Pacífico).

Se ha argumentado también que debía haber hecho un rumbo más directo a las Molucas porque Magallanes creía, de acuerdo con la creencia general, que el Pacífico tiene una extensión menor de la que tiene, pero el mapa Kunstman IV, que se admite que se hizo antes de la salida de la expedición, pinta a ese océano con una extensión muy parecida a la real. Esto demuestra que, al menos para los cosmógrafos españoles de entonces (portugueses y castellanos) la Tierra tenía un tamaño bastante cercano al real. Esto último se rechaza en ocasiones aduciendo que, de ser así, Magallanes se habría aprovisionado mejor antes de iniciar el tránsito, que al menos debía haber tratado de hacerlo en la costa occidental de lo hoy llamamos sur de América del Sur, lo cual, a su vez, se basa en la percepción de que tuvieron serios problemas durante el tránsito por el Pacífico por la escasez de víveres que tuvieron. Realmente solo Pigafetta nos dice que sufrieron esa escasez y, al mismo tiempo, solo él considera que los tres meses que les costó hacer el tránsito hasta Guam fueron una duración excepcional, cosa que no era, de modo que es posible que la escasez tampoco fuera tan excepcional. En todo caso, cuando salieron al

Figura 1 – Mapa Kunstman IV

Pacífico venían del estrecho descubierto por ellos mismos, donde habían tenido al menos las mismas posibilidades de abastecerse de agua y víveres que, hipotéticamente, tendrían en una costa de Chile para ellos desconocida.

Cabe señalar, antes de cerrar este punto, que a menudo se da preponderancia a las corrientes sobre los vientos a la hora de explicar las rutas que seguían los marinos al principio de la Edad Moderna, pero eso debe ser rechazado por la sencilla razón de que, entonces, no tenían manera de apreciarlas cuando estaban lejos de costa. En cambio sí que sabían perfectamente de donde soplaban los vientos, y además eran conscientes que las corrientes impulsan a los barcos de vela bastante menos que los vientos (una corriente en contra con un buen viento a favor solo produce una reducción menor de la velocidad). Todo ello obliga a descartar que tratara de evitar las corrientes contrarias que, en realidad, encontraría en el mismo Ecuador.

En resumen, es enteramente explicable que, dese el extremo sur de la Tierra Firme, la expedición de Magallanes subiera en dirección general noroeste hasta rebasar el Ecuador, aunque queda sin resolver por qué no buscó la latitud de las Molucas antes de toparse con las Filipinas.

Regreso a España por el Índico

Sentado que la intención inicial del viaje era hacer la derrota del Índico para llegar a la Especiería, lógicamente debemos aceptar que se pretendía volver por el mismo camino. Ya solo eso permite comprender que la *Victoria* no hizo, a su regreso a España, nada que no estuviera planeado, pero no es suficiente para explicar la derrota que siguió Elcano. Una circunstancia muy especial, que normalmente se pasa por alto, se tuvo que tener muy en cuenta a la hora de decidirla, cual es el hecho de que, llegados a Tidore, los

expedicionarios debieron sentir el aliento de los portugueses muy cerca. Si hacemos caso al relato de Pigafetta, les llegó directamente de uno de ellos, Pedro Alfonso de Lorosa, quién, siempre según el relato de Pigafetta, les dijo que estaban prontos a prenderlos.

Aquí es conveniente aclarar de nuevo que no es creíble que el rey de Portugal pretendiese impedir la expedición en sí, porque Castilla y Portugal eran bastante más cooperadoras que competidoras (Vallespín 2021), pero en cambio no es solo creíble, sino altamente probable que diera *órdenes para que la expedición de Magallanes no entrara a descubrir en la demarcación portuguesa. De hecho no era necesario que* las diese porque el Tratado de Tordesillas dejaba bien claro lo que los castellanos podían y no podían hacer en aquella, pero dadas las circunstancias, es lógico pensar que los gobernadores portugueses recibieron cuando menos información de que la expedición castellana se preparó y salió con destino a la Especiería. Dado lo que tardó Magallanes en llegar al Extremo Oriente, y lo que aún tardaron sus sucesores en llegar a las Molucas, tiempo para recibir esas noticias antes de la arribada de los castellanos a lo que los portugueses consideraban parte de su demarcación no debió de ser lo que faltó. Pero precisamente porque Magallanes forzó la ruta de la expedición y se internó en el entonces desconocido Pacífico, no parece muy lógico pensar que Antonio de Brito, quién llegó a Ternate entre la salida y el regreso de la *Trinidad* a las Molucas, estaría buscándolos particularmente cuando hicieron su aparición en archipiélago, y el caso es que no hay prueba firme de que lo estaba. Eso, y el hecho combinado de que según Pigafetta Lorosa estaba a mal con sus compatriotas, que es lo que explica que se embarcó para volverse a España con los castellanos, y que el relato del vicentino está lleno de errores y fabulaciones, permite pensar que la historia de Lorosa es todo menos fiable.

En definitiva, aunque la realidad no fuera exactamente con nos ha llegado, sí que parece innegable que, una vez que habían hecho tratos con los reyes moluqueños, y cargado de especias sus naos, Gonzalo Gómez de Espinosa y el resto de los oficiales de lo que quedaba de la expedición temían que los portugueses no dudarían en detenerlos si les ponían las manos encima. Eso, indudablemente tuvo que afectar a la derrota elegida, pero en aquello tiempos, y parece que muchos lo olvidan, los barcos oceánicos no navegaban por donde y cuando querían, sino que tenían que adaptarse a la climatología para poder hacer sus largos recorridos. Y ese es, a nuestro juicio, el factor clave a la hora de decidir la ruta para volver a España.

Antes de seguir con ese razonamiento, hay que aclarar que cuando se inicia el intento de volver a España, juntas la *Trinidad* y la *Victoria* bajo el mando superior de Espinosa, necesariamente debían tener decidido por donde debían ir, y que por tanto, cuando la *Victoria* partió sola unos días después, debió de seguir los planes ya establecidos. O lo que es lo mismo, que la decisión de volver por el Índico no fue de Elcano, o al menos no solo de él.

Aclarado este punto, hay que volver al principio y comprender que si la intención era ir a la Especiería y volver a España atravesando el Índico, igualmente estaría decidido de antemano en qué época del año debería iniciarse cada viaje, para adaptarse sobre todo al régimen monzónico como hacían, tan regular como inevitablemente, las armadas portuguesas de la *Carreira da India*, ya entonces bastante bien establecida. Cierto que

el conocimiento del régimen monzónico del Extremo Oriente podría ser, entre los portugueses algo menor que el que ya tenían del que reinaba, y reina, en el Índico, pero no parece que los pilotos implicados en la elección pidieran hacer otra cosa que considerarlos muy similares, y en cualquier caso la mayor parte del viaje hasta el Cabo de Buena Esperanza sería bajo la influencia del régimen monzónico. Con todo ello en mente, l*ógicamente la salida de Molucas debía hacerse en la estación de los monzones del Norte, que son los de invierno.* Antes de partir de España debió quedar decidido el inicio del retorno en esa precisa estación. De modo que la elección de la ruta de Poniente que hizo la *Victoria* no representa ninguna novedad, pues da la circunstancia de que era invierno cuando se inició. De hecho es lo que mencionan los textos de la época y se explica en las mejores obras modernas sobre el tema, si bien estas lo explican no como el cumplimiento del plan trazado de antemano, sino como una diversión de este forzada por las circunstancias.

No obstante, hay que considerar la cuestión climatológica al mismo tiempo que la política. Es decir, como se ha indicado, la salida de Elcano, como la anterior bajo las órdenes de Espinosa, se hizo bajo presión portuguesa, que no solo hacía muy aconsejable abandonar la Especiería cuanto antes, sino que hacía poco recomendable la ruta prevista inicialmente, cuando por el empeño de Magallanes se había descubierto una ruta alternativa, la del Pacífico. Dejemos para más adelante discutir si, de escoger la ruta inversa a la de ida era mejor tratar de seguirla más o menos exactamente (pasar por el mismo estrecho que a la ida, o tratar de llegar al Darién). Y quedémonos ahora con el factor tiempo: lo que era indudable es que la ruta de vuelta por el Este no podía hacerse con el monzón invernal. Estaban los castellanos por tanto ante el dilema de darse prisa en volver para evitar ser detenidos por los portugueses en las propias Molucas, lo que implicaba ir por el Índico, o correr el riesgo de esa detención durante unos pocos meses para hacer el regreso por aguas donde sería descartable que se produjera. No sabemos exactamente lo que pensaron, pero sí está claro que la decisión fue ir por el Índico, y que si la *Trinidad* intentó el regreso por el Pacífico fue precisamente porque cuando estuviera lista para partir una vez carenada, el monzón ya sería el de verano, haciendo aquel obligado. Realmente con un poco menos de detalle (solo dice que la *Trinidad* fue en demanda de Panamá porque el tiempo no era bueno para seguir la misma ruta que la *Victoria*) es lo que dice el relato atribuido a Ginés de Mafra, El de Pigafetta va más allá, pues aclara para ambas derrotas que el factor clave para su elección fue el viento, y es curioso que siendo una de las partes de él que es enteramente aceptable, haya autores que no lo sigan al pie de la letra, aunque puede que algo de culpa en ello tenga que Navarrete, ni en su *Nota Biográfica* sobre Fernando de Magallanes ni en la *Relación del viaje* (Fernández de Navarrete, págs. LXVII y LXVIII, y 81) da razones para la elección de las derrotas de la *Victoria* y la *Trinidad*, lo cual no deja de ser sorprendente tratándose no solo de un historiador, sino de uno, además, oficial de marina. Maximiliano Transilvano hace lo mismo, pero al menos él tiene la excusa de que su relato se basa en lo que le contaron Elcano y sus compañeros, y estos estaban sujetos al secreto sobre conocimientos náuticos que imponía la Corona a través de la Casa de la Contratación.

Con todo lo anterior, no hay duda de que fue el hecho de que llevaba una carga que para los portugueses era lo que hoy llamamos contrabando lo que le decidió a Elcano a alejarse de las aguas frecuentadas por aquellos una vez que se internó en el Índico. La única duda surge cuando se trata de estimar cual era el límite que para el marcaba la separación entre las dos demarcaciones de Tordesillas. Hoy tenemos claro que, si se hubiera establecido correctamente, ese límite estaba más a levante de las mismas Molucas, cosa que creían ya los portugueses y por eso las consideraban suyas y consideraban contrabando la carga de la *Victoria*. Pero también está claro que los castellanos la tenían por más a poniente, como queda de manifiesto en la misma carta de Diego Ribero de 1529.

Figura 2 – Planisferio de Diego Ribero 1529

En esta, ese límite era todo menos preciso, pues está marcado solo por dos banderas, una castellana y una portuguesa, que están separadas una considerable distancia colocadas sobre el borde superior del astrolabio de la esquina inferior derecha (es el mismo recurso que el que marca la línea de Tordesillas en el Atlántico, solo que en ese caso la distancia entre las banderas es casi despreciable). En la carta náutica del Índico que, a toda prisa, hizo a la llegada de Elcano en el otoño de 1522, pintó Nuño García de Toreno el límite aún *más a po*niente, atravesando Sumatra, dejando no solo toda la Oceanía dentro de la demarcación castellana, sino casi toda la Insulindia y por tanto la misma Malaca. En definitiva, parece aceptable que durante la primera parte del trayecto Elcano pensaba que estaba en la demarcación castellana, y quizá se consideraba más o menos a salvo de la intervención portuguesa. Una vez que dejaron

Figura 3 – Mapa de Nuño García Toreno, 1522

Timor y entraron propiamente en el Índico, no debió tener duda alguna de que aquella se podría producir, y por eso es entonces cuando claramente se aleja de las costas del sur de Asia.

El intento de tornaviaje de la *Trinidad*

Establecido ya que la razón de que saliera en demanda del Pacífico y no del Índico como la *Victoria* fue la meteorología, la ruta que siguió la *Trinidad* en su intento de regreso por el Este es interesante, para empezar, en la cuestión de si se suscitó la disyuntiva de volver hasta España pasando de vuelta por el estrecho de Magallanes, o tomar la ruta del Darién y rendir allí viaje, que no el transporte de la gente y la carga por tierra hasta el Mar Caribe para navegar de allí a España a través del Atlántico. Tal disyuntiva se menciona en Desvelando Horizontes (Martinez Ruiz et al, 2019, pag.670) si bien no se menciona la fuente. Gómez de Espinosa (en su carga al emperador desde Cochín) Pigatetta y Mafra (y con ellos Navarrete) solo dicen que la *Trinidad* tomaría la ruta del Darién o Panamá, y Albo ni siquiera eso, por lo que más parece que pensaban hacer la segunda. Sea como fuere, la cuestión es que cuando salieron de Tidore, ya con el monzón soplando hacia el Norte, ese era el rumbo más favorable para alejarse rápidamente del peligro de ser detenidos por los portugueses en las mismas islas Molucas. Pero además, si aceptamos la propuesta ya hecha de que, en el viaje de ida, los pilotos habrían pensado que para cruzar el Pacífico debían imitar la derrota que hacían para hacer lo mismo en el Atlántico, es enteramente posible que la *Trinidad* tratara de hacer lo mismo a la vuelta, subiendo en latitud como se hacía al salir de la Habana de vuelta a España, acercándose así a la solución del problema que resolvió, oficialmente, Andrés de Urdaneta cincuenta y cinco años después. Si nos fiamos de lo que cuenta Mafra, que coincide con la interpretación de Navarrete, deberíamos concluir que la principal razón para que no pudieran completar la hazaña fue que sufrieron una gran mortandad, por cierto en este caso no directamente provocada por una carencia de víveres, lo que refuerza la idea de que quizá no la sufrieron muy aguda en el viaje de ida. Sin esa mortandad quizá la *Trinidad* habría conseguido superar las otras dificultades, alcanzar los vientos portantes del Este que el propio Gómez de Espinosa en su carta al emperador desde su prisión señala que no encontró, y habría concluido felizmente el viaje al Nuevo Mundo navegando con los contralisios del Pacífico norte, reforzando la impresión de que entendieron cuál era la circulación de vientos oceánica, pero esto no sucedió, y por tanto la cuestión queda pendiente de confirmación

El último tramo de Elcano

De la derrota que Elcano siguió a partir de doblar el cabo de Buena Esperanza no merece más que mencionarse que, inevitablemente, siguió la ruta normal de la vuelta a España, incluyendo la *volta* desde Cabo Verde a San Vicente, cosa que, en línea con lo ya discutido, sería la intención inicial; y que quienes señalan que a partir de Cabo Verde, si no fue directo a las Canarias fue para evitar que los portugueses los interceptaran en ese tramo, deben desconocer que era casi imposible en aquel tiempo hacer esa derrota debido

a los vientos alisios, que lo que facilitan es justamente el viaje contrario, de Canarias a Cabo Verde. Por esa razón, si el gobernador del archipiélago portugués hubiese mandado barcos a prender a la *Victoria*, estos habrían seguido la ruta que siguió aquella, la más rápida y efectiva para llevar a tierras castellanas.

El primer tramo del viaje

Dejamos para el final el primer tramo de la derrota de la expedición porque, aunque se ha discutido bastante, a nuestro juicio no presenta casi interés. Si, como sostenemos, la idea del viaje era hacerlo por el Índico, la ruta que hizo Magallanes era la adecuada, y en ningún caso es creíble que, como se ha dicho alguna vez, los capitanes castellanos pudieron sentirse engañados porque no se siguiera la ruta normal a las Indias Occidentales, pues sus pilotos no podían dejar de saber que una cosa es ir en demanda del Caribe y otra muy diferente tratar de llegar a Brasil. Cierto es que hoy en día está muy generalizada la creencia de que los portugueses habían llegado al cabo de Buena Esperanza a base de costear África, porque eso es lo que dicen tantos libros y tantas ilustraciones populares, pero cualquiera que conozca la historia de los Descubrimientos sabe que para hacerlo tenían que engolfarse acercándose al Brasil. El relato de Ginés de Mafra señala que Juan de Cartagena, capitán de la nao *Concepción* y veedor de la armada, protestó porque se siguiera navegando al Sur cuando se había rebasado la latitud en que estaba marcado en la derrota que se les había entregado a los capitanes que se cambiaría el rumbo al Suroeste. Es posible que así fuera, pero aun así no se debe concluir de ello que el asunto tuviera la importancia que algunos autores la atribuyen, pues una cosa es el plan, y otra su cumplimiento, que se debe ajustar a las condiciones del momento. En este caso, que el viento que tuvieron hubiera sido un tanto diferente que el que esperaban tener de antemano, habría justificado el ajuste menor que significó esa corrección de la derrota. Si acaso, el hecho, de ser cierto, reforzaría la idea de que los capitanes tenían una derrota a seguir que había sido aprobada por su general, en contra de la muy extendida idea de que, contra las instrucciones del rey, no se les había dado.

Bibliografía

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: **Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Desde fines del siglo XV**. Tomo IV, Madrid, 1837. Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaysa, Saavedra, Madrid, 1919.

MAZÓN, Tomás: **Elcano, viaje a la historia**, Encuentro Ediciones, 2022

MARTINEZ RUIZ, Enrique (Dir.), CONTRERAS FERNÁNDEZ, Pedro, BLANCO NUÑEZ, José María, MADUEÑO GALÁN, José María: **Desvelando Horizontes I**, La circunnavegación de Magallanes y Elcano, Ministerio de Defensa, Madrid, 2019

MEDINA, Toribio: **Colección de documentos para la historia de Chile**, Tomo II, Santiago de Chile, 1888

VALLESPÍN GÓMEZ, José R.,

a. **Portugal y Castilla, más colaboradores que competidores**, Actas del congreso de Historia Marítima "Fernando de Magallanes y el conocimiento de los océanos", Academia de Marinha, Lisboa, 2021.

b. Conferencia **El regreso de la San Antonio en LXIV Jornadas de Historia Marítima**, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2021, https://www.youtube.com/watch?v=IBBqpCs6TXg, actas pendientes de publicar.

Documentos:

Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa informando al Emperador del frustrado intento de regreso que la nao Trinidad *llevó a cabo en el Pacífico Norte y petición de auxilio para ser rescatado de la prisión portuguesa*. Archivo General de Indias, INDIFERENTE,1528,N.2

AS LONGITUDES DETERMINADAS POR ANDRÉ DE SAN MARTIN DURANTE A VIAGEM E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS

José Manuel Malhão Pereira[1]

Resumo

A viagem de Fernão de Magalhães, teve como uma das suas principais missões, a determinação das longitudes geográficas, nas suas diversas escalas, e com mais rigor e acuidade, na área das Molucas, para assim provar que pertenciam a Castela, atendendo à indefinição então existente sobre a posição do antemeridiano de Tordesilhas.

A fim de cumprir este seu importante objetivo, Magalhães, depois de ter pedido a colaboração dos irmãos Faleiro, que não foi bem-sucedida, conseguiu a participação de Andrés de San Martin, um reputado astrólogo com longa experiência de observações astronómicas.

Este piloto procedeu durante a viagem a uma relativamente rigorosa determinação de longitudes recorrendo a métodos astronómicos, quer na costa da América do Sul quer nas Filipinas. Aqui faremos uma reconstituição tanto quanto possível fidedigna dos seus métodos e dos possíveis instrumentos usados, tendo presente que as fontes são muito escassas em informação nesta área.

Palavras-chave: Longitudes; André San Martin; Molucas; Faleiro; observações; astrocrónicas.

Abstract

One of the main objectives of Fernão de Magalhães' voyage was to determine geographical longitudes, in their various scales but more precisely in the area of the Moluccas in order to prove that they belonged to Castile, given the vagueness at the time regarding the position of the Tordesillas antemeridian.

In order to fulfil this important goal, after having requested the collaboration of the Faleiro brothers, which was unsuccessful, Magalhães secured the participation of Andres de San Martin, a renowned astrologer with vast experience in astronomical observations. Throughout the journey, this pilot made a relatively accurate determination of longitudes using astronomical methods, both on the coast of South America and in the Philippines. We will reconstruct here, as much as possible, his methods and possible instruments used, bearing in mind that sources of information in this area are very scarce.

Keywords: Longitudes; André San Martin; Moluccas; Faleiro; observations; astrochronic.

---

[1] Académico Emérito da Academia de Marinha.

Introdução

A viagem de Fernão de Magalhães, teve como uma das suas principais missões a determinação das longitudes geográficas, nas suas diversas escalas, e com mais rigor e acuidade, na área das Molucas, para assim provar que estas pertenciam a Castela, atendendo à indefinição então existente sobre a posição do antemeridiano de Tordesilhas.

A fim de cumprir este seu importante objetivo, Magalhães, depois de ter perdido a colaboração dos irmãos Faleiro[2], conseguiu a participação de Andrés de San Martin, um conhecido piloto, trabalhando em Sevilha.[3]

Este piloto procedeu durante a viagem, à determinação de longitudes de rigor variável, quer na costa da América do Sul quer nas Filipinas, recorrendo essencialmente a métodos astronómicos, depois de reconhecer quão fantasioso era o método da variação da agulha, preconizado por Faleiro.

Aqui faremos uma análise, tanto quanto possível fidedigna, dos seus possíveis métodos e instrumentos usados, tendo presente que as fontes são muito escassas em informação nesta área.

Seguiremos, muito de perto, as informações contidas no trabalho de Rolando A. Laguarda Trias sobre as longitudes geográficas da "Membranza de Magallanes".[4]

Princípio de obtenção da longitude por métodos astronómicos

Vejamos o que diz em meados do século XVIII, sobre os métodos de achar a longitude, o jesuíta José Monteiro da Rocha, educado no Colégio da Bahia, Brasil, convertido posteriormente ao clero regular, e em quem o Marquês de Pombal muito confiava, chegando a encarrega-lo da reforma da Universidade de Coimbra.[5]

Depois de afirmar que "... os meios de achar a Longitude saõ taõ fáceis de saber, como tem sido dificultoso o methodo de os praticar em hum observatório volante entregue à inconstancia das ondas ...", (e isto, quanto às observações a bordo), diz mais abaixo que "Para dar algũa idea aos curiosos desta matéria, examinarei os meios possíveis que a

[2] Sobre a ação dos irmãos Faleiro em Espanha, ver MOTA, A. Teixeira da - A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no campo da náutica em Espanha, pp. 315-341.

[3] Sobre Andrés de San Martin, sua vida e atividade ao serviço da coroa, e especialmente a partir de 1518, período em que tentou novamente ser piloto mayor, tendo, no entanto, sido preterido por Sebastián Caboto, ver GARCÍA, Carmen Mena - Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano, pp. 197-231.

[4] Ver TRIAS, Rolando A. Laguarda - Las Longitudes Geográficas de la Membranza de Magallanes Y del Primer Viaje de Circunnavegación, pp. 135-178.

[5] Ver ROCHA, José Monteiro da - **Methodo de Achar a Longitude Geografica no mar e na terra elas obsevçoens e cálculos da Lua para uso da Navegação Portuguesa**. Ver também um estudo sobre este manuscrito em – PEREIRA, José Manuel Malhão - El Padre José Monteiro da Rocha, S. J., y el Método de Obtención de la Longitud por Distâncias Lunares Pereira, pp.125-150.

natureza nos oferece; os quais todos se podem reduzir a quatro: o primeiro *geométrico*, o segundo *Physico*, o terceiro *Mechanico*, o quarto *Astronómico*."[6].

Depois de longamente analisar o método "geométrico", ou seja, a utilização dos elementos da navegação estimada que são o rumo e a distância navegadas, e o método "físico" do uso da variação da agulha, demonstrando a sua inexequibilidade, descreve o 3º método, o "mecânico".

A leitura atenta do texto de Monteiro da Rocha será um excelente meio de se compreender o princípio da determinação da longitude. Vejamos a sua descrição do "terceiro meio de achar a longitude":

> O terceiro meio de achar a Longitude, que chamamos mechanico, consiste na construçaõ de hum relogio que se conserve sempre na regularidade do movimento. Todos sabem, que o meio-dia de qualquer lugar he quando o sol chega ao meridiano do mesmo lugar; e, por conseguinte, os lugares que estiverem para Leste teraõ o seu meio-dia mais cedo; e os que estiverem para Oeste, mais tarde do que no lugar, onde estamos. Pela mesma rezaõ os lugares orientais estaõ sempre mais adiantados; e os occidentais mais atrazados no computo das horas do dia; e tanto mais, quanto for maior a separaçaõ dos meridianos dos mesmos lugares. E como o dia se divide em 24 horas, e a redondeza da terra em 360 graos, seguese que a cada hora de differença de tempo correspondem 15 graos de Longitude, a cada minuto de tempo 15 minutos de Longitude. Donde se vê, que havendo hum relogio de inalterável regularidade, está o problema das Longitudes resolvido. Porque levando os navegantes o seu relogio *regulado pelo tempo do lugar de partida*, e fazendo no *mar a observaçaõ da hora do dia; a differença que houvesse a respeito do tempo do relógio convertida em graos a rezaõ de 15 graos por hora, mostraria a diferença de Longitude adquirida para Leste se o relogio se achasse atrazado; ou para Oeste, se estivesse adiantado.*[7]

Neste texto de meados do século XVIII, estão expostos claramente os princípios de determinação da longitude a bordo, tendo, contudo, Monteiro da Rocha acentuado, como acima referimos que "os meios de achar a Longitude saõ taõ fáceis de saber, como tem sido dificultoso o methodo de os praticar em hum observatório volante entregue à inconstância das ondas."

Resumindo, e por outras palavras, e tendo em atenção a figura 1, onde está representada esquematicamente, uma parte da esfera celeste, e onde se indica a posição do Sol (no caso da figura, a Norte do Equador), o meridiano ou círculo horário do Sol, o meridiano do lugar, e sobre ele, o zénite do lugar (lugar a Norte do Equador), e o meridiano de referência para a hora (neste caso, Greenwich), poderemos dizer que:

> Sabendo que a longitude corresponde ao ângulo no equador entre o meridiano de referência para a sua contagem e o meridiano do observador, se soubermos, em determinado momento, o ângulo que faz o meridiano do Sol com o do observador

[6] Cf. **Ms 511**, *op. cit.*, fol. 5. Este documento, foi quase na sua totalidade transcrito por António Teixeira (ver Apêndice 1), sendo estas citações fruto dessa transcrição.
[7] Cf. **Ms 511**, *op. cit.*, fols. 9, 10. Transcrição de António Teixeira. Sublinhado nosso.

(*ângulo no Pólo*, ou *horário no lugar do Sol),* correspondente à *hora verdadeira do lugar,* e ainda no caso da figura, o somarmos com o ângulo que faz o Sol com o meridiano de referência, (que, no caso de esse meridiano de referência ser Greenwich, será esse ângulo o *horário em Greenwich* do Sol), obteremos a longitude.

O ângulo que faz o meridiano do Sol com o do observador, conhecido por *ângulo no polo*, é fácil de calcular, através da observação da altura do Sol, em circunstâncias favoráveis, e do recurso ao cálculo.
O ângulo que faz o Sol com o meridiano de referência é dado pela hora do meridiano de referência, uma vez que este astro é a referência para o tempo. [daí, a necessidade de termos um rigoroso relógio].

Note-se, no entanto, que a hora do meridiano de referência, conservada pelo relógio é hora média, tendo que ser convertida em *hora verdadeira* através da *equação do tempo*.

O problema então resolve-se, se se tiver um instrumento rigoroso para determinar alturas, ferramentas de cálculo e tabelas adequadas, e um relógio que conserve a bordo a hora do meridiano de referência. A utilização do relógio corresponde ao *método mecânico* de determinação da longitude.
Mas se esse relógio não existir poder-se-á utilizar um fenómeno astronómico que observado em qualquer lugar da terra se dê a uma determinada hora conhecida e referida ao meridiano de referência. Este método corresponderá ao *método astronómico* de determinação da longitude. [8]

[8] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - Experiências com Instrumentos e Métodos Antigos de Navegação, p. 55. Este trabalho será útil para se esclarecerem os métodos e instrumentos de navegação usados numa época em que já se tinham inventado e/ou desenvolvido o octante, a trigonometria, os logaritmos, o cronómetro, que permitiram concretizar os métodos já há muito tempo conhecidos de determinar a longitude. Os conceitos de sol médio, sol verdadeiro, equação do tempo, e em geral, a evolução da determinação da longitude, poderão também ser esclarecidos nesse trabalho e em **Estudos ...**, *Op. Cit.*, vol. 3, pp. 299-346. Ver a questão da irregularidade do dia solar e consequente equação do tempo, neste mesmo volume de **Estudos ...**, *Op. cit.,* p.331, nota 217. Nesta nota chama-se a atenção pra o facto de que "A não regularidade do dia solar foi claramente reconhecida e explicada por Ptolomeu no seu *Almagesto*, sendo, portanto, um facto assente desde a antiguidade (Cf. **Ptolomey's Almagest**, (transl., notes) by TOOMER, G.J., pp. 169-172). Contudo, dado que aos astrónomos e navegadores interessava o tempo verdadeiro, visto que era o que se obtinha por observações astronómicas e era o utilizado nos cálculos, as tabelas publicadas referiam-se ao tempo verdadeiro de determinado meridiano. A partir da altura em que se começaram a utilizar os rigorosos relógios de pêndulo (meados do século XVII), e mais tarde os cada vez mais rigorosos relógios de "rodas", que culminaram com os cronómetros marinhos, o tempo médio passou a ser progressivamente utilizado, continuando os relógios a ser regulados por fenómenos astronómicos, mas sendo-lhes aplicada *a equação do tempo*. As efemérides astronómicas começaram a referir-se a tempo médio a partir da terceira década do século XIX.".

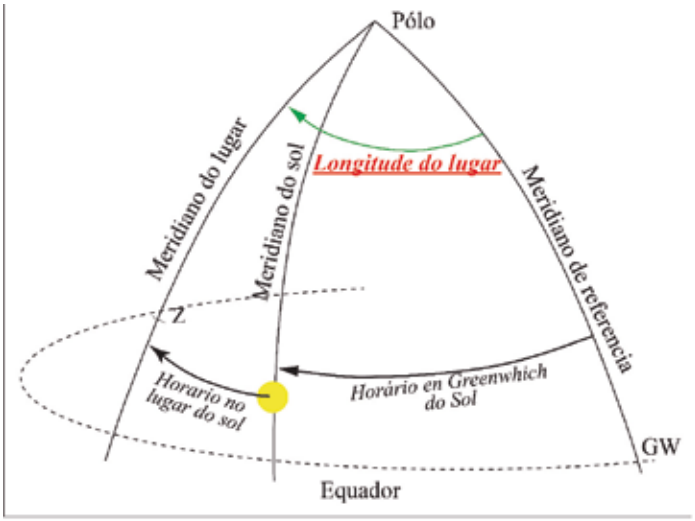


Fig. 1. **Principio da determinação da longitud.** Tendo a posição do Sol como referência, em determinado instante, a longitude será por convenção, e no caso da figura, a soma do ângulo do Sol com o meridiano de referência, (ou o seu ângulo horário em Greenwhich), e o ângulo entre o meridiano do Sol e o do lugar Z.

Tendo agora em atenção, que por convenção, 360º correspondem a 24 horas, teremos a seguinte tabela de equivalências, que nos dá uma ideia do rigor que deverá ter a hora da efeméride obtida no observatório que elaborou as tabelas usadas e do rigor da obtenção da hora local.

Longitude (em arco de Equador)	Tempo (horas)	Tempo (minutos	Apartamento no paralelo 30º	Apartamento no paralelo 45º	Apartamento no paralelo 60º
360º	24h		18706 milhas	15273 milhas	10800 milhas
90º	6h		4676 milhas	3818 milhas	2700 milhas
60º	4h		3117 milhas	2546 milhas	1800 milhas
45º	3h	180 mins.	2338 milhas	1909 milhas	1350 milhas
30º	2h	120 mins.	1559 milhas	1273 milhas	900 milhas
15º	1h	60 mins.	779 milhas	636 milhas	450 milhas
5º	1/3h	20 mins	260 milhas	212 milhas	150 milhas
1º ou 60'		**4 mins.**	**52 milhas**	**42 milhas**	**30 milhas**

Poderemos ver, que de acordo com a tabela, o erro de 1º de arco nos valores da hora do meridiano de referência ou da hora do local da observação, que corresponde a 4 minutos de tempo, originam um erro de 60 milhas na diferença de longitude, entre o local da observação e o local onde as efemérides foram calculadas.

Um erro de 5º (ou 1/3 da hora), corresponderá a um erro de 300 milhas na longitude. Também se poderá ver, que esse erro, em apartamento, diminui com a latitude devido à convergência dos meridianos.

Devemos agora ter em conta, que à época da viagem de Magalhães, os conhecimentos de astronomia de posição, os instrumentos de observação, as tabelas de efemérides, os processos e instrumentos de medição do tempo, o uso da trigonometria esférica, não eram muito fiáveis, apesar de se estar num período de viragem, em que as necessidades técnicas das expedições marítimas, exerceram grande influência em todas estas matérias.

John M. Steele e F. Richard Stephenson são da opinião que:

> The second half of the fifteenth century marked the beginning of what was probably the greatest period of astronomical development in Europe before the modem era. *For the first time, European astronomers began making careful astronomical observations and measurements, which led to the long-accepted astronomy of Ptolemy being seriously questioned for the first time*. Two of the pioneers of astronomical observation were Regiomontanus and his student and associate Bernard Walther. Between them they made many hundreds of careful observations of the position of the Sun, Moon and planets. They also observed fifteen lunar and solar eclipses.[9]

A viagem de Magalhães, durante a qual se pretendia determinar a coordenada longitude com rigor, terá sido mais um dos muitos incentivos para a sua lenta, mas definitiva solução muitos anos mais tarde.

Um exemplo de determinação da longitude em terra em fins do século XVII

Antes de analisarmos, com o detalhe possível, as observações de longitude efetuadas por Andrès de San Martin durante a primeira parte da viagem e, finalmente, na área das Molucas, vamos dar um exemplo de uma determinação de longitude usando os satélites de Júpiter, efetuada em 1678 no Cabo da Boa Esperança pelo Padre Jesuíta Guy de Tachard e seus colaboradores, que seguia para o Sião em navio francês, acompanhado de outros jesuítas, e que desembarcou na cidade do Cabo, onde os holandeses já estavam estabelecidos.[10]

Servirá esta breve análise, para dar uma ideia dos métodos, instrumentos, tabelas e seu rigor e outras ferramentas necessárias, empregues em terra para determinar a longitude, cerca de 150 anos depois das observações de San Martin e compará-las com os meios existentes na época da grande viagem.

O processo empregue para a obtenção da longitude poderá analisar-se, recorrendo ao breve estudo que fizemos sobre o assunto, e que está descrito no nosso trabalho *Rotei-*

[9] Cf. STEELE, John M.; STEPHENSON, F. Richard - **Eclipse Observations made by Regiomontanus and Walther**, p. xxix. Sublinhado, nosso.

[10] TACHARD, Guy - **Voyage de Siam des Peres Jesuites, Envoyées par le Roy, aux Indes . la Chine, Avec Leurs Observations Astronomiques, & leurs Remarques de Physique, de Géographie, & d'Histoire**. Houve uma segunda viagem, com objetivos idênticos, narrada em **Second Voyage du Pere Tachard et des Jesuites Envoyez par le Roy au Royaume de Siam. Contenant Diverses Remarques d'Histoire, de Physique, de Geographie, & Astronomie**, (Apêndice 28).

ros Portugueses dos Séculos XV a XVIII ..., que irá brevemente ser publicado.[11] O fenómeno astronómico observado foi a imersão na sombra de Júpiter, do seu satélite Io, aquele que mais rapidamente orbita o planeta gigante (1 dia,18h e 29m), sendo, portanto, o que permite uma determinação mais rigorosa da longitude.

Vou transcrever o passo do meu trabalho acima referido, que mostra a complexidade das operações necessárias para se determinar a longitude por métodos astronómicos:

> Um dos métodos para determinação da longitude é o astronómico.
> Baseia-se na comparação entre a hora do lugar da observação de determinado fenómeno astronómico e a hora a que esse fenómeno ocorre num meridiano de referência[12]. A partir da altura em que Galileu descobriu os quatro satélites de Júpiter, o relativamente rápido e regular movimento dos pequenos astros (especialmente o que está mais perto do planeta mãe), veio chamar a atenção para a sua utilidade para obter a tão necessária coordenada.[13]
> A observação rigorosa dos fenómenos dos satélites só é possível em terra, com instrumento adequado, que na altura era de grandes dimensões. Foram instrumentos desse tipo, adquiridos na Europa, que foram transportados para o Brasil e lá usados. Também eram requeridas as horas em que no meridiano de referência se dava o fenómeno, pelo que as tabelas mais conceituadas foram adquiridas. A doutrina teórica para as observações, já muito brevemente referida por Luís Caetano de Lima[14], é desenvolvidamente explicada por Eusébio da Veiga, no seu *Planetário Lusitano* (1758)[15], que é praticamente contemporâneo das Partidas de demarcação [de fronteiras do Brasil], que se iniciaram nos primeiros anos da década de 50 deste século.
> Veiga preconiza a observação do primeiro satélite, cujo movimento médio à volta de Júpiter é de 1 dia,18h e 29m. Embora se possam observar outros eventos do primeiro satélite (Io), a sua imersão ou emersão da sombra de Júpiter (durante o seu

[11] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros Portugueses dos Séculos XVI a XVIII. Sua Génese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre**, pp. 70-71.

[12] Ver sobre a longitude a bordo dos navios e a sua evolução na náutica portuguesa, o trabalho deste autor **Navios Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823**, *op. cit.*, pp. 426-477.

[13] Para mais detalhe sobre este assunto ver deste autor, **Estudos de História da Náutica e ...**, *op. cit.*, pp. 54-70, 125-149, 219-229.
Ver LIMA, D. Luiz Caetano de - **Geografia Histórica de Todos os Estados Soberanos de Europa, Com as mudanças, que houve nos seus Domínios, Especialmente pelos Tratados de Utrecht, Rsatad, Baden, da Barreira, da Quadruple Aliança, de Hannover, e de Sevilha; e com as Genealogias das Casas reynantes, e outras muy principaes, Dedicada À Sacra, Real, Augusta Magestade Delrey D. João V**. Sobre os satélites de Júpiter, ver Tomo I, pp. 76-79.

[14] Ver **Geografia Histórica ...,** *op. cit.*, pp. 77-78. Esta referência de Caetano de Lima ao método, indicia, naturalmente a existência de doutrina que corria no ambiente intelectual da época.

[15] VEIGA, Eusébio da - **Planetário Lusitano Explicado Com Problemas, e Exemplos Praticos ...**. Ver, *op. Cit.*, pp. 42-43. Veja-se a **Explicação** de Eusébio da Veiga: "Dos eclipses, e emersões do primeiro Satellite de Júpiter. Movem-se à roda de Júpiter quatro planetilhas, a que chamam Satellites, porque lhe servem como de guardas, acompanhando-o sempre em gyros. Estes satellites, e o mesmo Júpiter, como todos os mais Planetas, recebem a luz do Sol, por isso quando no seu gyro encontrão com a sombra de Júpiter, perdem a luz, pois entre elles, e o Sol se entromette o mesmo Jupiter. A esta falta de luz chamamos Immersão do satellite na sombra. Continuando no seu gyro immersos na sombra, sahem finalmente della, e recuperando a luz perdida, aparecem vistosos, e brilhantes com os novos resplendores do Sol. A esta nova aparência dos satellites chamamos Emersão do satellite, ou sahida da sombra.". Cf. *op. cit.*, p. 42.

eclipse), são os mais rigorosos. De facto, o eclipse dá-se numa posição relativa de Júpiter e de Io, em que este, quando desaparece na sombra de Júpiter, não está a ser ofuscado pelo brilho daquele, o que não acontece quando passa frente ao planeta ou se esconde por detrás dele. A figura 54 esquematiza a situação e esclarece as vantagens de observação de um eclipse.

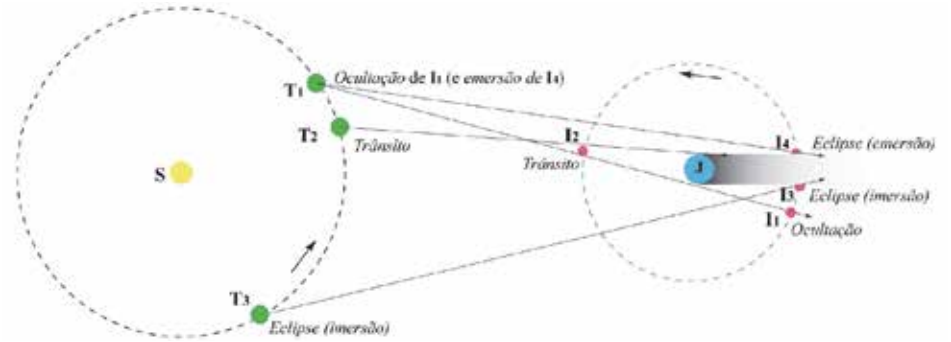


Fig. 2. Representação esquemática (e não à escala), dos fenómenos dos satélites de Júpiter. Com a terra em T1, o satélite na posição I1 está a iniciar a *ocultação*. Em T3, observa-se o início do *eclipse* de I3 (*imersão*). Em T2 observa-se o *trânsito* do satélite no disco iluminado do planeta. Na posição T1, também se poderá observar a saída do satélite (posição I4), do cone de sombra de Júpiter, ou seja, a *emersão* do satélite.

Como acima dissemos, para se determinar a longitude é necessário saber a hora local. A referência mais adequada será hora em que o Sol passa no meridiano, que corresponde ao meio-dia verdadeiro. Para tal, recorria-se ao rigoroso *relógio de pêndulo*, que se regulava, fazendo uma série de observações de alturas do Sol em alturas iguais, antes e depois da passagem meridiana, as designadas *alturas correspondentes*. Se o Sol não variasse de declinação no intervalo de tempo correspondente às observações, a curva de variação da altura do Sol em função do tempo, seria simétrica relativamente à altura máxima do Sol. Mas como tal não acontece, o *Planetário Lusitano* (ou outra publicação idêntica), incluía uma tabela de correção[16].

[16] As alturas correspondentes consistiam na observação rigorosa da hora dada pelo pêndulo, das alturas iguais do Sol antes e depois da passagem meridiana. Se a declinação do Sol não variasse (e se o observador estivesse imóvel), subtraindo a hora da tarde (à qual se somavam doze horas), à hora da manhã., e somando a esta metade da diferença, obter-se-ia a hora média, dada por aquele pêndulo, da passagem do Sol verdadeiro pelo meridiano. A hora dada por este pêndulo, assim regulado, seria a referência para a hora do lugar da observação do fenómeno. Note-se mais uma vez, que todo este procedimento está claramente exposto no **Planetário Lusitano**, onde há tabelas, em função da latitude e da declinação do Sol, que permitem corrigir a hora da passagem meridiana devida à variação da declinação. Ver *op. cit.,* **Problema Vigesimosexto**, pp. 63-66 e ainda as **Taboas da Correção do Meio-dia em Taboas Perpétuas e Imudáveis**, pp. 92-97. Note-se que havia ainda o problema da equação do tempo, visto que o relógio de pêndulo mediu em tempo médio, um intervalo de tempo entre o meio-dia verdadeiro e o momento da observação do fenómeno astronómico. Este tempo será convertido em tempo verdeiro através da equação do tempo, podendo assim, a hora do fenómeno observada na cidade do Cabo, comparada com o tempo tabelado em hora verdadeira. O nosso jesuíta explica o procedimento a seguir.

> Com este valor conhecido, um dos observadores, que estava em íntimo contacto com o encarregado da leitura da hora no *relógio* que estava a contar os segundos, analisava através do *telescópio* o andamento do fenómeno, e quando este se concretizava, por exemplo a imersão de Io na sombra do satélite, informava o outro observador dessa ocorrência. A *diferença de horas (verdadeiras), entre o fenómeno observado no local* e o que estava tabelado para o *meridiano de referência* (ou noutro local, onde simultaneamente se observava o fenómeno), convertida em arco, seria a diferença da longitude entre os dois lugares. Foram observações deste género entre outras, usando instrumentos volumosos e delicados, que os nossos demarcadores fizeram, nas matas e rios da América do Sul, em condições climáticas por vezes extremas.[17]

As observações na cidade do Cabo por Guy de Tachard, foram feitas numa adequada edificação fortificada que a figura 2 (Prancha 1), mostra. O terraço tinha uma pequena sala com quatro janelas, sendo uma virada para Norte, visto ser essa a direção onde se observava o Sol e também Júpiter à noite, atendendo à latitude do lugar.

Vê-se também, saindo da janela norte, a "lunette de douze pieds", construída em Paris por "Monsieur Le Bas".[18] Os telescópios da época, eram refratores de grandes dimensões, como aliás a figura 2 mostra.

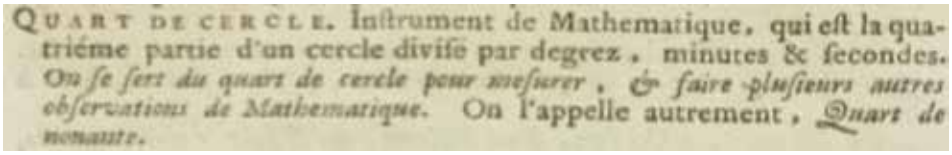
Vamos muito resumidamente descrever os diversos passos relativos à determinação da longitude.

Para determinar o erro do relógio de pêndulo, usava-se o método das *alturas correspondentes* (como referi na transcrição acima), muito bem descrito pelo nosso Eusébio da Veiga no seu *Planetário Lusitano*. A fig. 4 complementa o princípio do método.

E segundo Guy de Tachard, o relógio que usaram em toda a expedição foi "une pendule à secondes, faite à Paris chez monsieur Thuret,"[19]. A fig. 3 (prancha 1), mostra um relógio do mesmo construtor, existente num museu de Leiden.

O instrumento de observação foi, segundo o autor, "un quart de Nonante de dix-huite pouces [cerca de 46 cm] de rayon, fait à Paris chez Monsieur Butterfield".

De facto, segundo o dicionário da Academia das Ciências Francesa, de 1695 (ver excerto abaixo), é a seguinte a definição de *quart de nonante*:


QUART DE CERCLE. Instrument de Mathematique, qui est la quatriéme partie d'un cercle divisé par degrez, minutes & secondes. On se sert du quart de cercle pour mesurer, & faire plusieurs autres observations de Mathematique. On l'appelle autrement, Quart de nonante.

[17] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Roteiros Portugueses, Séculos XV a XVIII, Sua Génese e Influência no Estudo da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre**, pp 188, 189. No prelo.
[18] *Idem, ibid.*, p. 64.
[19] Cf., *op. cit*., p. 63. Ver também: http://www.antique-horology.org/thuret/huygensthuretfra.htm., onde há informação sobre este artesão.

Nestas condições, o instrumento da imagem (Prancha 1, fig. 5), deverá ter sido o utilizado[20]. Aliás, Michael Butterfield (c. 1665-1724), de origem inglesa e trabalhando em Paris, era, segundo Mario Cams, um famoso "ingénieur du Roy", fabricante de instrumentos científicos, sendo o instrumento por si fabricado, que se tornou o símbolo do mercado de instrumentos científicos em Paris, o "mobile quadrant (*quart de cercle mobile* or *quart de nonante mobile*, fig. 3). « Of all the instruments of astronomy, the portable quadrant is the one whose use is the oldest, the most widespread, the most indispensable, the most convenient », wrote Jérôme Lalande (1732-1807) in the mid-eighteenth century"[21].

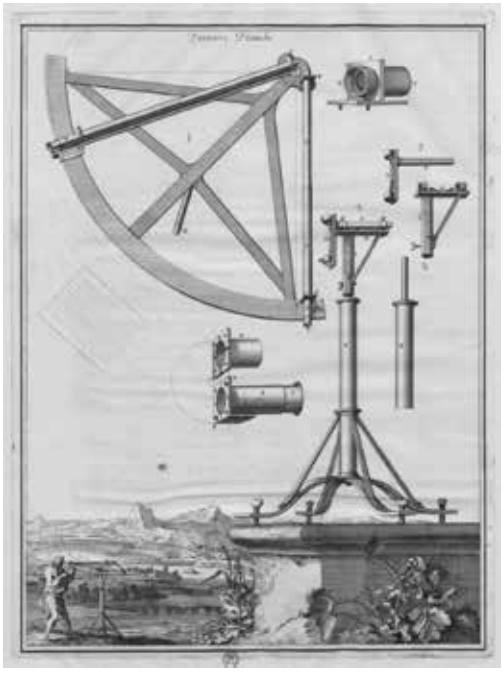


Fig. 3. Drawing explaining the construction of the mobile quadrant by Picard.
Taken from *Mesure de la terre (1671)* Bibliothèque Nationale de France.

Ainda segundo Mario Cams, Jean Picard (1620-1682), no seu tratado *Mesure de la Terre*, (1671):

> Instrument flexibility is central: the footrest as described by Picard is designed to be easily set up or taken down, and the instrument can be tilted in order to

[20] Ver **Le Grand Dictionaire de L'Académie Françoise, Dédié au Roy, seconde Editions, Revue et Corrigée de Plusieurs Fautes**, p. 212. Pela janela oriental do edifício nota-se a eventual representação do relógio descrito por Tachard.

[21] Cf. CAMS, Mario - Converging Interests and Scientific Circulation Between Paris and Beijing (1685-1735): the Path Towards a New Qing Cartographic Practice, pp. 47-78 e p. 50.

Prancha 1

Fig. 4. «Observatório», usado pelos Jesuítas

Fig. 6. Relógio de pêndulo. Isaac Thuret, *Museum Boerrthaave*, Leiden, inv. N° Vg 854

Fig. 5. Alturas correspondentes. De manhã, alturas ao bordo superior do Sol. À tarde, ao bordo inferior.

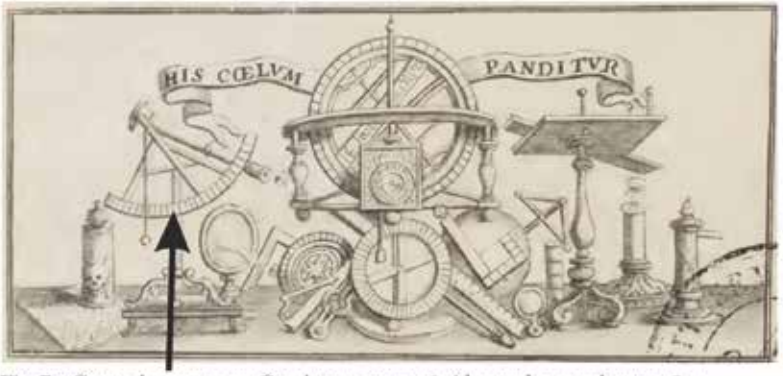


Fig. 7. «Quart de nonante». Quadrante que terá sido usado nas observações das alturas. In *Voyage de Siam des Pères Jésuites Envoyez aux Indes & à la Chine*, Paris, Arnould Seneuze, 1686, p. de rosto.

take measurements both horizontally and vertically. As such, the mobile quadrant could be used for performing the *two measurements* that were most essential to land surveying at the time: the *altitude of heavenly objects* such as the pole star, or the *altitude of the sun* at noon, needed for determining one's latitude; and the *angular distance between two points* in the landscape as needed for triangulation, which was part of the calculation method used by Picard to measure the terrestrial degree.[22]

Para a determinação do erro do relógio, fizeram-se as observações seguintes, em Junho de 1685, nos dias 3, à esquerda e 4, à direita.[23]

Hauteurs avant midy. heures de l'horloge

Deg.	*Min.*	*Sec.*	*Heur.*	*Min.*	*Sec.*
20	16	0.	9	35	38
22	56	20.	9	34	47
24	11	0.	10	4	50
24	39	55.	10	8	48

Hauteurs aprés midy, Heures de l'horloge

	D	*Sec.*	*Min.*	H	*Sec.*	*Min.*
	24	39	55	0	Observation manquée.	
Observation douteuse.	24	11	0	2	50	19
	22	56	20	2	57	40
	0	26	0	3	16	38

Pour vérifier l'heure de l'Horloge.
Hauteurs avant midy. Heures de l'Horloge.

D.	M.	S.	H.	M.	S.
22	23	0.	9	50	47
23	31	50.	10	0	32
24	37	30.	10	9	18 ½
25	53	20.	10	20	29

Heures aprés midy. Heures de l'Horloge.

D.	M.	S.	H.	M.	S.
25	53	20.	2	32	33
24	37	30.	2	43	38
23	31	50.	2	52	47
22	23	0.	3	1	38 ½

Tendo em consideração apenas cada uma das observações do dia 4, calculando a diferença da hora da tarde (à qual adicionei 12 horas) à hora da manhã, dividindo por dois essa diferença e adicionando-a à hora da manhã, verifiquei que o relógio estava adiantado, para as 4 observações, de 26m 35s; 26m 26s; 26m 35s; 26m 31s, cuja média será 26m 31s. Este valor devia ainda ser corrigido da variação da declinação do Sol, que no *Planetário Lusitano* é claramente explicado, havendo para o efeito a *Taboa da Correção do Meio Dia*, tendo como entradas a declinação do Sol, a latitude do lugar e o intervalo entre observações[24]. Mas como se poderá constatar, analisando a curva de variação da

[22] Cf. *op. cit.*, pp. 50, 51. Sublinhados, nossos. Note-se que na náutica francesa, também se utiliza a expressão *quart de nonante* para definir o quadrante de dois arcos ou quadrante de Davis. Contudo, não se justificaria o uso desse instrumento em terra, necessitando de horizonte para determinar alturas de astros. Além disso, o instrumento de Butterfield é incomparavelmente mais rigoroso.

[23] Cf. **Voyage de Siam des Pères Jésuites ...**, *op. Cit.,* pp. 76, 78.

[24] Cf. *op. Cit.*, pp. 63-68 (**Explicação XII**). E ainda a **Taboa XX**, pp. 93-97.

declinação do tempo (ver figura inserida), verifica-se que a mesma é, em Junho, pouco acentuada. E entrando na tabela com os dados da situação que estamos a analisar, verificamos, na mesma, que o erro é de 2 dois segundos de tempo.

Nestas condições, Guy de Tachard considerando o erro do relógio de 28 minutos, tendo em consideração também as observações de alturas correspondentes do dia 3 de Junho, tendo observado a hora do pêndulo, a que se deu a *emersão* de Io, hora essa que foi corrigida do erro do instrumento, comparando esta com a hora dada pela tabela de Cassini, o erro para a diferença de longitude entre o observatório de Paris e o local de observação no Cabo da Boa Esperança foi de apenas 2º.

Breve esboço biográfico de Andrés de San Martin

Vejamos agora quem foi Andrés de San Martin, recorrendo a um estudo biográfico de Carmen Mena Garcia, que me foi sugerido por Henrique Leitão[25].

Pouco se sabe da vida privada. Nasceu em Sevilla, fez-se homem ao lado de seu irmão Cristobal, teve duas filhas das quais ficou responsável até à sua morte.

Pouco se sabe da sua vida em Sevilha e das suas eventuais navegações, "donde aprendió el ofício? Que barcos pilotava? Que rutas frecuentou?"[26] Sabe-se no entanto, que a partir de 1508, há um importante relacionamento com Américo Vespúcio, que em 14 de Fevereiro, contratou notarialmente Andrés de San Martin como seu procurador, representando-o todos os processos que ocorressem durante a sua ausência.

A mesma confiança em San Martin depositou Francisco Pinelo, poderoso banqueiro, agente da banca genovesa e um dos mais ricos mercadores de Sevilha. E mais tarde, depois da morte de Pinelo, tornou-se homem de confiança de Sancho Ortiz de Matienzo, tesoureiro da Casa de la Contrattión, que

> "... reconocía en una notaría sevillana a Andrés de San Martín como "su criado" al tiempo que declaraba que éste había sido "su oficial y factor en el oficio de tesorero en la Casa de la Contratación", desde el 1 de abril de 1511 hasta fines de agosto de 1515, con la importante misión de recibir y cobrar todo el oro, las perlas y el palo de Brasil que, procedentes de las Indias, correspondían a la Corona.12 Un encargo de gran responsabilidad que no supo asumir dignamente, como ya veremos.[27]

E San Martin continua trabalhando para Matienzo, mas essencialmente em atividades administrativas e burocráticas.

Tendo-se em 1508 criada a figura de Piloto Maior, sendo Vespúcio o primeiro nomeado, seguiram-se outros pilotos, todos nomes sonantes do ambiente náutico da área. Finalmente Andrés de San Martin recebe, em 1512, o seu título de piloto Real.

É neste período em que San Martin integra uma importante missão no mar. Trata-se do seu embarque na grande frota das *Pedrarias Dávila*, que viaja a Darièn (nas Anti-

[25] Ver GARCÍA, Carmen Mena - Conocer y Dominar los Astros. El Piloto Andrés de San Martin y la Expedición de Magallanes/del Cano, pp. 197-321.
[26] Cf. GARCÍA, Carmen Mena, *op. Cit.,* p. 199.
[27] *Idem ibid*., p. 201.

lhas), na primavera de 1514. Nesta missão, estavam embarcados pelo menos 6 Pilotos Reais.

Continuando a seguir Mena Garcia, notemos a estranheza da autora devida à falta de informação relativa à eventual experiência náutica do nosso agora Piloto Real.:

> Nos hubiera gustado conocer cuántos viajes a las Indias había realizado Andrés de San Martín antes de zarpar con Pedrarias y, por consiguiente, cuál era su experiencia en la navegación oceánica, pero no hemos encontrado huellas de ninguna de estas travesías. Lo intuimos aprendiendo astronomía y cosmografía, así como a confeccionar mapas y cartas de navegar, primero junto a su amigo el piloto mayor Américo Vespucio, quien debió de iniciarlo en las técnicas y secretos de la ciencia náutica de la época y luego, junto a Juan Vespucio, el sobrino muy amado de Américo, pues es cierto que a la muerte del famoso navegante florentino, acaecida el 22 de febrero de 1512, San Martín siguió vinculado con su heredero más inmediato: Juan Vespucio, nombrado, como ya vimos, piloto real al mismo tiempo y con idéntico sueldo que el piloto sevillano.[28]

Depois da missão a Darién, San Martin conhece Sebastian Caboto, que lhe dá também poderes de representação dos seus interesses, o mesmo acontecendo pouco depois a outro importante piloto da Casa da Contratação. Seguem, portanto, as suas atividades de caráter burocrático e administrativo.

Mas San Martin sonha ser Piloto Mayor, e durante os próximos anos faz várias tentativas, contudo, sem sucesso. Finalmente é nomeado pra substituir Faleiro na viagem de Magalhães, apesar de ter pesada dívida para pagar à coroa.

Mena Garcia considera que sobre a personalidade e ações de Andrés de San Martin, "quedan muchos puntos oscuros por aclarar". E mais adiante pergunta, comentando a sua participação na viagem de Magalhães, "Es realmente cierto lo que se cuenta de el?"

E de facto há muitas dúvidas por esclarecer. Por exemplo, como justificar a opinião de Manuel de la Puente y Oloa: "... que no se tiene noticia de ninguna navegación suya anterior, lo que comprueba que más que navegante era hombre de estúdio, y cosmógrafo más bien que Piloto, explicando-se así su elecçión com preferência a los demás pilotos geógrafos de la Casa para sustituíral bachiller Ruy Falero.[29]

Contudo, refere Mena Garcia, que pilotou um dos navios da expedição a Darien, já anteriormente referida, embora adiante que não encontrou nenhum documento que demonstre, oficialmente, que San Martin era designado como cosmógrafo e sucessor de Rui Faleiro. E durante o motim em S.Julian, Martin era designado como piloto e não como cosmógrafo.

E mais adiante, a nossa historiadora, comenta a muitas vezes repetida informação, que João de Barros, ao receber do feitor de Maluco, Duarte de Resende uns papéis que pertenciam a San Martin, afirma que el, San Martin, "era latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia". Contudo esta frase, que transcrevemos abaixo, está interpretada fora do contexto, e terá outra interpretação. Vejamos o texto que refere o assunto:

[28] Idem ibid., p. 206.
[29] OLEA, Manuel Puente y - **Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación**, p. 199.

> Do qual eu houve alguns papeis que lhe achei, entre os quais foi um livro feito per êle de tôda aquela sua viagem; e assi houve outros papeis e livros que Duarte de Rèsende, feitor de Maluco, recolheu do astrólogo Andrés de San Martin. *Porque, como era latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia, entendeu logo nelas*; e vindo a este reino, houvemos dêle alguns, principalmente um livro que ele, Andres de San Martin, escreveu de sua mão, em o qual está o descurso do caminho que fez e de todas suas alturas, observações e conjunções que tomou.[30]

A minha interpretação é que quem era *latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia,* era Duarte de Resende.

Nestas condições, não é consensual a opinião dos historiadores sobre o verdadeiro valor técnico e científico de Andrés de San Martin.

Breves comentários às observações efetuadas na América do Sul e em Suluan e sua reconstituição no programa *starrynight*

Comentemos agora, conforme planeado, as observações efetuadas por Andrès de San Martin nas costas sul-americanas, depois de apreciarmos a aparente complexidade da determinação de uma longitude em terra, cerca de 150 anos depois.

Mas antes disso, admitamos desde já que essas observações corresponderam todas ao uso do *método astronómico*, e, no nosso caso, o método das *distâncias lunares*, tal como o definimos acima, em que foi usado o movimento relativamente rápido da Lua na esfera celeste e medindo ou apreciando a variação relativamente rápida da distância angular da Lua ao Sol ou a planetas, nomeadamente nas oposições e conjunções. E analisemos, abaixo, o fundamento teórico-prático do princípio:

> Sabendo-se que a Lua se desloca em relação ao Sol a uma velocidade relativamente elevada (são cerca de 13 graus em 24 horas, o que corresponde a cerca de 33" de arco por cada minuto de tempo- ver figura 8), se tivermos uma tabela onde o ângulo entre o Sol e a Lua venha inscrito ao lado da hora e se observamos essa distância angular com um instrumento apropriado, poderemos obter a hora do meridiano de referência.
>
> A sua comparação com a hora local (ver fig. 9, onde se explica graficamente o cálculo da hora local) simultaneamente obtida por observação do Sol (ou conservada por um relógio, quando obtida a uma hora suficientemente próxima da observação da distância), fornecerá a longitude.
>
> Contudo o processo é complicado, porque a distância é observada à superfície da terra e estando a Lua muito próxima da mesma, os efeitos da paralaxe não se podem desprezar. Torna-se necessário reduzir a observação ao centro da Terra.
>
> E para isso são necessários três observadores e três sextantes, além de cálculos fastidiosos e muito complicados.
>
> Além disso, o movimento relativo Lua-Sol ou Lua-Estrela não é tão rápido que torne muito sensível o valor do ângulo obtido, visto que se este se obtiver com o rigor dos acima referidos 33" de arco o erro na longitude será pelo menos de 1m, o

[30] BARROS, João de - **Décadas da Asia (1552-1615**), p. 297.

que corresponde a 15´de longitude. Note-se ainda os erros acumulados do cálculo, das inúmeras correções, das tabelas, etc.[31]

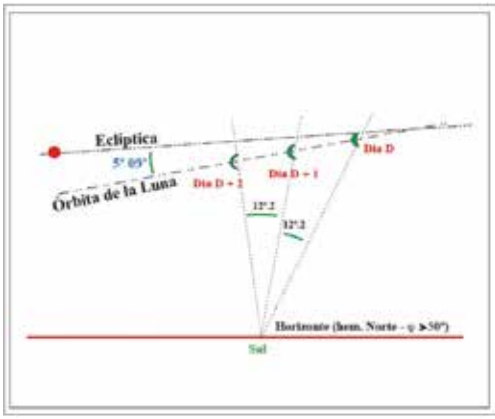


Fig. 8. Progresso da Lua na eclíptica.

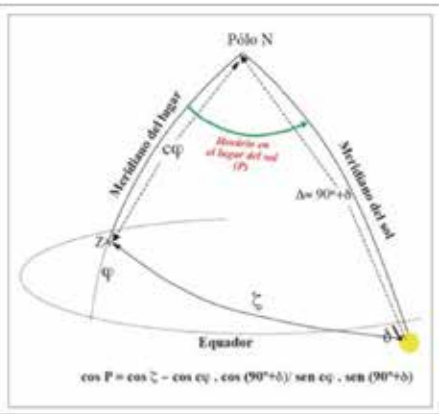


Fig. 9. Cálculo da *hora local*, em função da altura, da latitude e da declinação.

Em todos os exemplos acima referidos, os observadores já estavam munidos do relógio de pêndulo, que permitia um eficiente e rigoroso modo mecânico de obter a hora local (e/ou um intervalo de tempo), com o rigor do segundo; tinham efemérides rigorosas, devidas à existência de meios mecânicos mais eficientes para as observações e ao desenvolvimento da trigonometria plana e esférica; tinham instrumentos mais eficientes e rigorosos, sendo disso testemunho o telescópio e o *quart de nonante*, este último medindo ângulos com o rigor do minuto de arco. É muito elucidativa a parafernália científica que a figura 7 da Prancha 1, evidencia.

Ora estes meios não estavam disponíveis em 1519-22. Os instrumentos embarcados foram essencialmente quadrantes, astrolábios, compassos de navegação, cartas náuticas, um número elevado de agulhas magnéticas, 18 ampulhetas e outros destinados à navegação.

Contudo, instrumentos para observações em terra (e a partir de agora admito que o observador desembarcou sempre), não constam da lista do material embarcado em Sevilha.[32] Vimos acima que a medição de longitude se faz por comparação da hora local em que se dá determinado fenómeno astronómico (ou da posição que o Sol ocupa em determinado momento no local da observação), e a hora local em que se dá esse mesmo fenómeno num determinado meridiano de referência.

Essa hora estará inscrita em tabela previamente calculada. Analisemos os meios que tinha Andrés de San Martin para determinar a hora local à partida, e considerando agora

[31] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Estudos de História da Náutica ...**, *op. Cit.*, vol. 2, pp. 57-58. O próprio Luciano Pereira da Silva, nas suas **Obras Completas**, manifesta essa opinião, afirmando que o método já tinha sido descrito por Werner em 1514: *Op. Cit.*, vol.2, pp. 388 - 389.

[32] Ver CASTRO, Xavier de ; HAMON, Jocelyne ; THOMAZ, Luís Filipe - **Le Voyage de Magellan (1519-1522), La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages**, pp. 523 - 524.

que San Martin veste a pele de navegador a bordo de navios da época, a hora a bordo era regulada pelo momento da passagem do Sol pelo meridiano do lugar, determinada, com pouco rigor, é certo, pela altura máxima do astro rei, que por sua vez era usada para o cálculo da latitude.

A partir deste *meio-dia*, eram viradas as ampulhetas, que iniciariam a contagem do tempo até à correção correspondente a nova observação, no meio dia seguinte. E era este instrumento, sempre supervisionado pelo piloto, que regulava a vida a bordo e que no meio-dia seguinte, quando observada a altura máxima do Sol, novamente, mostrava erros apreciáveis, como seria de esperar.

Note-se, que como vimos, se houver um erro de 4m na hora local, errar-se-á 60 milhas na longitude. E se se errar 20 minutos, o erro na longitude é de 300 milhas. Pode este problema ser torneado pelo uso de uma *ampulheta*? Há, contudo, um interessante indício do uso deste instrumento para determinar uma longitude em terra por parte de Cristóvão Colombo, na costa norte da ilha d Jamaica. Diz Colombo:

> "Juebes 29 de febrero de 1504, estando yo em las Yndias, em la ysla de Jamaica, em el puerto que se diz de la Santa Gloria, que es quasi el medio de la ysla, de la parte septentrional, obo eclipses de la luna, y porque el comienzo fue primero que el sol se puzesse non pude notar salvo el tºermino de quando la luna acabo de volver a su claridade y esto fue muy certificado dos horas y media passadas cinco *ampolletas* muy certas. …."[33]

Mas vejamos ainda qual a opinião de José Monteiro da Rocha sobre as ampulhetas, apresentada c. 1760, no seu *Methodo De achar a Longitude Geografica no mar e na terra* já por nós referido:

> Na invenção de hum relógio, que satisfizesse a este fim [determinar a longitude por métodos astronómicos], se tem cansado a indústria humana por muito tempo. Alguns se ocuparam em aperfeiçoar o uso das ampulhetas, donde se esperava uma medida uniforme do tempo. Mas como a humidade mete uma alteração sensível no defluxo da areia ordinária, uns fizeram tentativas de azougue, outros buscarão misturas pulverizadas, que estivessem isentas das alterações do tempo. Porem ainda que se ocorresse a esta dificuldade, não era o que bastava. Os balanços mais fortes da embarcação perturbam o descenso uniforme de qualquer areia, ou matéria que seja; a diferença de gravidade que há em diversos lugares, segundo uma infinidade de observações, que estão fora de toda a disputa ([34]), fará ser a queda da mesma área mais rápida, conforme as distâncias ao Equador. Finalmente o mesmo uso de correr, fará que as partes da areia gastarão alguma cousa a estreita passagem do orifício; e quando se virar o relógio se perderão algumas partes de areia, ou de tempo; e tudo isto somado, engrossará demasiadamente a incerteza do tempo atual do lugar de partida, e, por conseguinte, da Longitude.[35]

[33] Cf. **A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão da Molucas**, *op. Cit*., p. 140.
[34] () GRAVESAND - **Phys. Elem. Mathem.** Lib. 6. Cap. 17.
[35] Cf. *op. Cit*., para. 10, p. 35

Outro método para determinar a hora, poderia ser o *nocturlábio*, mas o seu rigor seria muito limitado, e não há qualquer referência ao seu uso.

Mas as observações de San Martin far-se-iam em terra, com espaço, ausência de balanço e tempo disponível, dado que houve escalas de longa duração.

Na época, e em terra, a determinação da hora local era feita com relativo rigor, como informa John M. Steele, quando comenta a qualidade das observações de Regiomontanus e Walther, ainda no século XV:[36]

> It is clear that after the period of the Arab observations (c. 830-1020) there was a decline in the precision with which the time of an eclipse could be measured in Europe. However, with Regiomontanus and Walther we see two astronomers who took sufficient care when making their observations that they were able to achieve an accuracy of about 7 minutes in their times.

E mais adiante informa, comentando o facto de Regiomontanus pretender observar com mais rigor a altura de astros, para, através do cálculo, obter a hora local:

> ln Nuremberg, Regiomontanus met Bernard Walther, who was to become his pupil and associate, and may possibly have acted as his financial backer. Regiomontanus set up a print shop to publish scientific works (mainly those written by himself and Peurbach), and began making systematic observations. For this purpose, Regiomontanus built a *Jacob staff* and a *Ptolemaic ruler* [37] (regula ptolemaei, a simple instrument made from three rulers and used for measuring the *zenith distance* (90°-altitude) of a star).

E ainda:

> Like Regiomontanus, Walther often determined the time of an eclipse by measuring the altitude of the luminary, using either a *Ptolemaic ruler* or an *armillary sphere*. However, he used a clock to measure the time of the eclipse on 8 February 1487.

Há outro importante indício no próprio calendário de Regiomontanus, que na sua parte final, mostra um desenho de um *Quadrantum Horarium Generale*, como se vê na fig. 10, e que está desenhado usando trigonometria esférica e plana.[38]

Portanto, em época bastante anterior à viagem, há a preocupação do rigor na observação, nomeadamente na da hora local, fundamental para o rigor da longitude calculada.

E é interessante notar, que no caso presente, estamos a analisar a atividade de Regiomontanus, o responsável pelo *Almanack*, que tantos decénios serviu aos mareantes e que foi utilizado pelo nosso piloto.

---

[36] STEELE, John M.; STEPHENSON, Richard. Cf. *op Cit.*, pp. 333, 339, 342. Sublinhados nossos.

[37] Para uma interessante e breve descrição do princípio de funcionamento dos três instrumentos para observar a altura de astros em terra, na época em estudo (*régua ptolomaica*, *quadrante* e *astrolábio planisférico*), ver STEELE, John Michael - **Observations and Predictions of Eclipse Times by Astronomers in the Pre-Telescopic Period**, p. 95.

[38] Ver REGIOMONTANUS, Johannes - **Kalendarium**, p. 82. Trata-se de um relógio de Sol de alturas, que determina o valor do ângulo no pólo do Sol mecanicamente, sendo usada a fórmula da altura transformada. Delambre, mais de dois séculos depois, esclarece o funcionamento do instrumento. Ver a demonstração de Delambre no *site* indicado na figura 10.

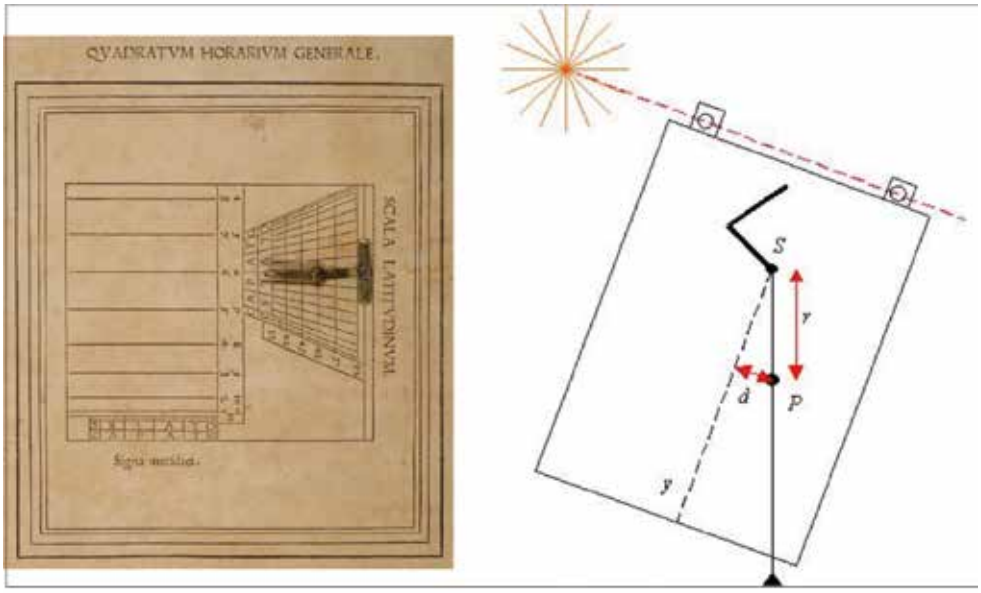


Fig. 10. Relógio de Sol de alturas de Regiomontanus (in *Regiomontanus, Kalendarium*, Venice, 1476, p. 82. Ver a descrição detalhada do instrumento e a demonstração das fórmulas que permitiram a sua construção em http://assprouen.free.fr/dossiers/Dutarte/DELAMBRE.htm.

Há neste texto de Steele, claros indícios que a hora local era calculada, usando trigonometria esférica, achando o ângulo no pólo do astro, de acordo com o princípio patente na figura 9. Note-se ainda a referência ao *jacob staff*, antecessor da balestilha, o que indicia o seu uso para, em terra, determinar distâncias angulares entre astros.

Vejamos agora a informação de João de Barros sobre os locais das observações, que estão assinaladas no mapa da Prancha 2, que contém também a reconstituição aproximada da viagem e ainda, os locais das observações pioneiras de longitude de Colombo e Vespúcio.

Utilizaremos essencialmente, o programa de astronomia *Starrynight*, que se torna extremamente útil para analisar os fenómenos astronómicos narrados pelo autor das observações e pelas fontes.

Recorreremos ainda à preciosa informação facultada por João de Barros, na sua Década III, onde dá informações sobre as observações efetuadas por San Martin, visto ter tido acesso aos documentos deixados pelo piloto, depois da sua morte.

> Rio de Janeiro, **[1]** a dezassete dias do mês de Dezembro de quinhentos e dezanove, tomou êle úa conjunção de Júpiter com a Lúa; e **[2]** no primeiro de Fevereiro de quinhentos e vinte tomou outra oposição da Lúa e Venus; e a **[3]** vinte três do dito mês e era, outra do Sol e da Lúa; e **[4]** em dezassete de Abril do mesmo ano, um eclipse do Sol, e a **[5]** vinte três de Dezembro, já passado o estreito, úa oposição do Sol e da Lúa, e tôdas estas observações calculava sôbre o meridiano de Sevilha. E de lhe não responderem a seu propósito sôbre o negócio a que iam, aqueixa-se de úas Tavoas de Joanes de Monte Régio, dizendo que não pode ser senão que os números

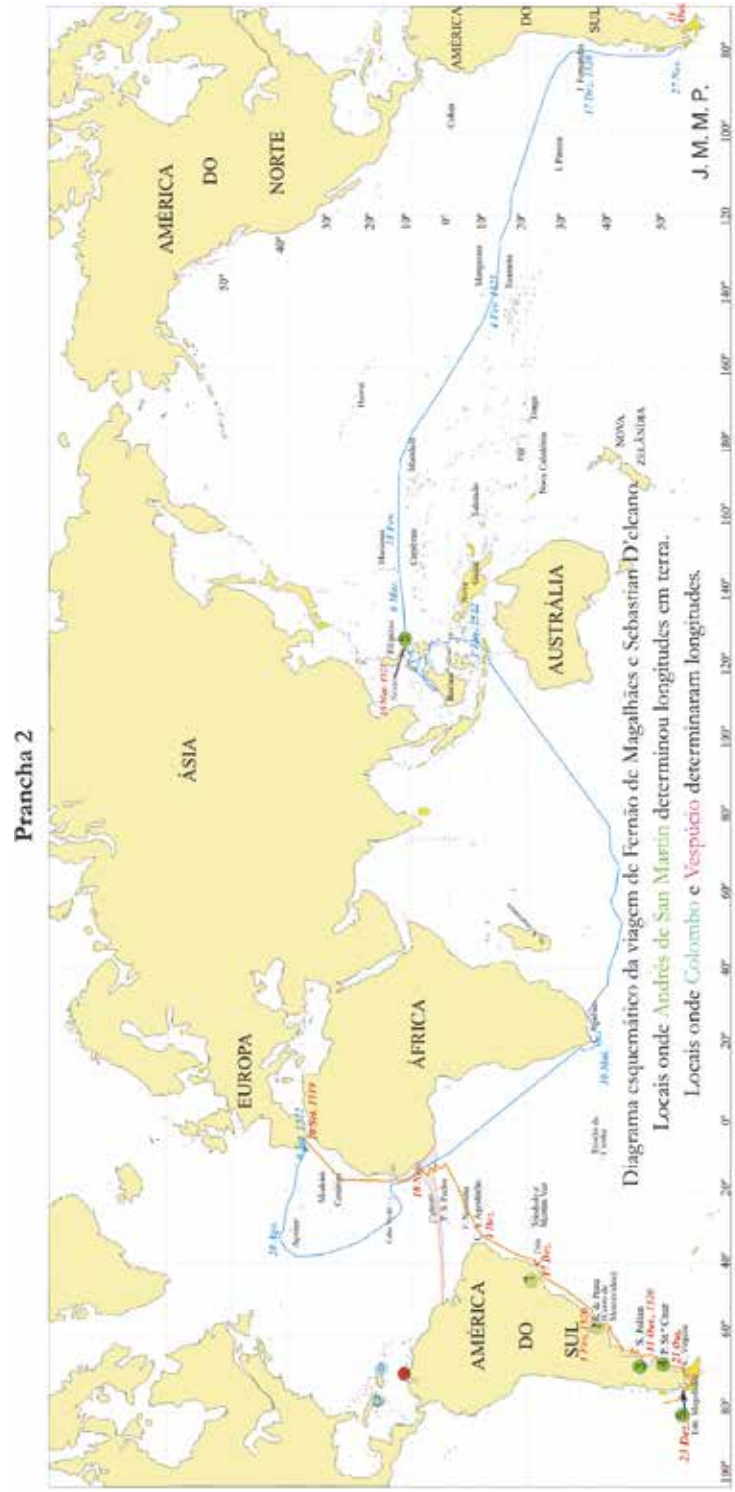
estavam errados, e que lhe parecia que devia ser por culpa dos impressores. E em úa destas observações (não dizemos em que parte foi, porque tudo guardamos pera seu tempo), depois de ter calculado suas equações, diz estas formais palavras:
«De maneira, que haveria diferença dêste merediano ao meridiano de Sevilha, não estando erradas as Tavoas do dito Almanaque corenta e dous minutos de hora, porém, porque me consta ser muito mais a diferença, infiro haver êrro nas Távoas, que certo não sei a que o atribuía. Porque atribuí-lo a vício da impressão, não é de crer úa cousa tam comum e tam divulgada como os Almanaques de Joanes de Monte Régio, da impressão de João Liertesteim abondonar de tantos vícios nela, por razão do crédito de sua impressão. Pois atribuí-lo a que João de Monte Régio errasse a equação dos movimentos, também me parece grave cousa dizer um homem de tanta veneração e autoridade em astronomia, ter errado sua obra. Também me maravilho, e muito mais ver minhas experiências não convirem com o escrito. Infiro e cerro-me em dizer que *Ottod audivimus, loquimur; quod vidimus, testamur*; e que, toque a quem tocar, em o Almanaque estão errados os movimentos dos céus: *Sicuti expert entia experti fuimus*».[39]

Tenhamos ainda presentes as informações dos cronistas, nomeadamente a de Castanheda, que citamos a abaixo:

De como Fernão de magalhães moftrou hum regimento que leuaua do faleyro pera fe conhecer a altura de lejle a oejle. E do que hum aftrologo que hia na frota & os pilotos dela acordarão.

Concertandose as naos Fernão de Magalhães moftrou aos pilotos & ao aftrologo Andrés de Sam Martim ho regimento que leuaua de Ruy faleyro acerca de fe poder faber a altura de lefte a oefte como ja diffe. E vifto ho regimento por todos, mandoulhes Fernão de magalhães que diífeffe cada hum o que alcançaua a faber, & fe podião aproueitar dele em fua nauegação. E affi ho afíinarão: [os pilotos foram de opinião que o regimento não tinha qualquer utilidade. O mesmo não disse San Martin], & ho aftrologo refpondeo ho mefmo a todos os capitolos do regiméto que erão trinta faluo ao quarto que dizia que pola conjunção que a lúa tem com as eftrelas fixas, & com ho fol fe pode faber o que húa terra difta da outra na altura de lefte a oefte. E diffe a efte capitulo que não auia outro caminho pera alcançar a deferéça da altura de norte a ful a de lefte a oefte fe não aquele nem ele ho fabia. Hijtoria da índia E acrecentou ainda outras muytas conjunções & opofições, & pera mor clareza diflo fez fobriffo hú tratado em que alegou muyta aftrologia, & diffe q aquela regra era muy fabida por todos os aftrologos & cofmografos.
E per ela eftando ele naquele porto no mefmo anno a dezafete Dabril que fora ho eclipfe do fol vira & notara pelo eclipfe que ali tomou, que ho meridiano daquele porto diftaua do de Seuilha donde partirão feflenta & hum graos de norte a ful. O que fabido por Fernão de magaihães & pelos pilotos: foy por todos aprovado por bõ, & quando virão que a diftancia dos graos era tãta quiferána diminuir & encurtar a derrota que ateli fizerão, porque fe temião de fair do lemite de Caftela, & poferão ho mefmo porto em algúas cartas que leuauão arrumadas em branco, & hús ho poferão em corenta & tres graos, outros em corenta & feys: mas a verdade foy pofta nos

[39] Cf. **Ásia de João de Barros. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente**. Anotada por CIDADE, Hernani; MÚRIAS, Manuel, pp. 297 - 298.


Prancha 2
ÀSIA
EUROPA
ÁFRICA
AMÉRICA DO NORTE
AMÉRICA DO SUL
AUSTRÁLIA
Diagrama esquemático da viagem de Fernão de Magalhães e Sebastian D'elcano.
Locais onde André de San Martin determinou longitudes em terra.
Locais onde Colombo e Vespúcio determinaram longitudes.
J. M. M. P.
Colombo, Savona, 1494, 14 Set. (18° 07'N; 68° 38'W), eclipse Lua.
Colombo, Baía de St° Iago, 1504, 24 Fev. (18° 26'N; 77° 12'W), eclipse Lua.
A. Vespúcio, Arraial, 1499, 23 Ago. (12° 30'N; 70° 00'W), conj. Marte e Lua.
A. San Martin, R. Janeiro, 1519, 17 Dez. (22° 57'S; 42° 14'W), conj. Lua e Júpiter.
A. San Martin, Rio da Prata, 1520, 1 Fev. (34° 54'S; 59° 00'W), opos. Lua e Vénus.
A. San Martin, S. Julian, 1520, 17 Abr. (49° 11'S; 61 33'W), eclipse de Sol.
A. San Martin, Porto St° Cruz, 1520, 11 Out. (50° 18'S; 62° 05W), eclipse de Sol.
A. San Martin, Saída do Estreito, 1520, 23 Dez. (52° 47'S; 74° 46W), opos. Sol e Lua.
A. San Martin, I. Salsada, 1521, 16 Mar. (10° 45'N; 125° 56'W), opos. Sol e Lua.

> papeis & liuros em q as efcriuião, cuydando que não auião nunca daparecer como defpois parecerão & vierão ter ás mãos dos noffos, pelos quais fe moftrou q as ilhas de Banda & de Maluco fam do defcobrimento de Portugal, & ainda alem da Banda treze graos & meyo, & de Maluco dezaffeys. .[40]

Não iremos reconstituir as observações, visto este assunto ser tratado por Costa Canas e Carlota Simões.

Considero que o estudo que efetuaram para as observações do Rio de Janeiro, o único caso que tinha informação detalhado sobre as observações realizadas por San Martin, é esclarecedor do método usado, não só neste como em todos os outros, que corresponde ao uso do relativamente rápido movimento da Lua em relação aos planetas, Sol e estrelas perto da eclítica.

Nestas condições, considero apenas necessário confirmar, que todas as situações astronómicas de todas as observações que San Martin efetuou se confirmam (exceto uma), não só no programa *Stellarium* usado por Costa Canas e Carlota Simões, como também no *Satrry Night,* por nós utilizado.

Conclusões

Vimos, no início deste trabalho, além dos princípios teóricos para determinação da longitude em terra pelo método dos satélites de Júpiter e pelo das distâncias lunares, as condições em que as observações deveriam ser feitas, nomeadamente, a necessidade de instrumentos rigorosos para medir distâncias angulares entre astros ou para medir alturas desses mesmos astros acima do horizonte, métodos ou instrumentos para saber a hora local das observações e efemérides rigorosas da Lua e dos astros envolvidos. Vimos por exemplo, em fins do século XVII, quando referimos as observações de longitude do Cabo da Boa Esperança, que para se saber com rigor a hora local das observações, se tornava necessário determinar o erro de um, já à partida muito rigoroso, relógio de pêndulo, que também media segundos.

Vimos também, que para determinar o erro do pêndulo, se tornava necessário medir alturas do Sol com muito rigor, pelo que os observadores já tinham disponível um quadrante que se instalava em terra, e que media ângulos com o rigor do minuto.

Também para observar a emersão do satélite de Júpiter, se tornava necessário um telescópio de elevadas dimensões, sendo estes dois últimos instrumentos, fruto da inventividade de Galileu e Huygens e da revolução científica do século XVII, que já muitos historiadores admitem ser, em grande parte provocada, pela expansão marítima dos povos ibéricos iniciada no século XV.

Também chamámos a atenção para os erros na longitude motivados pelo erro na hora local, elemento fundamental para saber o meridiano em que se contra o Sol no momento da observação. E notámos, que o erro de 1 minuto de tempo originam um erro de 15 milhas na diferença de longitude e 4 minutos de tempo, originam um erro de 60 milhas na diferença de longitude.

---

[40] Cf. CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, p. 159.

Chamámos também a atenção para a questão da equação do tempo, e do importantíssimo problema da paralaxe, no caso da Lua.

Ora não há indícios que o nosso Andrés de San Martin pessoalmente, os autores dos diários náuticos, os cronistas, ou quaisquer outras entidades, nos deem informações de como o observador estava equipado para efetuar complexas observações. Os instrumentos náuticos embarcados são, como se disse acima, aparentemente só os usados na navegação a bordo, durante a viagem.

As ampulhetas poderiam ter sido usadas para as observações de longitude, como comentámos oportunamente, mas não é este um instrumento fiável para a fornecer a hora local e medir intervalos de tempo.

Ainda a propósito do tempo local, veja-se a preocupação de Regiomontanus, que apresenta, como vimos acima, no seu *Kalendarium*, um relógio de Sol de alturas, que deverá ser bastante rigoroso e que garante a hora por observação do Sol e não por qualquer processo mecânico de medir o tempo. É esta uma clara indicação, de que Johann Müller (Regiomontanus) sugere ao utilizador das suas efemérides, rigor na observação da hora do local, proporcionando-lhe até um instrumento para o efeito.

Também John Michael Steele, na sua tese de doutoramento já citada, e em muitos outros trabalhos de sua autoria, referindo detalhes da atividade científica de Regiomontanus, e comentando as observações de eclipses por astrónomos Árabes, afirma:

> The instrument used to measure altitudes during the observed eclipses is hardly ever mentioned, but it was in all likelihood a hand-held astrolabe. This device functioned both as an instrument for measuring altitudes and as an analogue computer for converting altitudes into local times. Alternatively, tables have been found that enable altitude measurements to be converted to local times.[41]

Como se vê, a preocupação no rigor da medição do tempo local é patente nos astrónomos de todas as épocas. Contudo, na atividade de San Martin, há poucos indícios que nos permitam apreciar a qualidade da sua atividade e os seus dotes de astrólogo.

Note-se por exemplo as experiências que fizemos a bordo da *Sagres*, de determinação da longitude por distâncias lunares, e sigam-se as cerca de 12 páginas em que são descritas, explicadas e justificadas as ações que envolvem a execução deste método[42].

Note-se ainda, que com instrumentos modernos, tabelas rigorosas, observadores experientes, errámos, na longitude, 28', 25' e 4'. Será normal o rigor de algumas das observações de San Martin?

Acresce ainda o facto de que Regiomontanus viveu e trabalhou até 1467, os seus trabalhos científicos eram conhecidos na época, mas San Martin, salvo referência às tabelas, parece algo alheado da restante, e muito importante, atividade astronómica do autor das mesmas.

No entanto, todas as suas observações puderam ser reconstituídas nos modernos programas de computador, e existiram na realidade.

---

[41] Cf. STEELE, John Michael a- **Observations and Predictions …**, *op. cit.*, p. 81.
[42] Ver PEREIRA, José Manuel Malhão - **Estudos da História da Náutica e das Navegações de Alto Mar**, pp. 57-69.

Mas todas elas necessitavam de um relato semelhante ao que chegou ao nosso conhecimento relativo às observações no Rio de Janeiro, mas com mais informações de caráter científico.

As observações de San Martin, tiveram importantes consequências políticas, assunto já profundamente estudado. Contudo, consideramos que a viagem de Fernão de Magalhães fechou o ciclo do conhecimento de todos os oceanos. E provocou, consequentemente, grande atividade na sua exploração, especialmente agora no Oceano Pacífico, que até ao estabelecimento da Carreira de Manila em 1565 foi navegado por pelo menos quatro importantes frotas, que alargaram o conhecimento Europeu da área.

Mas o novo mundo estava simultaneamente a ser explorado, e a necessidade de um melhor conhecimento geográfico das Américas e não só, provocaram muitas ações de caráter científico. Teve especial relevo a medição de longitudes, que se incluíram na necessidade de medir o Império, como Manuel Morato-Moreno afirma no seu recente trabalho.

Vejamos o que pensava Filipe II:

> Para el pragmático Felipe II, con un interés personal por la geografía, el Nuevo Mundo había de ser descrito con precisión no solo para satisfacer su curiosidad, sino también de cara a la administración del más vasto imperio hasta entonces conocido.5 Este magno proyecto se planteó con unas premisas que desde el punto de vista teórico lo hacían perfectamente factible: se confeccionarían mapas generales, desglosables en otros tantos particulares que, como piezas de un gran puzle, una vez encajadas en su lugar correspondiente, compondrían un detallado y exacto mapa continental. Para lograr ese «encaje» era necesario referenciar cada mapa en un sistema de coordenadas geográficas de meridianos y paralelos.[43]

Para concretizar estes objetivos, tornava-se necessário determinar longitudes em inúmeros locais, tendo-se optado por utilizar os eclipses de Lua, mais frequentes do que os de Sol, e mais fáceis de observar.

E esta ação foi levada a cabo, conforme descreve o autor neste seu trabalho, que tenta reconstituir os instrumentos usados pelos executantes da missão, que estavam espalhados pelos territórios do Império.

Outro trabalho muito esclarecedor é o de María M. Portuondo, que, segundo a autora, terá o seguinte objetivo:

> This paper examines the instruments and techniques used in one of the projects that resulted from their efforts to produce a more accurate description of the world: the project (1577–88) to determine the longitude of all of Spain's overseas territories using lunar eclipses. The first part of this article discusses the project's conception, scope, and historical precedents. The second part develops mathematical models for the methods used and instruments employed, and also assesses how these were used to yield longitudinal coordinates.[44]

[43] Ver MORATO-MORENO, Manuel - La medición de un imperio: reconstrucción de los instrumentos utilizados en el proyecto de López de Velasco para la determinación de la longitude, p. 599.

[44] Ver PORTUONDO, Maria M. - **Lunar Eclipses, Longitude and the New World**. Outro trabalho, muito elucidativo da ação dos ibéricos no conhecimento geográfico do mundo, é o de RANDLES, W. G. L. - **Portuguese and Spanish Attempts to Measure Longitude in the 16th Century**.

Consideramos, finalmente, que as nações ibéricas deram à Europa e ao mundo, nos séculos XVI e XVII, todas as informações necessárias para que as grandes explorações científicas europeias do século XVIII tivessem sucesso.

E Andrés de San Martin teve a sua quota parte de responsabilidade na colheita dessas informações, sendo, contudo, necessário encontrar os documentos que entregou aos seus irmãos portugueses para que melhor se esclareça a sua atividade.

Bibliografia

BARROS, João de, **Décadas da Asia** (1552-1615), 4 vols. (Lisboa, 1946) Década III, Libro V, Cap. X. , vol. III.

CAMS, Mario, "Converging Interests and Scientific Circulation Between Paris and Beijing (1685-1735): the Path Towards a New Qing Cartographic Practice", in Armand Colin, **Revue d'Histoire des Sciences**, Paris, 2017, pp. 47-78.

CASTANHEDA, **Fernão Lopes de, História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, Livros V e VI, 1ª ed. R., na. Pedro de Azevedo, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1929.

CASTRO, Xavier de, Hamon, Jocelyne, Thomaz, Luís Filipe, Le Voyage de Magellan (1519--1522), **La relation d' Antonio Pigafetta & autres témoignaves** 2 vols., Paris, Chandeigne, vol. 1.

comentário "El Padre José Monteiro da Rocha, S. J., y el Método de Obtención de la Longitud por Distâncias Lunares", in José Manuel Malhão Pereira, **Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar**, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 4 vols., vol. 2, pp.125-150.

LAGUARDA TRIAS, Rolando A., Las "Longitudes Geográficas de la Membranza de Magallanes Y del Primer Viaje de Circunnavegación", in **A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas**, coord. A. Teixeira da Mota, Lisboa, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1975.

Le Grand Dictionaire de L' Académie Françoise, Dédié au Roy, seconde Editions, Revue et Corrigée de Plusieurs Fautes, ... Tome Second (M-Z), à Paris, Chez la Veuve de Jean Baptiste Coignard, 1695.

LIMA, D. Luiz Caetano de, **Geografia Histórica de Todos os Estados Soberanos de Europa**, **Com as mudanças, que houve nos seus Domínios, Especialmente pelos Tratados de Utrecht**, Rsatad, Baden, da Barreira, da Quadruple Aliança, de Hannover, e de Sevilha; e com as Genealogias das Casas reynantes, e outras muy principaes, Dedicada À Sacra, Real, Augusta Magestade Delrey D. João V, 2 Tomos, Lisboa, Joseph Antonio da Sylva, 1736.

MENA GARCIA, Carmen, "Conocer y dominar los astros. El piloto Andrés de San Martín y expedición Magallanes/Del Cano", in **Temas Americanistas, nº 44**, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020, pp. 197-321.

MORATO-MORENO, Manuel, "La medición de un imperio: reconstrucción de los instrumentos utilizados en el proyecto de López de Velasco para la determinación de la longitude", in **Anuário de Estudos Americanos**, Sevilha, Universidade de Sevilha, Julho-Dezembro, 2016.

MOTA, Avelino 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**, coord. A. Teixeira da Mota, Lisboa, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1975.

PEREIRA, José Manuel Malhão, "Experiências com Instrumentos e Métodos Antigos de Navegação", in **Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar**, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, vol. 2.

PEREIRA, José Manuel Malhão, **Estudos da História da Náutica e das Navegações de Alto Mar**, 2 vols., Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, vol. 2.

PEREIRA, José Manuel Malhão, **Roteiros Portugueses dos Séculos XVI a XVIII. Sua Génese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre**, Porto, Fronteira do Caos, 2022, [a publicar].

PORTUONDO, Maria M., **Lunar Eclipses, Longitude and the New World**, The John Hopkins University, Journal for the History of Astronomy, 2009.

Ptolomey's Almagest, transl., notes by G.J. Toomer, Princeton, Princeton University Press, 1998.

PUENTE Y OLEA, Manuel, **Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación**, Sevilla, Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, 1900; 2ª edición, 1910.

RANDLES, W. G. L., **Portuguese and Spanish Attempts to Measure Longitude in the 16th Century**, Coimbra, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985.

REGIOMONTANUS, Johannes, **Kalendarium**, Viena, Biblioteca da Universidade.

ROCHA, José Monteiro da, **Methodo de Achar a Longitude Geografica no mar e na terra elas obsevçoens e cálculos da Lua para uso da Navegação Portuguesa**, Ms. 511 da Coleção Pombalina, Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, s.d..

Second Voyage du Pere Tachard et des Jesuites Envoyez par le Roy au Royaume de Siam. Contenant Diverses Remarques d'Histoire, de Physique, de Geographie, & Astronomie, Paris, Daniel Hortmels, 1689 (Apêndice 28).

STEELE, John M. e F. Richard Stephenson, **Eclipse Observations made by Regiomontanus and Walther**, Durham, JHA, xxix, 1998.

STEELE, John Michael, **Observations and Predictions of Eclipse Times by Astronomers in the Pre-Telescopic Period**, PHD Thesis, Durham, University of Durham, 1998,

TACHARD, Guy, **Voyage de Siam des Peres Jesuites, Envoyées par le Roy, aux Indes. la Chine, Avec Leurs Observations Astronomiques, & leurs Remarques de Physique, de G.ographie, & d'Histoire**, Amsterdam, Pierre Mortier, 1687.

VEIGA, Eusébio da, **Planetário Lusitano Explicado Com Problemas, e Exemplos Praticos** ..., Lisboa, Miguel Manescal da Costa, 1758.

MÉTODO DAS DISTÂNCIAS LUNARES COMPARAÇÃO DAS PROPOSTAS DE WERNER E FALEIRO

António Costa Canas[1]
Carlota Simões[2]

Resumo

Para determinar a longitude das Molucas, Fernão de Magalhães pediu a Rui Faleiro que preparasse um regimento com propostas para o cálculo daquela coordenada. O cosmógrafo português sugeriu três métodos, consistindo um deles na observação da distância angular entre a Lua e outro astro. Poucos anos antes, em 1514, o cosmógrafo alemão Johannes Werner sugerira um processo semelhante, sendo considerado pela historiografia como o "inventor" do método das distâncias lunares. Nesta comunicação serão comparadas as duas propostas, tão próximas cronologicamente, para perceber quais as semelhanças e diferenças entre ambas. Serão igualmente apresentados outros casos de possíveis utilizações deste método, anteriores à proposta de Werner, nomeadamente por Colombo e Vespúcio. Durante a viagem, Andrès de San Martin teria usado, várias vezes, o método das distâncias lunares. António de Herrera apresenta uma descrição detalhada da observação por ele feita no Rio de Janeiro, indicando as alturas obtidas. Será analisada essa descrição, usando ferramentas atuais de cálculo, para perceber a validade do método proposto.

Palavras-chave: Andrès de San Martin, Distâncias lunares, Johannes Werner, Longitude, Rui Faleiro.

Abstract

To determine the longitude of the Moluccas, Fernão de Magalhães asked Rui Faleiro to prepare a regulation with proposals to calculate the coordinates. The Portuguese cosmographer suggested three methods, one of which consisted in observing the angular distance between the Moon and another celestial body. A few years earlier, in 1514, the German cosmographer Johannes Werner had already suggested a similar process regarded by historiography as the "inventor" of the lunar distances' method. This paper will compare these two proposals, so chronologically close, in order to understand the similarities and differences between them. We will also present other cases of possible use of the method, previous to Werner's proposal, namely by Columbus and Vespucci. During the voyage, Andrès de San Martin allegedly used the lunar distances method several times. António de Herrera presents a detailed description of the observation made in Rio de Janeiro, indicating the obtained heights. Using present day calculation tools we will analyse the method in order to understand its validity.

Keywords: Andrès de San Martin, Lunar distances, Johannes Werner, Longitude, Rui Faleiro.

[1] Escola Naval. Centro de Investigação Naval & Centro de História da Universidade de Lisboa costacanas@gmail.com
[2] Professora e Investigadora. Universidade de Coimbra. FCTUC-CFisUC. carlota@mat.uc.pt

Introdução

As grandes viagens oceânicas, levadas a cabo pelos navegadores portugueses, a partir do século xv, foram possíveis devido a algumas inovações introduzidas na Arte de Navegar. A mais significativa foi, provavelmente, a possibilidade de determinar a latitude pela observação de determinados astros, que é relativamente fácil e não implica grandes cálculos matemáticos, nem exige a utilização de instrumentos sofisticados. Por outro lado, a obtenção da longitude, com um rigor comparável ao que se conseguia para a latitude, é bastante mais complexa. Até à invenção do cronómetro, que resolveu definitivamente o problema da longitude, foram várias as propostas para a sua determinação, embora nenhuma delas fosse totalmente eficiente. Neste texto vamos tratar de uma das técnicas que terá sido usada durante a viagem de Magalhães, o método das distâncias lunares, apesar de não ter dado grandes resultados, de acordo tanto com o relato de San Martin, o astrónomo da armada, como com os cálculos que podemos efetuar hoje em dia com recurso a ferramentas informáticas.

A viagem de Fernão de Magalhães

A descoberta da América, em 1492, por Cristóvão Colombo, veio colocar um problema relacionado com a soberania sobre as terras descobertas. O Tratado de Alcáçovas-Toledo, assinado em 1479, pelos Reis Católicos, Isabel de Castela e Fernando de Aragão, por um lado, e por D. Afonso V, de Portugal e seu filho herdeiro, D. João II, pelo outro, definia uma linha divisória, em latitude, garantindo a cada uma das partes os direitos de navegação e descoberta de novas terras. Colombo tinha navegado ao serviço dos Reis Católicos e as terras onde ele tinha chegado estavam na zona de influência portuguesa.

Para resolver o problema acima enunciado, foi negociado um novo tratado. Assinado em Tordesilhas, em 1494, previa a divisão do mundo em duas esferas de influência, sendo a linha divisória definida por um meridiano. Esse meridiano ficava situado 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde:

> …a suas altezas praz, e os ditos seus procuradores em seu nome e por virtude dos ditos seus poderes outorgaram e consentiram que se faça e assine pelo dito mar oceano uma raia ou linha direta de pólo a pólo; a saber do pólo árctico ao pólo antárctico, que é de norte a sul. A qual raia ou linha se haja de dar e dê direta, como dito é, a 370 léguas das ilhas de Cabo Verde para a direção à parte do poente, por graus ou por outra maneira como melhor e mais prestes se possa dar de maneira que não sejam mais.(Albuquerque, 1989, pp. 67–68)

Este articulado colocava logo um primeiro problema, que era a definição de qual das ilhas de Cabo Verde é que deveria ser considerada. Geralmente, considera-se que seria a ilha de Santo Antão, por ser a mais ocidental do arquipélago. Por outro lado, não era possível, na época, definir a localização do referido meridiano que separava as duas áreas de influência. Existe um parecer de um cosmógrafo espanhol, Jaime Ferrer, consi-

derado como apêndice ao próprio tratado, que apresenta uma proposta de procedimento para determinar a localização do meridiano divisório.(Ferrer, 1989) No entanto, esta proposta não servia para resolver o problema, dificuldade que se vai manter por muitos anos, permanecendo após a viagem iniciada por Fernão de Magalhães. A problemática da delimitação do meridiano definido pelo Tratado de Tordesilhas, e do "anti-meridiano" tem merecido a atenção de vários autores, existindo uma excelente síntese de Luís de Albuquerque sobre o assunto.(Albuquerque, 1989)

O Tratado de Tordesilhas garantia aos Reis Católicos a exploração dos territórios na América, exceto a parte mais oriental da América do Sul, que viria a ser o Brasil, e para Portugal ficava este último espaço, assim como o direito de se expandir para os territórios africanos e asiáticos. Nos primeiros tempos, não teria existido a preocupação de tentar perceber onde é que se situava a fronteira entre os dois hemisférios, isto é, o "antimeridiano". Essa preocupação foi crescendo à medida que os portugueses iam avançando no Oriente, especialmente com a conquista de Malaca e o acesso às ilhas produtoras de especiarias, situadas além do estreito de Malaca:

> Con la anticipación de los Portugueses en la India y en Malasia, es cuando surge quizá la idea de delimitar las jurisdicciones de ambos paises en Oriente y portanto la idea del antimeridiano, para evitar una expansión portuguesa indefinida en aquellas regiones. En realidad, una nueva linea en el otro hemisferio no interesó nunca a Portugal, deseoso de impedir obstáculos a sus navegaciones y conquistas, aunque tuvo que avenir-se a tratar sobre ella; si interesaba a España al perder terreno en Oriente ante el afortunado avance lusitano. Portugal podía extenderse ilimitadamente dada su ventajosa situación, pero Castilla veía a su rival acercarse o apoderarse de los países codiciados e intentaba salvar lo que le fuera posible. (Ezquerra Abadía, 1975, p. 12)

Como se nota, a partir da transcrição anterior, a Espanha estava particularmente interessada em definir a localização do "antimeridiano". Vários autores defendiam que esse limite passava por regiões nas quais os portugueses já tinha estabelecido relações comerciais, na Insulíndia. Magalhães considerava que as ilhas Molucas, principais fornecedoras de cravo, se encontravam dentro do hemisfério espanhol:

> Muy poderoso Señor
> Porque podria ser que el Rey de Portugal quisiesse en algum tempo decir que las islas de Maluco estan dentro de su demarcacion, Y podria mandar cambiar la derrota de las costas y acortar los golfos de la mar, sin que nadie ge lo entendiesse, ansi como yo lo entiendo, y sé como se podria hacer, quise por servicio de V. A. dejarle declarado las alturas de las tierras y cabos principales, y las alturas en que estan ansi de latitude como de longitud; y con esto sera V. A. avisado para que, subcediendo lo dicho, yo fuese falescido, tenga sabido la verdad.(Magalhães, 1519)[3]

[3] Seguiu-se a transcrição de (Visconde de Lagoa, 1938, p. 75)

Para atingir este desiderato, Magalhães solicitou o apoio dos irmãos Rui e Francisco Faleiro, dois portugueses que foram para Sevilha em 1517. Aquele que deu o contributo mais relevante para a questão da longitude foi Rui Faleiro:

> O que comprova que 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 castelhano.
> Através dos cronistas Castanheda, Barros e Herrera, sabemos que Rui Faleiro entregou o regimento antes da partida da armada. Assim, o primeiro diz expressamente que Faleiro deu a Magalhães «Um grande regimento de trinta capítulos, pera que por tres maneyras podesse conhecer a distancia e diferença que andasse de leste-oeste». O mesmo Castanheda diz também que, já em viagem, Magalhães mostrara o Regimento aos pilotos e ao cosmógrafo Andrés de San Martin a fim de se pronunciarem sobre seu préstimo, tendo os primeiros respondido por escrito «que não se podia usar daquele Regimento nem aproveitava para se navegar por ele» e Andrés de San Martin ressalvado o quarto capítulo, «que dizia que pola conjunção que a lua tem com as estrelas fixas e com o sol se pode saber o que hũa terra dista da outra na altura de leste a oeste». João de Barros dá a mesma informação. Quanto a Herrera, refere que Andrés de San Martin, em S. Julião, desceu em terra para ensaiar o Regimento de Rui Faleiro, para o que levou «la aguja y quadrante y las otras cosas q mandava en su Regimiento» e determinou a variação da agulha.(Mota, 1975, p. 308)

Rui Faleiro preparou um regimento com três propostas diferentes para calcular a longitude durante a viagem. Este regimento foi incluído, com ligeiras alterações, por Pigafetta no seu *Tratado de Navegação*. Inicialmente estava previsto que Faleiro integrasse a expedição, com um cargo semelhante ao de Magalhães, mas devido a problemas de saúde mental acabou por não embarcar. Quem ficou com a responsabilidade de utilizar os métodos por ele propostos foi Andrés de San Martin.

O regimento de Rui Faleiro continha 30 capítulos. Começa por explicar, sucintamente, o que é a longitude, referindo que conhece vários processos para a sua determinação, mas que irá explicar apenas três deles: pela latitude da Lua, pelas conjunções e oposições da Lua com estrelas fixas (distâncias lunares) e pela observação da declinação magnética. A explicação do primeiro é algo confusa e o mesmo não teria qualquer utilidade; o segundo foi o único que mereceu a confiança de Andrés de San Martin e que ele utilizou várias vezes na viagem; finalmente o terceiro era o preferido de Rui Faleiro, que lhe dedicou vários capítulos, que ocupam a maior parte do conteúdo do regimento. A razão da sua preferência residia no facto de não serem necessários conhecimentos de astronomia para a sua utilização, no entanto, este método, proposto em 1514 pelo piloto João de Lisboa, baseava-se no pressuposto errado de que a longitude variava proporcionalmente com a declinação magnética. Seguidamente será analisada a proposta de Rui Faleiro, sobre as distâncias lunares, sendo comparada com a proposta de Johannes Werner, que tinha sido publicada poucos anos antes, fazendo-se igualmente uma comparação com as observações que San Martin fez e para as quais existe informação.

Longitude pelas distâncias lunares

Para melhor se entender o método proposto por Faleiro, importa explicar, sucintamente, a fundamentação teórica do mesmo. A Lua tem um movimento de translação em torno da Terra, que completa em cerca de um mês. Devido a esse movimento próprio da Lua, ela move-se, relativamente aos outros corpos celestes, variando a distância angular entre a Lua e os outros astros, lentamente, mas de uma forma que pode ser medida. Uma vez que a Lua demora quase 30 dias a completar uma rotação (360º), desloca-se a uma velocidade angular ligeiramente superior a 12º por dia, em relação às estrelas. Vista da Terra, a Lua tem um movimento aparente de pouco mais de 13º por dia ao longo da eclítica, uma vez que a Terra também apresenta um movimento próprio em torno do Sol. Em rigor, apenas as estrelas apresentam movimento aparente regular e uniforme. Quanto aos vários astros do sistema solar apresentam movimentos diferentes uns dos outros. A palavra planeta significa astro errante, porque se percebeu que os planetas iam variando as suas posições em relação às constelações. Na conceção ptolemaica do cosmos, o Sol era considerado um planeta porque também ele se move em relação às constelações. No entanto, estas diferenças na velocidade angular dos diferentes planetas e destes em relação às estrelas são pouco significativas, ao contrário daquilo que acontece com a Lua, pois é o único planeta que tem um movimento próprio em torno da Terra.

Como o movimento próprio da Lua ocorre no sentido contrário ao movimento aparente dos restantes astros (movimento aparente esse que é devido ao movimento real de rotação da Terra) a Lua "atrasa-se" pouco mais de um grau a cada duas horas. Devido a esta diferença de velocidade de movimento entre a Lua e os outros corpos celestes a Lua vai passando pelos meridianos celestes dos diferentes astros, chamando-se conjunção ao fenómeno astronómico em que dois astros se encontram no mesmo meridiano. As conjunções tinham um interesse especial em termos de astrologia, assim como as oposições, que ocorrem quando dois astros se encontram em meridianos diametralmente opostos, ou seja, desfasados de 180º. Por esse motivo, os almanaques astronómicos da época de Magalhães possuíam informação sobre a ocorrência destes fenómenos, sendo também relativamente fácil de calcular a hora a que os mesmos ocorriam, para alguém que possuísse alguns conhecimentos de astronomia.

Qual o interesse das conjunções e oposições para o cálculo da longitude? Calculando a hora de ocorrência de um destes fenómenos num dado meridiano e observando o mesmo num meridiano diferente, comparando a hora do meridiano da observação, com a hora calculada para outro meridiano, sabia-se a diferença de longitude entre ambos. Ora, os almanaques tinham as efemérides calculadas para um meridiano de referência e o observador numa terra distante conseguia saber a hora da observação para o local onde se encontrava. Comparando ambas obtinha a diferença de longitude.

Em cada translação da Lua ela vai ter uma conjunção e uma oposição com cada um dos astros. Na prática, para o cálculo da longitude interessam apenas os astros que se encontram próximos do plano da eclítica, isto é, o plano em que o Sol faz o seu movimento anual aparente, causado pela translação da Terra em torno do Sol. Os movimentos aparentes dos planetas decorrem todos próximo desse plano, existindo também algumas

estrelas nessas condições. Quando, numa conjunção, o disco lunar passa sobre o plano que une a Terra a um outro astro, a Lua vai "esconder" esse astro, ocorrendo uma ocultação. No caso de o astro ocultado ser o Sol, ocorre um eclipse do Sol. Os eclipses da Lua acontecem nas mesmas circunstâncias, mas quando se dá uma oposição entre o Sol e a Lua.

Para utilizar uma conjunção, ou uma oposição, da Lua com outro astro, não era obrigatório que o fenómeno fosse visível. Poderia acontecer que o fenómeno acontecesse quando os astros se encontrassem abaixo do horizonte, logo invisíveis para o observador. Nesses casos, media-se a distância angular entre os astros. Como era conhecida a "velocidade" de deslocação da Lua em relação aos outros astros (cerca de um grau a cada duas horas), com uma regra de três simples, calculava-se o tempo decorrido desde a hora do fenómeno, caso este já tivesse acontecido; ou então o tempo que faltava para a sua ocorrência, sendo assim possível saber a hora do mesmo. Ambos os métodos aqui analisados, de Faleiro e de Werner, se baseiam nestes princípios, embora existam algumas diferenças entre um e o outro, que serão analisadas seguidamente.

Começando pela proposta de Faleiro, transcreve-se o seu enunciado:

> Otrosi, por la conjuncion que yo sé que la luna ha de tener com alguna de las Estrellas fixas á cierta ora en Sevilla, como por quales quier ciertos almanaques se puede saber ó por las oposiciones de la luna que se hazen en grado opósito del sol te puedo enseñar que las oras en que primero es en hocidente la dicha conjuncion, que aquella es la diferencia que estás mas al hocidente que Sevilla, lo qual otrosi es mui util para los que navegan en hocidente, é cosa de mui poco arteficio para saber.
>
> Quierote yo por aqui dar un exemplo, y has de presuponer esta verdad: que la luna anda al rebes de como andan los cielos de Ocidente á Oriente treze grados que es el Sur medio motuo poco mas ho menos, y por que mejor entiendas has de saber que la luna está en primere cielo y las Estrellas están en el octavo y la luna no se ayunta jamás con ninguna de las dichas Estrellas: tan gran distancia ay della ha hellas; mas llamamos conjuncion de la luna con las Estrellas, quando la luna se antepone á nuestro rayo visual derecho de aquellas Estrellas fixas, lo qual no haze en mesmo tiempo á los que estan en Sevilla y á los que estan en Valencia. En esta manera lo verás en la figura; á los que estan en Sevilla su rayo visual es *a*: y a hellos el rayo visual de Valencia es *u*: y presupuesto esto, es lo que la luna anda de Ocidente en horiente; anda en dos oras, un grado y pocos menutos mas, á las veces primero tiene conjuncion con la Estrella á los que están en Sevilla que á los que están en Valencia, por lo qual distancia de oras, que primero fue la conjuncion, en Sevilla se sabe quanto el hombre está arredrado de Valencia hazia poniente en longitud, lo qual otrosi es cosa buena e loable. Escribo aqui estos motivos porque empeçados á usar para los que supieren algo hallen en ello el fruto devido; y mira que has de dar á cada hora que hubiere de diferencia quinze grados, y á cada 4 menutos de hora un grado.(Faleiro, 1519, p. 3)

Do primeiro parágrafo retiram-se informações interessantes. Em primeiro lugar, a sua sugestão consiste em observar conjunções da Lua com estrelas fixas, assim como oposições da Lua com o Sol. Como se verá adiante, as observações que se conhecem de

San Martin são apenas de conjunções e oposições da Lua com planetas (incluindo nestes o Sol) não existindo referências à observação de estrelas. O meridiano de referência para o qual Faleiro propõe que se calculem as horas é o de Sevilha. Esta opção tem certamente a ver com o facto de viver nesta cidade e ser daqui que partiu a armada da Magalhães. Como também se constatará nos cálculos que se conhecem de San Martin, este usou tabelas de efemérides de Zacuto, calculadas para o meridiano de Salamanca, e de Regiomontano, calculadas para Ulm, na Alemanha. Para depois calcular a longitude de um determinado lugar em relação a Sevilha, bastava conhecer a diferença de longitude entre esta cidade e Salamanca, ou Ulm, indicando San Martin os valores que considerou para essas diferenças.

No parágrafo seguinte, Faleiro explica como se pode usar o processo, mencionando igualmente uma figura que ajudará a compreender a explicação. Nos manuscritos que se conhecem, com o texto de Faleiro, não existe nenhuma figura. Inclusivamente, Pigafetta transcreveu o texto de Faleiro e faz referência a essa figura, mas no códice de Pigafetta a figura também não aparece, existindo apenas nas versões impressas do seu texto. Neste parágrafo, Faleiro parece sugerir a utilização da paralaxe como forma de calcular o valor da longitude, mas mais à frente neste texto veremos que tal não é de todo possível.

Na sua explicação, Faleiro indica ainda qual o valor que considera para o movimento médio da Lua em relação aos restantes astros, 13 graus, que será o valor diário, embora ele não o diga de forma clara. Este valor corresponde a um valor de cerca de pouco mais de um grau por cada duas horas, que ele indica. O texto de Faleiro é algo incompleto. Ele não refere em nenhum lado a medição da distância angular entre a Lua e o outro astro, para se usar essa distância no cálculo do intervalo de tempo entre o momento da observação e a ocorrência da conjunção. Contudo, pode deduzir-se que seria esse o seu intento, pois só assim faz sentido referir a velocidade de deslocação da Lua em relação aos outros astros. Mas como ele não menciona a necessidade de medir a distância lunar, fica a dúvida de como é que ele pretendia que se medisse essa distância.

Segue o texto da proposta de Werner. O original é em latim, mas preferiu-se usar uma tradução publicada em inglês:

> To find the difference in longitude between two places which are very far from one another by means of the true motion of the Moon and by means of a fixed star which is no more than 5° in latitude from the ecliptic.
> In this problem it must be established that the tables for the mean and true motions of the Moon have been precisely computed for one of the two given locations and that they have been accurately verified. Moreover, the [positions] of the fixed stars which are used in solving this problem should be accurately known in longitude as well as in latitude.
> With these matters having been established, let there be two places, which are very far from one another. It is our purpose to find the difference in longitude between them. Then, let the geographer go to one of the given places and from there observe, with this observing staff at a known time, the distance between the Moon and one of the aforementioned fixed stars which diverges little or not at all from the ecliptic. If we divide this distance by the Moon's true motion for one hour,

> there will result either the time at which the Moon is in conjunction with this fixed star if such a conjunction of these bodies is yet to occur in the future, or else the time at which that conjunction of the Moon and the observed star did occur.
> Next, let the geographer calculate this conjunction of the Moon and the fixed star for the meridian of the other, distant location by means of accurate tables of the Moon's true and mean motions for that distant location. Finally, by comparing these two times for the meridians of those two places, just as was explained above for lunar eclipses, he will find the difference in longitude between these two places. QED.
> The Moon's parallax in longitude, which is insignificant, should not worry the geographer. But if he is bothered by doubts about this detail, then let him consult the fifth book of Ptolemy's great work [the Almagest] and he will immediately find the true elongation of these bodies from the apparent distance of the Moon from this fixed star (Murschel, 1996, p. 386).

Tal como Faleiro, também Werner sugere a observação da Lua e de alguma estrela fixa. Coloca, contudo, uma restrição às coordenadas das estrelas a utilizar, devendo estar próximas da eclítica, não se afastando mais de cinco graus desta linha. Tal restrição tem a ver com o facto de a seguir ele sugerir que se meça a distância angular entre ambos os astros, e como a Lua se desloca sempre próxima da eclítica, garantia-se que os dois astros tinham movimentos em planos próximos um do outro. Seguidamente chama a atenção para a necessidade de ter tabelas com valores rigorosos dos movimentos da Lua e das estrelas, calculados para um determinado meridiano que servia de referência para calcular as longitudes.

O processo proposto por Werner consistia em medir a distância angular entre a Lua e a estrela, usando uma balestilha (*observing staff*), determinando a hora da observação. Dividindo esse ângulo pelo valor da variação angular da Lua durante uma hora, obtinha-se o intervalo de tempo entre a hora da observação e a hora em que a Lua estava em conjunção com a estrela, conhecendo-se então a hora a que a conjunção ocorrera no local da observação. A partir das tabelas de efemérides, calculava-se a hora em que a mesma conjunção ocorrera no meridiano de referência. Comparando ambas as horas, calculava-se a diferença de longitude entre os locais.

Expostas as duas propostas, importa perceber que observações foram feitas por San Martin. João de Barros menciona várias determinações de longitude que o piloto teria obtido, recorrendo a conjunções e oposições da Lua com planetas e com o Sol, assim como usando um eclipse do Sol:

> No Rio de Janeiro, a dezassete dias do mês de Dezembro de quinhentos e dezanove, tomou êle ũa conjunção de Júpiter com a Lũa; e no primeiro de Fevereiro de quinhentos e vinte tomou outra oposição da Lũa e Vénus; e a vinte e três do dito mês e era, outra do Sol e da Lũa; e em dezassete de Abril do mesmo ano, um eclipse do Sol, e a vinte três de Dezembro, já passado o estreito, ũa oposição do Sol e da Lũa, e todas estas observações calculava sobre o meridiano de Sevilha.(Barros, 1946, p. 297)

Analisando efemérides astronómicas para as datas indicadas por João de Barros, confirmam-se todas as conjunções e oposições indicadas, com exceção da oposição do

dia 23 de fevereiro de 1520, que não foi entre Sol e Lua, mas sim entre Júpiter e Lua. Confrontando as datas indicadas com o roteiro da viagem de Magalhães, conseguimos ainda determinar em que local foi feita cada uma das observações indicadas (Figura 1).

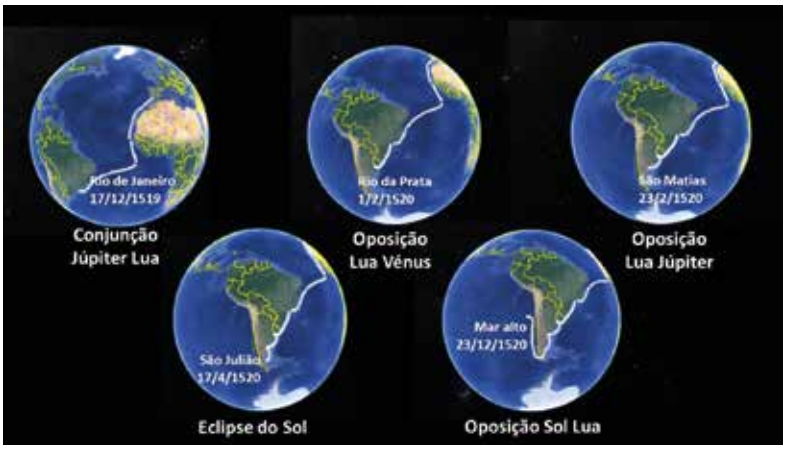


Figura 1 – datas e locais das observações feitas por Andrès de San Martin (Fonte: Google Earth).

Observando a linha de visibilidade do eclipse total do Sol de 17 de abril de 1520, confirma-se ainda que este foi visível como total em São Julião, local onde então se encontrava Andrès de San Martin e a armada de Magalhães (Figura 2).

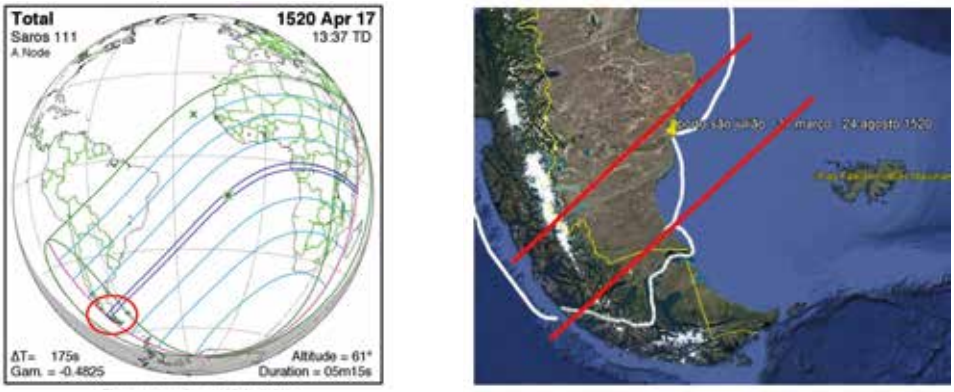


Figura 2 – Linha de visibilidade do eclipse total do Sol de 17 de abril de 1520.
(Fonte: www.EclipseWise.com/eclipse.html e GoogleEarth)

Destas observações, conhece-se uma descrição mais ou menos detalhada do procedimento seguido no Rio de Janeiro, assim como o valor obtido da longitude, e sabe-se qual o valor da longitude no caso do eclipse, embora não se conheça como foi calculada, sendo este último valor bastante próximo do real. Laguarda Trias que tem um estudo bastante detalhado sobre a questão da longitude na viagem de Magalhães, avança a hipó-

tese de San Martin não ter realmente usado a observação do eclipse para calcular a longitude. A sua argumentação é a seguinte: embora o eclipse fosse visível em San Julian, não o era na Europa, logo não seria referido nos almanaques que San Martin usou. Para Laguarda, San Martin teria também usado o método das distâncias lunares neste caso:

> Se presenta, por consiguiente, el dilema de averiguar si San Martín fingió haber utilizado el eclipse para justificar los resultados alcanzados por otros medios, considerados entonces menos seguros, o si Barros y Castanheda interpretaron mal el texto del cosmógrafo. Sea lo que fuere, San Martín calculó la longitud de San Julián con una exactitud impropia para su tiempo. ¿Cómo llegó a este resultado? A nuestro parecer, mediante el método de las distancias lunares. Durante la invernada en San Julián debió realizar innumerables tentativas, valiéndose de conjunciones y oposiciones con estrellas y planetas hasta que finalmente la coincidencia de las cifras le permitió dar ese resultado, que constituye una portentosa demostración de su habilidad técnica (Laguarda Trías, 1975, p. 164).

O argumento de Laguarda Trias tem uma fragilidade. O facto de aquele eclipse não constar dos almanaques de Regiomontano ou Zacuto não implica que o mesmo não pudesse ser usado para o cálculo da longitude. Um eclipse do Sol é um caso particular de uma conjunção, em que o Sol e a Lua estão praticamente no mesmo plano, de modo que a Lua oculta o Sol durante a conjunção. Ora, se San Martin sabia calcular a hora das conjunções, certamente teria facilidade em prever o eclipse e calcular a sua hora exata.

Importa, por fim, ver a descrição da observação de San Martin no Rio de Janeiro, apresentada com algum detalhe por Herrera:

> Estando en este rio de Genero, Sabado a diez y siete de Diziembre, a las quatro horas y treynta minutos dela mañana, que eran siete horas y treynta minutos antes de medio dia, se vio la Luna sobre el Orizonte Oriental, en altura de veynte y ocho grados y treynta minutos, y Iupiter eleuado sobre ella, en altura de treynta y tres grados y 15 minutos deduciēdo el altura de la Luna de la de Iupiter, se hallò de diferencia quatro grados y quarenta y cinca minutos, que boluiendo a tras con el mouimiento de la Luna a ponerse en la conjuncion de Iupiter, nueue horas y quinze minutos, en cuyo espacio mouio la Luna los dichos quatro grados y 45 minutos: deduciendólos de las 16 horas y 30 minutos de la Nota, parece que fue el Viernes diez y seys de Diziembre, a las 7 horas y 15 minutos despues de medio dia Viene por las tablas del Zacuto, a la vna hora y 20 minutos despues de medio dia, en el Meridiano de Salamanca, este dia Sabado; y en el Meridiano de Seuilla, a la vna hora y doze minutos despues de medio dia. Y por el Almanac de Iuan de Monteregio hallaron, que vino a ser el dicho dia Sabado 17 de Diziembre, en el Meridiano de Seuilla, a la vna horas y diez minutos despues de medio-dia y segun esta conjunción, que parece que fue en este Meridiano, a los 16 de Diziembre 7 horas y 15 minutos despues de medio dia: parecia auer de diferencia deste Meridianno al de Seuilla 17 horas, y 55 minutos de lo qual infirieron haver error en la equacion de los movimientos en las tablas, porque es imposible ser tanta la longitud. Y el Piloto Cosmografo Andres de San Martin dixo, que otra vez notó en Sevilla la conjuncion de la Luna con Jupiter, i halló de error 10 horas, i 33 minutos de más, i aliende una hora, i 50 minutos de la diferencia del Meridiano de Sevilla al de Ulma.(Herrera y Tordesillas, 1601, pp. 132–133)

Resumidamente, o procedimento de San Martin foi o seguinte. Num determinado instante mediu a altura de Júpiter e a altura da Lua, subtraindo uma da outra para obter a distância entre estes astros. Sabendo a velocidade de deslocação da Lua em relação aos outros astros, calculou quanto tempo tinha decorrido desde o momento da conjunção desses dois astros, calculando assim a hora dessa conjunção para o Rio de Janeiro. A partir dos almanaques calculou a hora da conjunção em Sevilha, deduzindo a diferença de longitude entre os dois locais a partir da diferença das horas.

Teixeira da Mota afirma que San Martin usou um procedimento semelhante ao proposto por Werner:

> Da descripção chegada até nós das observações no Rio de Janeiro verifica-se que Andrés de San Martin utilizava um processo análogo ao indicado por Werner (cálculo da hora da conjunção em função de uma distância lunar). O referido processo constituía o primeiro passo para o método das distâncias lunares tal como foi seguido mais tarde (utilização directa da distância lunar observada) (Mota, 1986, p. 170).

Embora Teixeira da Mota não diga que San Martin tivesse consultado o texto de Werner, pode colocar-se a questão de tentar perceber se San Martin conhecia a proposta de Werner. Na realidade, existem algumas diferenças entre a proposta de Werner e a de Faleiro, algumas delas devidas à omissão de algumas informações por parte deste último. É muito provável que esta ideia de medir a distância entre a Lua e outro astro estivesse presente na mente de Faleiro, apesar de ele não a referir explicitamente. Os cronistas referem que San Martin usou o regimento do cosmógrafo português, embora também seja claro que a explicação escrita do método não seria suficiente para calcular a longitude pelas conjunções e oposições da Lua. Verifica-se que Faleiro indicou um movimento da Lua da ordem dos 13º por dia, (o movimento médio aparente da Lua é ligeiramente superior a 13º por dia), tendo San Martin considerado esse valor nos cálculos no Rio de Janeiro. Werner não refere nenhum valor concreto, mas recomenda cuidado em usar o valor correto, o qual tem pequenas oscilações em função do tempo. Por outro lado, tanto Faleiro como Werner referem que se devem observar as distâncias entre a Lua e estrelas e San Martin usou planetas, em vez de estrelas, não seguindo nenhum deles neste ponto. Quanto à medição do ângulo entre a Lua e os planetas, San Martin não usou a balestilha, conforme sugerido por Werner. Provavelmente esse instrumento não deveria ser conhecido ainda em Portugal, conforme refere Luís de Albuquerque, quando fala na introdução da balestilha na náutica portuguesa:

> E é mesmo de supor que os pilotos a não tenham usado antes de 1518, pois, como salientou Luciano Pereira da Silva, ela não se encontra mencionada entre os instrumentos fornecidos a Fernão de Magalhães para a sua viagem de circumnavegação.(Albuquerque, 1976, p. 15)

Desta comparação pode-se deduzir que, no essencial, ambas as propostas se baseiam no mesmo princípio e que San Martin também usou o método sugerido, embora divirja nalguns detalhes, tanto de uma proposta como da outra. Quanto à hipótese de San Martin conhecer o texto de Werner é pouco provável. Embora a primeira edição de

Werner seja de 1514, foi pouco difundida, só conhecendo uma difusão mais alargada vários anos depois:

> No other edition of his work was printed, and evidence that it was not widely distributed is shown by the fact that there were a sufficient number of copies remaining two decades later to warrant a fellow German, Peter Apian (1495-1552), to bind them into his *Introductio Geographica*.(Murschel, 1996, p. 378)

A observação da conjunção Júpiter Lua no Rio de Janeiro

Para um observador no Rio de Janeiro, a conjunção entre Júpiter e Lua do dia 17 de dezembro de 1519, que ocorreu no momento em que os astros atingiram a mesma ascensão reta, foi uma conjunção e uma quase ocultação. As posições dos dois astros naquele momento, relativas a um observador no Rio de Janeiro, encontram-se na tabela seguinte. Mas na verdade, esta conjunção não foi observada naquele local pois a conjunção ocorreu durante o dia, com o Sol elevado, e num momento em que os astros estavam abaixo do horizonte. Na tabela seguinte podemos constatar os valores negativos para a altura dos astros, indicando que se encontravam abaixo do horizonte.

17/12/1519	ascensão recta	declinação	azimute	altura
Lua	14h51m20.07s	-15º39'20.5"	228º48'17.3"	-35º20'07.9"
Júpiter	14h51m20.07s	-15º23'57.2"	229º01'53.7"	-35º30'48.1"

Além de os dois astros estarem alinhados verticalmente (diferença de azimutes 13'36"), estavam também alinhados horizontalmente (diferença de alturas 10'40"), posicionados a uma distância pouco maior que o semidiâmetro da Lua naquele momento (15'05"), colocando Júpiter junto da fronteira do disco lunar (Figura 3).

Figura 3 – Reprodução da conjunção Lua-Júpiter do dia 17 de dezembro de 1519 (Fonte: Stellarium).

Perante a impossibilidade de observar a conjunção, San Martin teve que escolher entre observar antes ou observar depois daquele momento. Na Figura 4 é visível a conjunção entre Lua e Júpiter abaixo do horizonte e o Sol acima do horizonte.

Figura 4 - Posição dos astros no momento da conjunção Lua-Júpiter para um observador no Rio de Janeiro (Fonte: Astrodienst).

Na Figura 5 encontra-se um momento possível para a observação: antes do nascer do Sol do dia 17 de dezembro de 1519, com Lua e Júpiter visíveis e o Sol ainda abaixo do horizonte. A Lua encontra-se mais elevada que Júpiter.

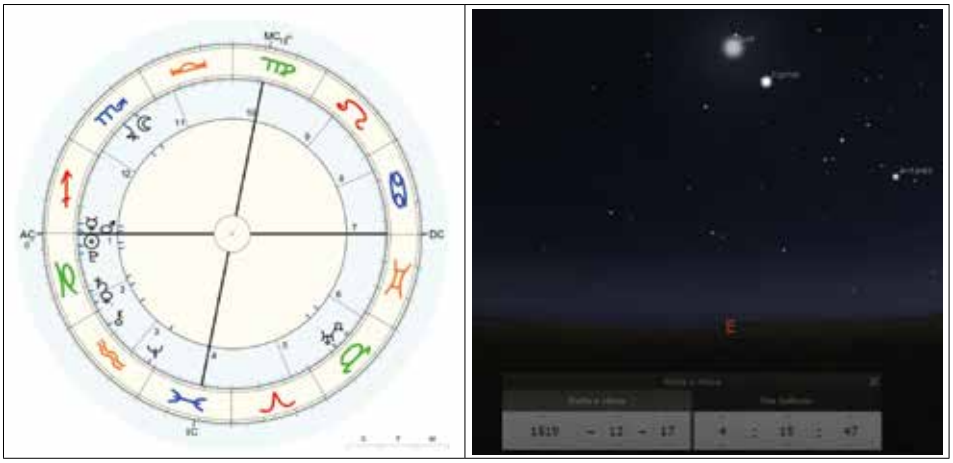


Figura 5 – Antes do amanhecer do dia 17 de dezembro de 1519, Rio de Janeiro (Fonte: Astrodienst e Stellarium).

Na Figura 6 encontra-se outro momento possível para a observação: antes do nascer do Sol do dia 18 de janeiro, com Lua e Júpiter visíveis e o Sol ainda abaixo do horizonte. A Lua encontra-se agora menos elevada que Júpiter.

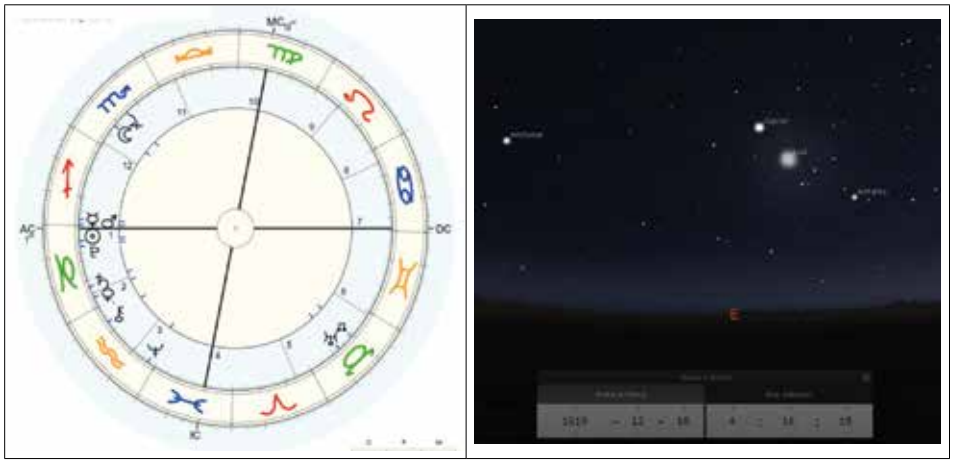


Figura 6 – Antes do amanhecer do dia 18 de dezembro de 1519, Rio de Janeiro (Fonte: Astrodienst e Stellarium).

Qual das hipóteses terá escolhido San Martin? De acordo com Herrera, a observação aconteceu durante a madrugada do dia 17 de dezembro, sábado, às 04.30. Por outro lado, Herrera indica as alturas 33º15' para Júpiter e 28º30' para Lua, ou seja, Júpiter elevado sobre a Lua, o que significa que a observação foi feita depois da conjunção, o que só seria possível durante a madrugada de 18 de dezembro, domingo.

Com a ajuda do programa *Stellarium*, conseguimos reconstruir o momento da observação de San Martin no dia 18 de dezembro de 1519. As alturas obtidas com a ajuda deste programa, relativamente aos valores obtidos por San Martin, atribuem à altura de Júpiter um valor superior em 9' e à altura da Lua um valor inferior em 34' (Figura 7).

Se por um lado é surpreendente o rigor da observação em si, com valores muito semelhantes aos obtidos com o *Stellarium*, por outro é inexplicável o erro grosseiro de um dia inteiro que certamente contribuiu para o péssimo resultado para o valor da longitude de que dá conta Herrera.

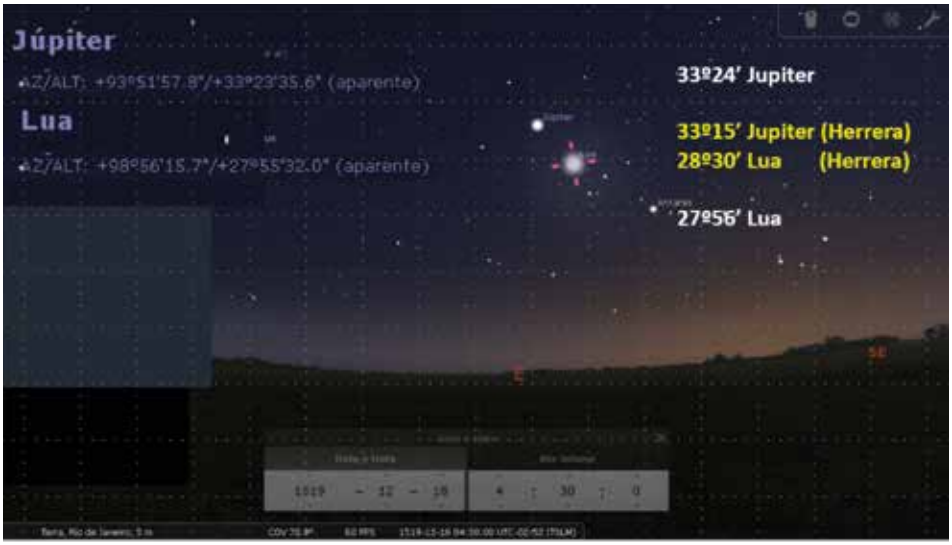


Figura 7 – Posições da Lua e de Júpiter, Rio de Janeiro, 18 de dezembro de 1519.

Quanto ao cálculo para determinar o momento exato da conjunção, San Martin usou o valor da diferença de alturas (4º45') para deduzir que se passaram 9h15m desde a conjunção (o que nos permite deduzir que a taxa de conversão que usou é de 12º18' por dia), colocando então a conjunção às 23.15 do dia 17 de dezembro.

Herrera converte as 4h30m da manhã do dia 17 de dezembro (hora a que supostamente se fez a observação) para as 16h30m (hora pós-meridiana) de 16 de dezembro, subtrai as 9h15m e obtém a hora da conjunção: 7h15m (hora pós-meridiana) de 16 de dezembro.

A determinação da longitude consiste em comparar esta hora com as horas tabeladas para a efeméride:

Zacuto	Regiomontanus	San Martin
Salamanca 17 de dezembro,13h20m		
Sevilha 17 de dezembro, 13h12m	Sevilha 17 de dezembro, 13h10m	Rio de Janeiro 16 de dezembro, 19h15m

As contas de Herrera conduzem a uma diferença de 17h55m entre os meridianos de Sevilha e Rio de Janeiro, ou seja, uma diferença de longitude de 258º45', o que é de facto impossível, como afirma Herrera.

Mas se San Martin tivesse usado a data correta, a conjunção teria acontecido no Rio de Janeiro numa hora posterior à hora em Sevilha, como podemos comprovar na tabela seguinte, o que é outra impossibilidade já que a armada viajava para Oeste e a hora no Rio de Janeiro tinha que ser inferior à hora em Sevilha.

Zacuto	San Martin
Sevilha 17 de dezembro, 13h12m	Rio de Janeiro 17 de dezembro, 19h15m

Conhecendo a diferença de longitude entre Sevilha e Rio de Janeiro, que é cerca de 37º15', a diferença entre as horas da conjunção nos dois lugares deveria ser de apenas cerca de 2h30m. Daqui podemos inferir que ou as tabelas que San Martin levou consigo tinham esta efeméride errada ou ele não as terá utilizado corretamente.

Mas podemos ainda reconstruir os cálculos que San Martin terá feito a partir das efemérides de Regiomontanus (Figura 8) para chegar à hora da conjunção em Sevilha, pois estas chegaram aos nossos dias.

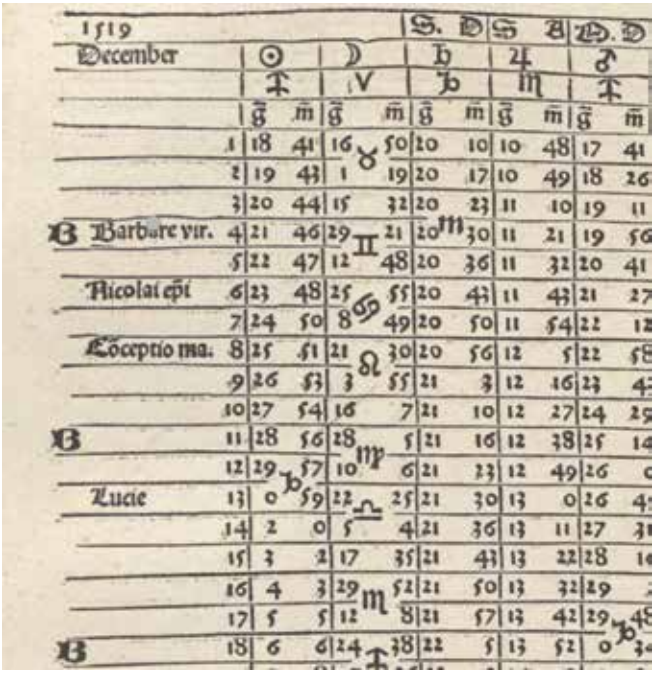


Figura 8 – Tabela de efemérides astronómicas de Regiomontanus relativa ao mês de dezembro de 1519 (pormenor)

Encontramos, para o meridiano de Ulm, os seguintes valores para a Lua e Júpiter:

	17 de dezembro	18 de dezembro
Lua	12º8' (*scorpio*)	24º38' (*scorpio*)
Júpiter	13º42' (*scorpio*)	13º52' (*scorpio*)

Fazendo interpolação linear entre os valores selecionados para estes dois astros, com valores de hora a hora, deduzimos que a posição dos astros coincide às 15.00 (hora de Ulm). A diferença em tempo entre Ulm e Sevilha é de 1 hora e 4 minutos, logo a conjunção em Sevilha deu-se às 13.56. Como San Martin utiliza o valor 13h10m, significa que considerou 1h50m de diferença de tempo entre Ulm e Sevilha, estando assim explicados os seus cálculos. Ficam por explicar o erro de um dia (16 em vez de 17 de dezembro) e o valor obtido para a hora da conjunção: 19.15 em vez de 16.24, valor obtido através do programa *Astrodienst* (figura 9).

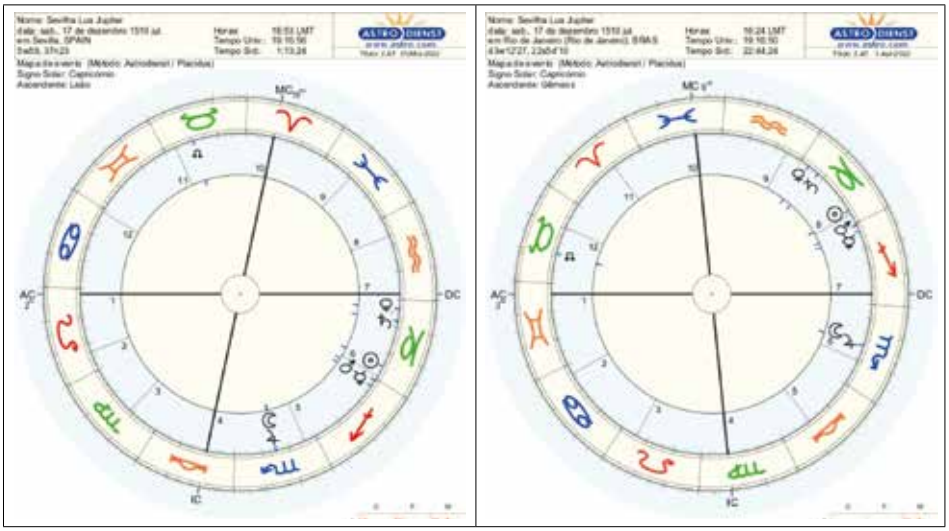


Figura 9 – Configuração dos astros no momento da conjunção exata vista em Sevilha às 18.53 (esquerda) e Rio de Janeiro 16.24 (direita).

Nas duas tabelas seguintes encontram-se efemérides de Regiomontanus e efemérides obtidas através de cálculos computacionais (Astrodienst) para Sol, Lua e Júpiter nos dias 16 a 18 de dezembro de 1519. Supondo que as efemérides de Regiomontanus foram calculadas para o meio dia local de Ulm (Long. 10ºE), com uma diferença horária de 40 minutos relativamente ao meridiano de Greenwich (UTC), apresentamos os cálculos das mesmas efemérides para a meia noite e para o meio dia local de Ulm. As diferenças são grandes, da ordem do grau, confirmando que San Martin não podia obter resultados fiáveis a partir das tabelas de Regiomontanus.

Regiomontanus	Sol	Lua	Júpiter
16/12/1519	4º3' (*Capricornus*)	29º52' (*Libra*)	13º32 (*Scorpius*)
17/12/1519	5º5' (*Capricornus*)	12º8' (*Scorpius*)	13º42' (*Scorpius*)
18/12/1519	6º6' (*Capricornus*)	24º38' (*Scorpius*)	13º52' (*Scorpius*)

Astrodienst	ULM	Sol	Lua	Júpiter
16/12/1519	12.00	3º45' (*Capricornus*)	28º34' (*Libra*)	14º45' (*Scorpius*)
17/12/1519	12.00	4º47' (*Capricornus*)	10º52' (*Libra*)	14º56' (*Scorpius*)
18/12/1519	12.00	5º48' (*Capricornus*)	23º27' (*Scorpius*)	15º06' (*Scorpius*)

A paralaxe no cálculo da longitude

Terminamos com um comentário à proposta de Ruy Faleiro que parece sugerir a utilização da paralaxe para o cálculo da longitude. O comentário vem acompanhado pela figura 10, que surge numa edição de Pigafetta.

> En esta manera lo verás en la figura; á los que estan en Sevilla su rayo visual es *a*: y a hellos el rayo visual de Valencia es *u*: y presupuesto esto, es lo que la luna anda de Ocidente en horiente; anda en dos oras, un grado y pocos menutos mas, á las veces primero tiene conjuncion con la Estrella á los que están en Sevilla que á los que están en Valencia, por lo qual distancia de oras, que primero fue la conjuncion, en Sevilla se sabe quanto el hombre está arredrado de Valencia hazia poniente en longitud, lo qual otrosi es cosa buena e loable. Escribo aqui estos motivos porque empeçados á usar para los que supieren algo hallen en ello el fruto devido; y mira que has de dar á cada hora que hubiere de diferencia quinze grados, y á cada 4 menutos de hora un grado.(Faleiro, 1519, p. 3)

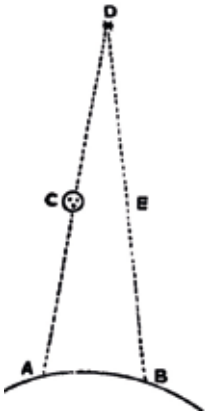


Figura 10 – Figura que acompanha o comentário de Faleiro nas versões impressas do texto de Pigafetta (Fonte: (Pigafetta, 1874, p. 169)).

Observando cuidadosamente a conjunção Lua-Júpiter que ocorreu no dia 17 de dezembro de 1519, observamos que se tratou de uma quase ocultação no Rio de Janeiro, mas não em Sevilha (Figura 11). Será que a diferença angular entre os dois astros em Sevilha poderia permitir tirar alguma conclusão acerca da longitude?

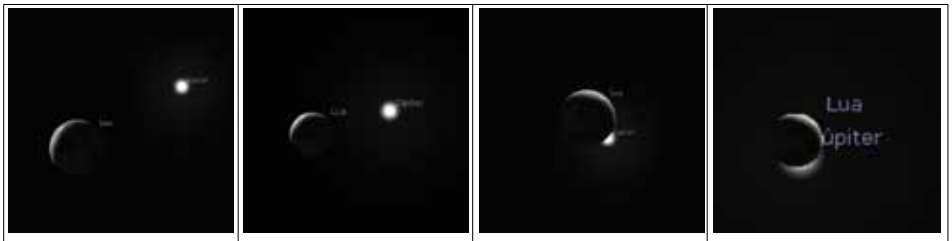
Rio de Janeiro (Long 43º10'W)	Sevilha (Long. 5º59'W)

Figura 12 – a conjunção vista a partir do Rio de janeiro (esquerda) e Sevilha (direita) (Fonte: Stellarium).

Na verdade, se de facto Faleiro se propôs utilizar a paralaxe para determinar a longitude, tal não iria resultar, pois também ao longo de um mesmo meridiano observadores diferentes observam ângulos diferentes entre os astros em conjunção. Para ilustrar este fenómeno, escolhemos quatro pontos sobre o meridiano do Rio de Janeiro (Figura 13).

Figura 13 – Quatro pontos sobre o meridiano do Rio de Janeiro: A (Latitude 32º54'N), B (Latitude 22º54'N), C – Rio de Janeiro (Latitude 22º54'S), D (Latitude 22º54'S) (Fonte: GoogleEarth).

Na figura 14 podemos observar a reprodução do momento exato da conjunção entre Júpiter e Lua nos quatro lugares escolhidos sobre o meridiano do Rio de Janeiro através do programa *Stellarium*.



A - Lat. 32º54'N	B - Lat. 22º54'N	C - Lat. 22º54'S	D - Lat. 32º54'S

Figura 14 – Reprodução da conjunção em quatro pontos ao longo do meridiano do Rio de Janeiro (Fonte: Stellarium).

Ao longo do meridiano do Rio de Janeiro, de norte para Sul, vamos vendo a distância entre os astros diminuir, até que Júpiter se mostra junto à fronteira da Lua no ponto C (Rio de Janeiro) e é finalmente ocultado pela Lua no Ponto D.

Conclusão

As ferramentas computacionais existentes hoje em dia permitem-nos visitar qualquer local da Terra em qualquer momento passado ou futuro e reconstruir os céus que os nossos antepassados viram ou que os nossos descendentes irão encontrar no futuro. Quaisquer dados relativos a observações astronómicas ou a tabelas de efemérides que tenham chegado aos nossos dias podem ser reproduzidos ou recalculados, permitindo-nos compreender melhor os métodos utilizados nos primórdios da navegação astronómica. A informação que San Martin nos deixou acerca das observações astronómicas que realizou durante a viagem de circunavegação permite-nos ter alguma ideia dos métodos utilizados e da sua eficácia. San Martin (ou Rui Faleiro) talvez não tenha conhecido as propostas de Werner relativas à utilização das distâncias lunares para a determinação da longitude, mas a verdade é que o método desenvolvido por San Martin tem semelhanças com o de Werner, ainda que os muitos erros acumulados nos cálculos (tabelas pouco rigorosas, métodos de observação pouco eficazes) não tenham trazido qualquer vantagem prática na determinação daquela coordenada geográfica.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de - Instrumentos de alturas e a técnica da navegação. Em **Estudos de História**. Coimbra : Universidade de Coimbra, 1976v. IV. p. 1–179.

ALBUQUERQUE, Luís de (ED.) - Tratado de Tordesilhas. Em **Tratado de Tordesilhas e outros documentos**. Lisboa : Publicações Alfa, 1989. p. 59–75.

ALBUQUERQUE, Luís de - Tratado de Tordesilhas e as dificuldades práticas da sua aplicação rigorosa. Em ALBUQUERQUE, LUÍS DE (Ed.) - **Tratado de Tordesilhas e outros documentos**. [S.l.]: Publicações Alfa, 1989. p. 91–115.

BARROS, João De - **Ásia de João de Barros: dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente**. 6.ª ed. Lisboa : Agência Geral das Colónias, 1946

EZQUERRA ABADÍA, Ramón - La idea del antimeridiano. Em MOTA, A. TEIXEIRA DA (Ed.) - **A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina**. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975. p. 1–26.

FALEIRO, Rui - **Premio a Juan Arias de Loyola por sus investigaciones cosmográficas, precedido por el Regimiento de la altura del este-oeste atribuido a Rui Faleiro (c.1519)**. Archivo General de Indias (Sevilla, España), Código de Referencia: ES.41091.AGI/29//PATRONATO, 262, R.3 : [s.n.]

FERRER, Jaime - Parecer e voto de Mossém Jaime Ferrer. Apêndice ao Tratado de Tordesilhas. Em ALBUQUERQUE, LUÍS DE (Ed.) - **Tratado de Tordesilhas e outros documentos**. Lisboa : Publicações Alfa, 1989. p. 86–90.

HERRERA Y TORDESILLAS, António De - **Historia General de los hechos de los castelhanos en las islas y tierra firme del Mar Oceano**. Madrid : En la Emplenta Real, 1601

LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. - Las longitudes geográficas de la Membranza de Magallanes y del primer viaje de circunnavegación. Em MOTA, AVELINO TEIXEIRA DA (Ed.) - **A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina**. Lisboa : Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975. p. 135–178.

MAGALHÃES, Fernão De - **Memorial que hizo Magallanes al Rey queriendo demostrar que las Islas de la Especiería se encontra-ban dentro de la zona perteneciente a Castilla entre las líneas [meridianos] que delimitaban la parti-ción establecida en el Tratado de Tordesillas**. Códo de Refa.- ES.41091.AGI/29.3.8//PATRONATO,34,R.13 (fragmento). : [s.n.]

MOTA, Avelino Teixeira Da - A contribuição dos irmãos Rui e Francisco Faleiro no Campo da Náutica em Espanha. Em MOTA, AVELINO TEIXEIRA DA (Ed.) - **A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas: actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina**. Lisboa : JICU, 1975. p. 317–341.

MOTA, Avelino Teixeira Da - **O Regimento da Altura de Leste Oeste de Rui Faleiro. Subsídios para o estudo náutico e geográfico da viagem de Fernão de Magalhães**. Lisboa : Edições Culturais da Marinha, 1986

MURSCHEL, Andrea - Appendix C–Translations of the Earliest Documents Describing the Principal Methods Used to Find Longitude at Sea. Em ANDREWES, WILLIAM J. H. (Ed.) - **The Quest for longitude**. Cambridge–Massachusetts : Collection of Historical Scientific Instruments, 1996. ISBN 9780964432901. p. 386–387.

PIGAFETTA - **The first voyage round the world, by Magellan**. London : The Hakluyt Society, 1874

VISCONDE DE LAGOA - **Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem**. Lisboa : Seara Nova, 1938

DECISIONES CONTROVERTIDAS (POLÉMICAS) DE D. FERNANDO MAGALLANES

José Blanco Nuñez[1]

Resumen

Estudio de las decisiones tomadas por el Capitán General de la Armada a la Especiería, D. Fernando Magallanes, que provocaron incomprensiones, disgustos y sublevaciones entre sus subordinados. El pintar sus armas a bordo de la capitana; el prolongado fondeó en Sanlúcar de Barrameda; el costear África hasta la latitud de Mina; la invernada en San Julián; la de no cambiar de rumbo al cruzar el Ecuador, por último, la de ir a Mactán a someter a Lapulapu que le costó la vida.

Palabras clave: Portugal; España; Magallanes; Especiería; Circunnavegación.

Abstract

This is a study of the decisions made by the Captain of the *Armada a la Especiería*, Fernão de Magalhães which led to misunderstandings, discontent and uprisings among his subordinates. The painting of his coat of arms aboard the ship; the prolonged stay at Sanlúcar de Barrameda; the coasting of Africa up to the latitude of Mina; the wintering at San Julián; the decision not to change course when crossing the Equator; and finally, the decision to go to Mactán to subdue Lapulapu, which eventually cost him his life.

Keywords: Portugal; Spain; Magalhães; Spice; Circumnavigation.

[1] Capitán de Navío (ret.). Armada Espanhola. jmblanco45@telefonica.net

Introducción

En esta comunicación se analizan las decisiones tomadas por el Capitán General de la Armada a la Especiería, D. Fernando Magallanes, que dieron lugar, en su momento, a incomprensiones, disgustos e incluso sublevaciones, entre sus subordinados. Empezaré por el armamento en Sevilla, cuando decidió pintar sus armas a bordo de la capitana; seguiré con el prolongado fondeó en Sanlúcar de Barrameda, debido a la amenaza portuguesa, la decisión de costear África hasta la latitud de Mina, sin comunicárselo a sus capitanes, lo cual le costó la primera sublevación; la de invernar en San Julián, en vez de hacerlo más al norte con mejor clima, o seguir por el Cabo de Buena Esperanza, lo cual que no tenía expresamente prohibido por el rey de España; también las de llegar, si preciso fuera, hasta los 75º de latitud Sur y la de no cambiar de rumbo al cruzar el Ecuador, en el cual sabía se encontraban las islas de la Especiería, siguiendo hacia el NW hasta que encontró la isla de los Ladrones (Guam) y, por último, la de ir a Mactán a someter a Lapulapu, la cual le costó la vida por cometer el único error estratégico de su mando.

El prolongado fondeó en Sanlúcar de Barrameda

La orden dada por el rey de Portugal a los capitanes de sus armadas de que, de encontrar a la de Magallanes, la destruyesen y no quedase ni "noticia de ella", demoró un mes la estancia en el fondeadero de Sanlucar de Barrameda de la Armada a la Especiería, lo que provocó críticas contra Magallanes que tuvo que gastar un dinero extra en mantener a sus dotaciones durante ese tiempo en la inactividad del fondeadero. Pero, hasta que el camino a Canarias estuvo "certificadamente" despejado, hizo muy bien el capitán general en demorar su salida.

Banderas en Sevilla. *"El mayor enemigo de Magallanes fue él mismo…"*

Con motivo de finalizar la carena de la *Trinidad* en Sevilla, el capitán general ordenó poner banderas, con sus armas pintadas en los paños, sobre cabrestantes. Esto originó un motín popular, pues los "anti-Magallanes" propalaron la noticia diciendo que se trataba de las armas del Rey de Portugal, por supuesto no eran "quinas" las que lucían en los paños sino este escudo:

Existen varias hipótesis diferentes sobre quienes fueron esos anti-Magallanes ¿los oficiales de la Casa de Contratación? ¿Juan de Cartagena, el nombrado "conjunta persona gracias a la influencia de su tío el obispo Rodríguez de Fonseca? ¿Agentes del Rey de Portugal (embajador Álvaro Costa, o el factor portugués

Escudo de armas de
D. Fernando Magallanes

de la Casa Contratación, Sebastião Alvares) o por todos ellos conjuntamente…? Este incidente, provocó incluso la enemistad entre D. Fernando Magallanes y Rui Faleiro, que terminará con los Faleiro "en tierra".

Para tratar de arreglar las cosas, Magallanes elevó una memoria al Rey, alegando que las armas del Rey de España estaban todavía pintándose:

> *"El viernes 22 de octubre tenía que trasladar a tierra una nao. Debido a que la pleamar era muy de madrugada, me levanté a las tres para comprobar que los aparejos estuviesen listos (…) 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 la de los capitanes, ya que las de V.A. debían colocarse en l pate superior de la nave con otra de la Trinidad que es el buque insignia. El factor había ido a por ellas y debido a que no se habían terminado de pintar no las habían traído 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 sobre los cabrestantes (…) les dije que aquellas armas noo eran del rey de Portugal sino mias y yo vasallo de V.A, (…)"*[2]

Así resolvió Magallanes el problema, pero algo queda claro de esta su primera decisión controvertida, su voluntad de ejercer el mando sin "conjuntas personas", el mando no puede ni debe ser compartido, y así mostró su decisión a la vista de todo el mundo.

La derrota Canarias-Brasil, primer motín

La lealtad de magallanes al Rey de España está fuera de toda duda, sin embargo, el incumpliendo de algunas de sus órdenes, por ejemplo: *"…é mostrarles la primera tierra que esperáis ir a demandar, porque sepan en que derrota están…"* desconcertó a sus capitanes y les predispuso a la insubordinación.

Magallanes, como tantos otros navegantes de la época, conocía perfectamente la "Volta de Mina" y fue a buscar los alisios a la latitud de Sierra Leona, sin informar a los suyos, los cuales mantendrán una postura que entrará en contradicción con la que mantendrán en San Julián, donde algunos quisieron influir sobre el capitán general para que tomase la derrota de Buena Esperanza.

La resolución del primer motín fue perfecta, aunque la responsabilidad de la detención de un noble, Juan de Cartagena, ligado al todopoderoso obispo Fonseca, le atenazó, incluso sabiendo que en las capitulaciones se le otorgaba todo el poder judicial, por eso escuchó el requerimiento de Quesada que se lo llevó a su buque bajo vigilancia, pero esos dos no fueron leales con el capitán general.

[2] MARTINEZ RUIZ, Enrique [et al]. **Desvelando Horizontes**, p. 382.

La derrota atlántica (ida y vuelta) de Magallanes y Elcano, según el piloto Albo

La invernada en San Julián, segundo motín

Que había que invernar era indiscutible, que la invernada fue algo más larga de lo habitual es cierto, que su decisión fue discutida, también, pero que es lo que pretendían algunos: regresar a la dulce Sant Lucía (en el día Río de Janeiro) de donde tanto les había costado salir por la bondad del clima, la abundancia de alimentos, la hospitalidad de los naturales y, porqué no decirlo, el atractivo de sus mujeres. Magallanes se mostró inflexible: "hacia el Norte ni una milla". Algunos le sugerían, ya hemos dicho que, contradiciéndose con la actitud mantenida en la costa africana, tomar la derrota por el Cabo d Buena Esperanza, lo cual no tenía expresamente prohibido por el Rey, Magallanes continuó en su inquebrantable voluntad de no retroceder y promulgó una lógicas instrucciones para la invernada.

Para apagar el segundo motín tomó perfectas disposiciones estratégicas y tácticas, fondeando su insignia y la fiel *Santiago* arrimadas a la bocana, mientras a las tres levantiscas las colocaba al fondo de la ría, por tanto, si pretendían escapar, tendrían que pasar por su costado. Enseguida, con la actuación decisiva de su alguacil mayor Gómez de Espinosa, consiguió pasar de estar en inferioridad de dos contra tres, a superioridad de tres contra dos. La atolondrada salida de esas dos últimas, facilitó la parte táctica de su contundente victoria. A continuación, en lo judicial, fue rápido y flexible pues perdonó la vida a cuarenta y cuatro tripulantes, entre ellos J.S. Elcano (maestre de la *Concepción* que dispuso el zafarrancho de combate en su buque para batir a la *Trinidad*), pues de otra forma se quedaría sin gente suficiente para continuar.

Determinismo geográfico importantes resulta de la vuelta al mundo de Francis Drake (1577/1578) que invernó en el mismo San Julián y ejecutó a revoltosos en el mismo "pelourinho" erigido por Magallanes.

A partir de esta revuelta ¿reforzó la presencia de portugueses entre los mandos? Si, pero, de los tres capitanes portugueses, el de la *Santiago* sabemos ahora que era español, uno desertará, el de la San Antonio, Estevão Gomes, que estaba resentido contra él pues había pretendido proponer lo mismo que propuso D. Fernando al rey de España, sin lograrlo.

Y entre todo esto resalta la decisión firme y enérgica de Magallanes: ¡Estoy dispuesto a llegar hasta los 75º de latitud S para encontrar el paso!

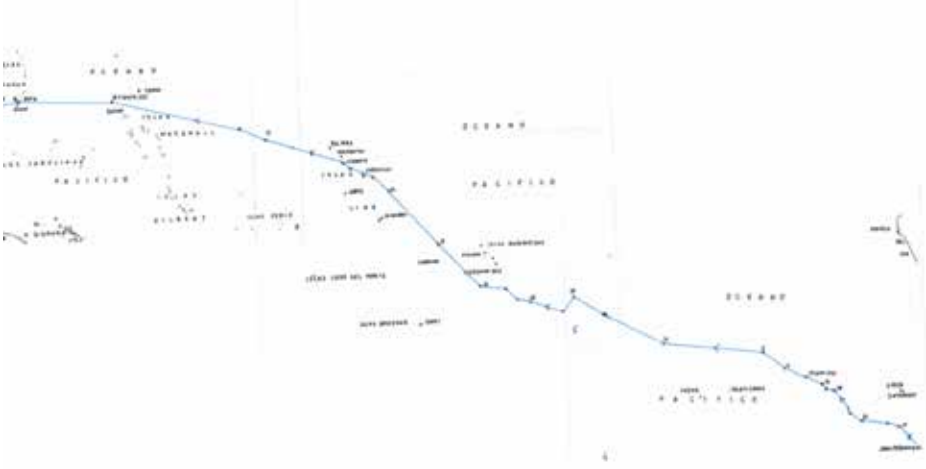
¿Por qué siguió a rumbo tras cortar la ecuatorial?

La única información sobre la posición de las islas de la especiería que poseía Magallanes era esta: *A Especiaria fica na equatorial e longe do estreito de Malaca,* y lo sabía gracias a la carta que había recibido de su amigo Serrâo.

Cuando cortaron la ecuatorial en la Mar del Sur (Pacífico según Magallanes) el estado sanitario de las dotaciones era más que lamentable. Penas podían realizar mínimos esfuerzos y como, parece ser, tenían viento y corriente a favor, la decisión de seguir a rumbo parece acertada.

Apuntar que pudo tratarse de una especie de "*Estrategia de la aproximación indirecta, tipo Liddell Hart*", nos parece idea demasiado sofisticada idea, en la que hay que presuponer, además, que Magallanes conocía la situación de las que más tarde se llamarían Filipinas.

La "milagrosa" arribada a la Isla de los Ladrones (Guam) salvó a los expedicionarios de la desaparición total y de allí a la "resurrección física y anímica" por la cual les vino de maravilla llegar al vastísimo archipiélago filipino el domingo de San Lázaro, y así lo bautizaron.



La derrota en la Mar del Sur (Pacífico) según situaciones del piloto Albo

La larga estancia en Filipinas

En uno de los puntos de las capitulaciones firmadas en Valladolid por el rey D. Carlos I y por D. Fernando Magallanes, se estipulaba:

> "(…) *de las islas que así descubriéredes, si pasare de seis, habiéndose escogido para nos las seis, de las otras que restaren podáis vosotros señalar dos de ellas, de las cuales hayais y llevéis la quinsena parte…sacadas las costas que se hicieren*"[3].

Que es la misma disposición solicitada por Faleiro y Magallanes en el punto cuarto de su memorial de marzo de 1518, previo a esas capitulaciones.

El problema que se le presentaba a Magallanes para elegir esas dos islas era de envergadura pues las Filipinas tienen 7017 islas y, aunque él visito apenas una docena y avistó bastantes más ¿Cuáles debía elegir? Correlacionado con esto, está la decisión firme de D. Fernando de prohibir el rescatar oro, no fuera a ser que el rey le quitase las islas más ricas en esa materia (lo cual sabemos por las declaraciones que prestó ante el juez Leguizamón en Valladolid[4]).

Por otra parte, os luçoes (luzones) ya eran conocidos de los portugueses[5] y se sabía también que comerciaban con la China, el soñado comercio con el Cipango y el Catay estaba presente en los descubridores desde marco Polo, y quizás Magallanes también soñó con la China, cuya proximidad, junto a la de Japón, se hizo patente

También sus deseos de evangelización, y el éxito con el que la comenzó, condicionarían sus deseos de continuar a la especiería, así cómo cumplir con los tratados de paz, amistad y comercio, que el rey le había mandado establecer con los reyes y señores de aquellas tierras.

Y, por último, reponer fuerzas, curar los terribles escorbutos e hidratarse (el vino de palma y de coco contribuyó a ello) amén de otros placeres en los que no entraremos.

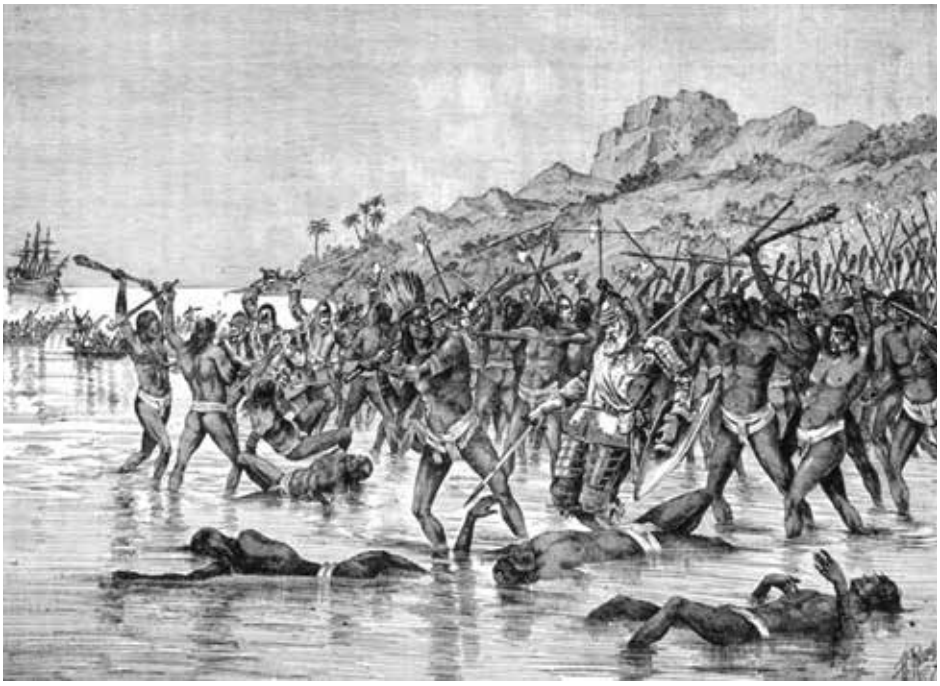
Mactan, fatal error

La misión evangélica de Magallanes en Luzón, había dado tantos frutos, la adhesión de su rey al de España parecía tan leal y el efecto de las armas de fuego tan contundente, provocaron el exceso de confianza del capitán general y así, cuando el Lapu Lapu, reyezuelo o datu de la isla de Mactán, se enfrentó a su vecino de Luzón[6], Magallanes con medio centenar de hombres se creyó en ventaja para darle un escarmiento ¡fatal error! En lo táctico, no dispuso del apoyo de fuego que podían proporcionarle sus tres naves atracándolas a la playa, además faltó apoyo y combatividad por parte de los que se quedaron a bordo, tampoco su querido, hasta entonces, aliado acudió en su apoyo

[3] MARTINEZ RUIZ, Enrique [et al], *Op. Cit.*, p. 357.
[4] MARTINEZ RUIZ, Enrique [et al], *Op. Cit.*, p. 742.
[5] MATOS, Luis Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**, pp. 96-103.
[6] Tan vecinos que hoy en día ambas islas están unidas por un puente.

Como esta acción se corresponde en el tiempo con la conquista de Méjico por Hernán Cortés, las dotes estratégicas del extremeño aliándose con todas las tribus enemigas de los aztecas para la conquista de Tenochtitlan, no tuvieron reflejo en la actuación de Magallanes que, además, no mostró aquellas cualidades estratégicas evidenciadas en de San Julián, quizás despreció la potencia combativa de los aborígenes. Pero el refrán español lo deja muy claro:

"Llegaron los sarracenos, y nos molieron a palos
Que Dios ayuda a los malos, cuando son más que los buenos"



La muerte de Magallanes

Bibliografía

COMELLAS, José Luis: **La primera Vuelta al mundo**. Madrid, 2012.

MARTINEZ RUIZ, Enrique, BLANCO NÚÑEZ, José María y dos más. **Desvelando Horizontes, Tomo I de III**. Madrid, 2016.

MAZÓN SERRANO, Tomás: **Elcano, viaje a la historia**. Madrid, 2020.

RODRIGUES SEMEDO DE MATOS, Luis Jorge: **Roteiros e rotas portuguesas do Oriente nos séculos XVI e XVII**. Lisboa, 2016.

VARIOS AUTORES: **La primera Vuelta al mundo**. Madrid, 2012

NUNO DA SILVA, EL PILOTO OLVIDADO

José María Moreno Madrid[1]

Resumen

Em Agosto de 1578 uma frota inglesa atravessava, pela primeira vez na história, o Estreito de Magalhães. Chefiada pelo corsário Francis Drake, a esquadra trespassou o traiçoeiro canal fueguino em apenas duas semanas, impaciente por alcançar as riquezas que esperavam no Pacífico espanhol. Mas o sucesso na passagem do Estreito teve muito a ver com uma personagem tão fundamental como esquecida pela historiografia: o piloto português Nuno da Silva, sequestrado por Drake em Cabo Verde.

O objetivo de esta comunicação é resgatar Da Silva do esquecimento, fornecendo alguns dados biográficos que permitam conhecer melhor a sua figura, e apresentando os múltiplos registos documentais que deixou para a posteridade -muitos deles de grande interesse náutico. Este é só o primeiro passo de uma árdua tarefa de investigação, necessária para chamar a atenção sobre o papel de relevo do piloto tanto na história da exploração do Estreito, como nas transferências de conhecimento náutico entre Portugal e Inglaterra no século XVI.

Palabras clave: Monarquía Hispánica; pilotos oceánicos; Edad Moderna temprana**;** Francis Drake; Nuno Da Silva.

Abstract

An English fleet crossed the Strait of Magalhães, for the first time in history, in August 1578. Led by the privateer Francis Drake, the fleet pierced the treacherous Fuegian channel in just two weeks, impatient to attain the riches that awaited them in the Spanish Pacific. But the successful crossing of the Strait was closely linked to a key figure forgotten by historiography: the Portuguese pilot Nuno da Silva, kidnapped by Drake in Cape Verde.

The aim of this paper is to rescue Da Silva from oblivion, providing some biographical data to enable a better understanding of his character, presenting the multiple documentary records he left to posterity - many of great nautical interest. This is only the first step in an arduous research task, necessary to draw attention to the pilot's important contribution to both the history of the Strait's exploration and the exchange of nautical knowledge between Portugal and England in the 16th century.

Keywords: Francis Drake; Nuno Da Silva; Hispanic Monarchy; oceanic pilots; Early Modern Age.

---

[1] licenciado em História e Mestre em História e Antropologia de América pela Universidade Complutense de Madrid. Doutorando em História e Filosofia da Ciência na Universidade de Lisboa. Investigador no Projeto "RUTTER: Making the Earth Global".

En 1591 Joan Martines, cartógrafo italiano formado en la Escuela Mallorquina, firmaba en Nápoles un bello atlas que incluía una hoja dedicada a América del Sur. Si nos fijamos con atención en el Mar de Hoces pintado por Martines, encontramos la siguiente inscripción: «Canal descubierto por Nugnos de Silva, piloto portugués de Francisco Drache».[2] Se trata de un reflejo eminente de la fama que había alcanzado Nuno da Silva para finales del siglo XVI, llegando sus hazañas incluso a oídos de cartógrafos operantes en el sur de Italia; con todo, todavía no ha sido objeto de un buen estudio que analice la verdadera dimensión de su relevancia histórica. Es por ello que Nuno da Silva no es el «piloto olvidado» por simplemente aparecer citado aquí o allá, en escasas dos líneas en tal libro o tal *paper*; es el «piloto olvidado» porque aún no se ha interpretado apropiadamente la magnitud del terremoto que provocó en las instituciones de la Monarquía Hispánica. Esclarecer esta cuestión es el principal objetivo de este texto.

Da Silva habría nacido en la década de 1530 en Porto, Gaia o Lisboa; aunque la documentación sobre el piloto no se ponga de acuerdo a este respecto, citando algunas veces una ciudad y a veces otra, todo apunta a que habría nacido en Gaia o en Porto. Sea como fuere, a la edad de ocho años navegaba ya la *carreira* de Brasil junto a su tío Adan Fernandes, que era piloto de esta derrota. Fernandes murió cuando Da Silva contaba con veinte años de edad, y hasta este momento le acompañó en sus travesías transatlánticas; ya en solitario, Da Silva continuó surcando esta misma ruta, primero como marinero, después como piloto, y finalmente como capitán y piloto de navíos mercantes. Hasta aquí, nada extraordinario que resaltar: nos encontramos ante otro piloto portugués muy experimentado que navegaba regularmente entre la Península y Brasil.[3]

Precisamente en noviembre de 1577 partía Da Silva de Porto hacia la isla de la Palma, en la que planeaba cargar vinos para entregarlos en Brasil. Una segunda escala era necesaria en el archipiélago de Cabo Verde, donde aprovisionaría el navío para el largo periplo atlántico. La isla escogida fue la de Santiago, y en ella se encontraba cuando una flota inglesa apareció en el horizonte y asaltó las naves portuguesas. Su general era el corsario Francis Drake, que había partido de Plymouth con el objetivo de alcanzar el Pacífico. Consciente del beneficio que podía sacar de la experiencia marítima de Da Silva, Drake lo secuestró para que lo ayudase en la navegación del Atlántico y la costa del Brasil;[4] y así lo hizo el piloto luso, colaborando para que la escuadra inglesa alcanzase la boca oriental del Estrecho de Magallanes el 21 de agosto de 1578.[5] Ni Drake ni, hasta

[2] **Atlas mit Seekarten**, Staatsbibliothek zu Berlin, MS. Ham. 430, 1591. Un análisis de este mapa puede leerse en LEITÃO, Henrique; MORENO MADRID, José María – **Desenhando a Porta do Pacífico. Mapas, Cartas e Outras Representações Visuais do Estreito de Magalhães, 1520-1671 / Drawing the Gateway to the Pacific. Maps, Charts and Other Visual Representations of the Strait of Magellan, 1520-1671**, pp. 172-175.

[3] El apunte biográfico más reciente sobre Nuno da Silva se encuentra en: MORENO MADRID; SALOMONI. **Nuno Da Silva's Third Relation**. Bebe del pionero estudio realizado por Zelia Nuttall (NUTTALL - New Light on Drake).

[4] El secuestro de Da Silva aparece narrado en la mayoría de las fuentes impresas inglesas de la época que relatan el viaje de Francis Drake. A este respecto véase la nota 16 de MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

[5] MORENO MADRID; LEITÃO – **Atravessando a Porta do Pacífico**, p. 59.

donde sabemos, Nuno da Silva habían navegado el traicionero paso chileno; además, llegaban en pleno invierno meridional, una época del año poco propicia para atravesarlo. La situación era espinosa y Drake lo sabía, por lo que a la altura del Río de la Plata Da Silva fue transferido a la nave almiranta, pretendiendo que colaborase en el exigente camino que se les avecinaba.[6] Lo cierto es que el resultado no podría haber sido mejor: la escuadra atravesó el Estrecho en un tiempo récord de apenas dos semanas, saliendo a aguas pacíficas el 6 de septiembre de 1578.[7]

Fig.1. Recorrido del viaje de circunnavegación de Francis Drake, 1577-1580.

Como es bien sabido, una vez en el Pacífico, Drake dio rienda suelta a sus actividades piráticas. Hasta el 13 de abril de 1579 lo acompañó Nuno da Silva en el devenir de estos eventos, fecha en la que fue liberado en el puerto de Huatulco (México). Para este momento, las autoridades novohispanas estaban más que enteradas de que una flota inglesa estaba saqueando las posesiones españolas de la costa pacífica americana y, por tanto, se devanaban los sesos para echarle el guante cuanto antes. Huelga decir que una fuente primaria de información como era Nuno da Silva resultaba extremadamente útil para este propósito. Consecuentemente, el piloto portugués fue inmediatamente apresado por las autoridades de Huatulco e interrogado por el alcalde Gaspar de Vargas.[8] De esta primera entrevista surgió el texto conocido como la «Primera Relación» de Nuno da Silva, la cual fue a parar, poco después, a las manos de Martín Enríquez de Almansa, virrey de la Nueva España.[9]

---

[6] AUGERON - Autor de Francis Drake et de son voyage dans les Mers du Sud. La place et le rôle du pilote portugais Nunho da Silva (1578-1579).

[7] Véase MORENO MADRID; LEITÃO – **Atravessando a Porta do Pacífico**, pp. 59-64.

[8] MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

[9] MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**. Existen dos copias ligeramente diferentes de esta relación en **Apresamiento de Nuño de Silva por Drake: costa de Brasil**, 1579, Archivo General de Indias, Patronato, 266, R.17. Puede leerse una traducción inglesa del texto en NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 245-252.

Fig.2. *Retrato del virrey Martín Enríquez de Almansa*, autor desconocido, 1568. Óleo sobre lienzo. Castillo de Chapultepec, Ciudad de México.

Adjunta a la relación viajaba la opinión de Gaspar de Vargas sobre Da Silva, que no podría ser más expeditiva: «[Drake] Lleva consigo un piloto portugués que es muy habilidoso. Parece que es el quien gobierna y dirige esta Armada. Este portugués habla la lengua inglesa como si fuera la suya, y él es el General de todos».[10] Vale la pena abrir un inciso aquí para señalar que el testimonio del alcalde no fue el único en recoger un juicio de valor sobre las capacidades de pilotaje de Da Silva. Francis Fletcher, capellán de la escuadra inglesa, comentaba en su célebre diario: «Si Dios no nos hubiera agraciado con la ayuda del piloto portugués, habríamos perecido sin que nadie se acordase de nosotros».[11] Según Bernardino de Mendoza, embajador español en Inglaterra, incluso el propio Francis Drake reconoció ante Elizabeth I el papel fundamental que había jugado Nuno da Silva para el éxito de su viaje: «Si no hubiera sido por dos pilotos portugueses que tomó en un navío que robó y hundió en la costa del Brasil en su viaje de ida, nunca podría haber hecho el viaje».[12] Por último, mencionar que Lopez Vaz, en su *Discourse of*

[10] «He carries with him a Portuguese piloto who is very skilful. It seems that it is he who governs and directs this Armada. This Portuguese speaks the English language as though it were his own and he is the General's all in all». NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 239.

[11] «If the Portugall pilot had not ben apointed of God to do us Good, we [would have] perished without remembrance». FLETCHER; DRAKE - The world encompassed by Sir Francis Drake, being his next voyage to that to Nombre de Dios, p. 35. Cit. en MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation.**

[12] «That had it not been for the two Portuguese pilots [taken from] one of the ships he plundered and sank off the coast of Brazil on his way out, he could never have made the journey». NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 395. La carta original, enviada por Bernardino de Mendoza a Felipe II el 16 de octubre de 1580 desde Londres, se encuentra en el British Museum con referencia Add. MS 28420.

the West Indies and South Sea…continued unto the yere 1587, refiere que Nuno da Silva había sido «una gran ayuda y apoyo para Francis Drake en su viaje».[13]

Tantas alabanzas al talento del piloto portugués merecen un comentario sobre sus capacidades para guiar un navío. Previamente he indicado que navegar sistemáticamente entre la Península y el Brasil no era nada «extraordinario» para un piloto portugués del siglo XVI. Nuno da Silva, embarcado en esta *carreira* desde su más tierna infancia, seguramente podría completar la travesía con los ojos cerrados. Ahora bien, la navegación que efectuó a través del Estrecho de Magallanes—que nunca había atravesado—ya es harina de otro costal. ¿Tuvo suerte Drake al dar con este piloto en concreto o el resultado habría sido equiparable si hubiera secuestrado a un compatriota cualquiera? Puede ser que Nuno da Silva tuviera un talento superlativo, pero parece más razonable asumir que su nivel de pilotaje era el *estándar* para sus pares profesionales; siendo así, esto solo habla en favor de la maestría técnica alcanzada por los pilotos lusos en la navegación de esta ruta. Es cierto, no obstante, que analizando con detenimiento el contenido técnico de los manuscritos que nos dejó se aprecia que no solo era un buen piloto, sino también un observador muy atento del mundo natural. Para muestra un botón: identificó el lugar que hoy en día ocupa la próspera ciudad de Punta Arenas como el espacio más apto del Estrecho de Magallanes para establecer un asentamiento.[14]

Volviendo a las entrevistas e interrogatorios a Da Silva tras su liberación, cuando Enríquez de Almansa recibió la carta de Gaspar de Vargas percibió inmediatamente la importancia del piloto portugués. Ordenó, por tanto, que fuese llevado ante él, y lo interrogó el 20 de mayo de 1579, teniendo como resultado este encuentro la «Segunda Relación» de Nuno da Silva.[15] Nótese aquí que fue el propio virrey de la Nueva España, uno de los hombres más poderosos de la Monarquía Hispánica, quien pidió conocer personalmente a Nuno da Silva y entrevistarlo.[16]

---

[13] «[…] A great helpe and furtherance unto Francis Drake in his voyage». NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 395.

[14] «Forty leagues from the mouth of the Strait the northern shore forms a point which projects far into the sea. At two-thirds of the length of the Strait there are three other islands, very small, which are not visible until you are actually passing them. Before reaching these islands there is a large bay to the south, the mouth of which holds a small island. Many vessels could, consequently be in that bay without being seen by those who pass the Strait, and this is the best port in the whole of the Strait. It has a depth of 10 or 12 fathoms and would be a good careening-place as there is still wáter». MORENO MADRID; LEITÃO - **Atravessando a Porta do Pacífico**, pp. 181-182.

[15] El contenido original de esta relación ha sobrevivido en tres manuscritos. Dos de ellos se conservan en **Apresamiento de Nuño de Silva por Drake: costa de Brasil**, 1579, Archivo General de Indias, Patronato, 266, R.17. El tercero se encuentra en **Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte [with three other narratives]**, ca.1579, Washington, Library of Congress (LC), Rare Book and Special Collections Division, Kraus, H.P. Sir Francis Drake no. 1. Fue publicado por primera vez por Jan Huyghen van Linschoten's en holandés, en su **Itinerario,** y todo apunta a que utilizó como fuente los manuscritos conservados en el Archivo de Indias. El texto de Linschoten fue republicado en inglés por William Philip en su traducción del **Itinerario** (1598), y tan solo dos años después apareció de nuevo en la obra **The Principal Navigations** de Richard Hakluyt. MORENO MADRID; SALOMONI - ***Nuno Da Silva's Third Relation***, n. 16.

[16] MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

Hasta aquí todo parecía ir como la seda para el piloto luso, que se había convertido en un activo muy valioso para planear el contrataque a la dañina expedición inglesa. Pero las cosas comenzaron a torcerse cuando ciertos comportamientos de Da Silva durante el viaje llegaron a oídos de la Santa Inquisición, que estaba llevando a cabo un proceso de investigación a los prisioneros liberados por Drake.[17] Uno de ellos, un marinero portugués secuestrado en el Pacífico que respondía al nombre de Juan Pascual, tenía fuertes acusaciones contra Da Silva. Afirmaba, por ejemplo, que lo había visto participar del servicio divino luterano de la manera que sigue:

> Los dichos ingleses rezaban dos veces al día, y llevaban consigo un portugués que está ahora en México que también rezaba y comía con ellos, pero el testigo [Juan Pascual] no sabe si decía o no las mismas oraciones que los ingleses. Los otros españoles se retiraban y venían a la proa pero, dos veces al día, el dicho Nuno da Silva rezaba como el resto, y escuchaba sus sermones y portaba un libro parecido a un «Libro de Horas» en su mano. Y el dicho Drake se arrodillaba en un cojín frente a una mesa y cantaba en voz baja, y los otros le respondían. El testigo no sabe si Nuno da Silva respondía o no, así como tampoco sabe más que que lo había visto con ellos, como ya se ha mencionado, y que el sermón era predicado una o dos veces por semana.[18]

Y a esto acrecentaba que:

> Durante todo el tiempo que fue prisionero de Francis Drake era Cuaresma, y el dicho Francis Drake y toda la gente de su país que lo acompañaban siempre comían carne. Y que, durante el tiempo que este testigo fue prisionero, Francis Drake le obligaba a él, a Nuño da Silva y a todos los otros prisioneros que estaban en su barco a comer en su mesa. Y todos comían carne porque él no les daba más que galletas, carne y vino.[19]

---

[17] Nuno da Silva declaró ante la Inquisición el 23 de mayo de 1579, en la que es la más larga y detallada relación del viaje que completó con Drake de las que nos han llegado. Según Nuttall, el manuscrito original se encuentra en el Archivo General de la Nación de México, con la cota «Inquisition. Volume 85. Correspondence. Part 17. XVI Cent. General Archives. "Indiferente"». Una copia del mismo habría sido redirigida al Consejo de la Inquisición en España, la cual Nuttall localiza en el Archivo General de Simancas con la referencia «Cartas del Consejo de su Magestad de la Santa General Inquisicion, 1580 (lib. DCCLXII, fol.4)». Una traducción comparativa de ambos textos puede leers en: NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 295-322. Véase MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

[18] «The said Englishmen prayed twice a day, and carried with them a Portuguese who is now in Mexico, and who also prayed with them and ate with them, but witness does not know whether he said the same prayers as those of the Englishmen. The other Spaniards withdrew and went to the prow, but, twice a day, the said Nuño da Silva prayed like the rest, and listened to their sermons and held a Book like a "Book of Hours" in his hand. And the said Drake knelt on his knees on a cushion in front of a table and chanted in a low voice and all the others responded to him. Witness does not know whether Nuño da Silva responded or not, nor does witness know more tan that he saw him, as already mentioned, with them, and that the sermon was preached once or twice during the week». NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 336. Juan Pascual dio una versión más larga y detallada de la participación de Nuno da Silva en los sermones luteranos, la cual puede leerse en NUTTALL – **New Light on Drake**, p. 325-327.

[19] «[…] During the whole time when he was prisoner in the power of said Francis Drake, it was Lent, and that the said Francis Drake and all the people from his country, who accompanied him, always ate meat, and that, during the term of this witness's imprisonment, Francis Drake obliged him and Nuño da Silva and all the other prisoners who were in his ship, to eat at his table. And all ate meat for he gave them nothing to eat besides biscuit and meat, and wine». NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 327.

Finalmente, comentó que Drake «traía al dicho Nuño da Silva sin prisiones consigo, y hablaba y trataba con él»[20], pero que Pascual no entendía lo que conversaban porque hablaban en inglés. La situación se agravó aún más cuando Simón de Miranda, vicario del puerto de Huatulco, testificó:

> Un tal Nuño da Silva, un portugués que el dicho Francis Drake llevaba consigo, tuvo un trato muy cercano con el dicho inglés, [que] le acariciaba y trataba muy bien, y le sentaba consigo a la mesa. Y ambos hablaban en lengua inglesa, por lo que uno [Simón de Miranda] no podía entender lo que decían. Cuando rezaban, el portugués rezaba con ellos y parecía que cantaba y respondía con ellos, porque no había diferencia aparente entre ellos, y el parecía uno de ellos. La única diferencia era en su persona y aspecto, porque él era pequeño y el dicho inglés era alto y de complexión ruda.[21]

Cuando parecía que la coyuntura no podía tornarse más sombría para Da Silva, apareció Francisco Gómez Rengifo, factor del puerto de Huatulco, para dar la puntilla: «Le parece a este testigo que el inglés [Drake] y Nuño da Silva se trataban con total amistad, pero él no sabe lo que discutían o hablaban, porque lo hacían en lengua inglesa, la cual este testigo no entiende».[22]

Contra tales acusaciones, Nuno da Silva solo podía esgrimir su palabra de haber actuado siempre por obligación; y esto fue lo que defendió hasta el final del proceso, incluso tras ser torturado.[23] Solo nos queda, pues, especular sobre la verdadera naturaleza de la relación entre Drake y Da Silva. A mi parecer, lo más importante es entender que ambos tenían muy claros sus intereses e intenciones: Drake sabía que le convenía tratar bien al piloto para que le ayudase, y Da Silva era muy consciente de que le interesaba ayudarle sin quejas para no arriesgar su propio pescuezo. La idea de que entre ellos hubiera surgido una intensa amistad se antoja un tanto exagerada, quizá hasta fantasiosa; era sin duda una relación de conveniencia, lo cual no es óbice para que compartieran charlas sobre cuestiones náuticas y disfrutaran el uno de la compañía del otro. Pero al final del día, Da Silva era un prisionero.

Entretanto, su juicio por herejía quedó en *stand by* por un tiempo, en tanto que era la palabra del piloto contra la de los acusadores.[24] Durante este lapso, ocurrió algo sorprendente. El 16 de diciembre de 1580 los consejeros de la Inquisición Alonso Fernández de Bonilla y Francisco Santos García escribieron desde México al Consejo de la Santa Inquisición la carta que sigue: «Ha sido acordado que el piloto portugués Nuño da Silva sea llevado a Perú por el virrey Martín Enríquez, con el propósito de volver a navegar el

---

[20] NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 338, nota 2.
[21] NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 348-349.
[22] NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 354.
[23] NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 393.
[24] El consejero inquisitorial Alonso Fernández de Bonilla escribía al Consejo de la Santa Inquisición el 4 de noviembre de 1580, expresando que «Nuño da Silva, el piloto portugués del corsario inglés, está detenido en esta Santa Oficina sin ningún avance en su caso [Nuño da Silva, the Portuguese pilot of the English corsair, is detained in this Holy Office without any new development in his case]». NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 380.

Estrecho de Magallanes».[25] La relevancia de Da Silva para las instituciones hispanas se hace ostensiblemente evidente en escasas dos líneas. La cuestión ya no es que uno de los hombres más poderosos de la Monarquía Hispánica quiera conocerlo y entrevistarlo, sino que quiere emplearlo en una empresa marítima, a pesar de estar investigado por la Inquisición; y fue precisamente esta circunstancia la que dio al traste con los planes del virrey. Apenas ocho días después escribía nuevamente Fernández de Bonilla al Consejo de la Inquisición:

> El virrey del Perú, Don Martín Enríquez, ha resuelto llevarse con él a Nuño da Silva, el piloto portugués apresado en esta Santa Oficina, para propósitos que, según él, podrían resultar pertinentes para el servicio de Su Majestad. Tras haber aceptado que el virrey se lo llevaría, como escribimos el 16 de este mes, y emitido la carta de la Santa Oficina para tal efecto, nos llegó nueva información sobre la culpabilidad de Nuño da Silva en cuestiones temporales y espirituales concernientes a la religión. Por este motivo y porque se espera más información de personas que fueron apresadas por el inglés durante algún tiempo, es necesario fundamentar algunos asuntos y hacer nuevas investigaciones. Esto no puede hacerse a tiempo para el viaje que el virrey está preparando, porque en esta tierra la distancia entre un lugar y otro es grande. Además, reconsiderando a este hombre por ser sospechoso de mala fe, no se debería confiar en él para cualquier cosa relacionada con la navegación hasta que se desvele más sobre la verdad [de su caso]; porque él tuvo una relación muy estrecha con el inglés con respecto a esta materia. Por esta razón, se retrasa por el momento la partida de este piloto hacia Perú. Esta fue también la opinión del Conde de Coruña, el virrey de esta Nueva España, cuando se le comunicó el asunto. Creemos que el virrey de Perú, al que escribimos, concordará con tal opinión.[26]

Efectivamente, Enríquez de Almansa nunca pudo disponer de Da Silva para explorar nuevamente el Estrecho de Magallanes porque el piloto portugués fue condenado a hacer abjuración pública *de vehementi* en el auto de fe de 1582 y al exilio perpetuo de las Indias.[27] Los cargos fueron el «haber asistido a los sermones y oraciones luteranas a

---

[25] «It has been agreed that the Portuguese pilot, Nuño da Silva, is to be taken to Peru by the Viceroy Don Martin Enríquez for some purpose of going back to navigate through the Strait again…». NUTTALL - **New Light on Drake**, p. 393.

[26] «The [newly appointed] Viceroy of Peru, Don Martín Enríquez, had resolved to take with him Nuño da Silva, the Portuguese pilot imprisoned in this Holy Office, for purposes that, he said, might present themselves pertaining to the service of His Majesty. After having agreed that the Viceroy was to take him, as we wrote on the 16th of this month, and dictated the letter of the Holy Office to that effect, there supervened fres information of Nuño da Silva's guilt in temporal and spiritual matters pertaining to religión. On this account and because more information is expected from persons who were held as prisoners by the Englishman for some time, it is necessary to substantiate matters and make fresh investigations. This cannot be done in the short time in which the Viceroy is preparing for his voyage, because, in this country, the distance between one place and another is great. Besides, taking a fresh look at this man, with suspicion of bad faith, it would seem as though he were not to be trusted with anything relating to navigation until time uncovers more of the truth. For he held much intimate intercourse with the Englishman on this subject. For this reason the departure of this pilot for Peru must be delayed for the present. This was also the opinión of the Count de Coruña, the Viceroy of this New Spain, when the affair was communicated to him. We believe that the Viceroy of Peru, to whom we are writing accordingly, Will take the same view». NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 381-382.

[27] NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 394.

bordo del navío del inglés, y el haber perpetrado actos heréticos de reverencia y sumisión, sin haber sido obligado a ello por fuerza o amenaza».[28] De nada sirvió que negase rotundamente el haber realizado cualquier acto herético a conciencia, si bien admitió haber comulgado en dos ocasiones «a la manera de los ingleses». Afirmaba que lo había hecho por obligación, defensa que los jueces inquisitoriales no aceptaron a la luz de las declaraciones de Pascual y los otros prisioneros de Drake.[29] El piloto luso, ignorando lo que los testigos habían declarado sobre su persona, se quejaba amargamente de que sus acusaciones surgían del «gran odio que contra él tenían, porque al verle en compañía del inglés habían inferido que había actuado como su guía».[30] Por si fuera poco, el virrey y los inquisidores albergaban ciertas sospechas de que estuviera conchabado con Drake, y que su liberación obedeciese a algún oscuro propósito del corsario.[31]

Así las cosas, cuando Da Silva se embarcó en la flota de 1582 para regresar a la Península, lo hacía arrastrando la pesada losa que suponía una condena inquisitorial por herejía. Al otro lado del Atlántico le esperaba Felipe II, gran paladín del catolicismo, por lo que el piloto no albergaría muchas esperanzas de que le acogieran muy calurosamente; si este era efectivamente su ánimo, no podía estar más equivocado. Así lo prueba una carta enviada a los miembros del Consejo Real el 30 de julio de 1583, que reza: «Su Majestad [Felipe II] desea saber particularmente cómo fue la navegación que él [Nuno da Silva] había hecho y todo lo que le había pasado».[32] Para esta fecha Da Silva se encontraba en la Casa de la Contratación de Sevilla, siendo interrogado por el Presidente y Jueces de la misma. Solo en agosto de 1583 habría llegado a Madrid y el Consejo de Indias habría empezado a abordar su caso. Tras analizar en pormenor todas las declaraciones hechas por Da Silva y los documentos concernientes a su proceso, el Consejo resolvió que Drake lo había llevado por la fuerza, y que no había razón para arrestarlo, especialmente siendo tan pobre como era; de hecho, sugirieron a Felipe II que le diese merced y limosna para poder sacar algún provecho de él, considerando que diez o doce esclavos serían dádiva suficiente.[33] He aquí la respuesta del monarca:

> Está bien, y creo que lo sería mirar en ocupar por acá a este piloto, en las armadas o flotas que se ofrezcan, porque si se fuese a su tierra y quedase con libertad, no sabemos lo que haría ni con quien navegaría. Trátese de esto, y mírese lo que

[28] «[…] Of assisting at the Lutheran prayes and sermons on board the Englishman's ship and of performing heretical acts of reverence and submission, without having been compelled to do so by forcé or by fear». Trad. en NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 393. El original en lengua castellana se encuentra en TORIBIO MEDINA - Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en México, p. 58.
[29] Sí es cierto, con todo, que al menos en una ocasión—el domingo que siguió a la ejecución de Thomas Doughty—Drake obligó a toda la tripulación a comulgar. NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 393.
[30] NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 394.
[31] NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 394.
[32] «His Majesty [Philip II] particularly wished to know what manner of navigation he [Nuno da Silva] had made and all that had happened to him». NUTTALL - **New Light on Drake**, pp. 397. Cit. en MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.
[33] Sobre este proceso véase MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

> convendrá, y cuando se haya concluido con él en todo, se le podrán dar las licencias que aquí decís para que se valga de ellas.[34]

Dos observaciones importantes al respecto de esta Real Cédula: Felipe II está contradiciendo una sentencia de la Inquisición y está empleando a un hereje condenado en sus flotas, todo para evitar que sus conocimientos náuticos sean aprovechados por una potencia rival. Esta decisión es ciertamente excepcional y habla del caché que ya ostentaba Nuno da Silva. El piloto portugués—sabedor de su estatus de «protegido»—exigió que, antes de embarcarse en los galeones de la Armada, se le permitiera viajar a Porto para visitar a su mujer e hijos. Sabemos que se le concedió un permiso de dos meses para tal efecto, y que cuando dicho salvoconducto concluyese debía regresar inmediatamente a Sevilla para embarcarse en las Armada. En los papeles de la Casa de la Contratación no está registrado si finalmente hizo o no tal viaje a Porto y, por tanto, si alguna vez regresó a Sevilla—si bien no figura entre la nómina de pilotos contratados por la corona española en los últimos años del siglo XVI.[35] Empero, gracias a nuevos documentos encontrados por Amândio Barros en los archivos portuenses, sabemos que Da Silva se encontraba en esta ciudad para finales de la centuria, probablemente disfrutando de sus últimos años con la familia y recordando viejas glorias.[36]

Nuno da Silva fue, por tanto, un personaje histórico de gran relevancia histórica, que inquietó considerablemente las instituciones más importantes de la Monarquía Hispánica durante varios años—incluyendo al mismísimo Felipe II. A duras penas podría imaginar Da Silva, cuando dejó Porto en 1577 como cualquier otro hombre de mar, que regresaría una década después convertido en toda una «superestrella».

---

[34] **Consulta del Consejo de Indias**, 3 September 1583, Archivo General de Indias, Indiferente, 740, N.176. Trad. en inglés en MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation.**

[35] MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**.

[36] Tal documentación se hizo publica en el **XIX International Reunion for the History of Nautical Science** (Casa de la Ciencia – CSIC, Seville, 15-18th November 2021), en una presentación intitulada - Ships and Pilots of the Strait. European Technology and Shipping Interests in the South Atlantic in the 16th Century. Véase MORENO MADRID; SALOMONI - **Nuno Da Silva's Third Relation**, n.45.

Bibliografía

AUGERON, Mickaël - Autour de Francis Drake et de son voyage dans les Mers du Sud. La place et le rôle du pilote portugais Nunho da Silva (1578-1579). In CHAUVAUD, Fréderic; PÉRET, Jacques, coor. – **Terres Marines [en línea]**. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2006 [21 Mar. 2022], pp. 341-349. Disponible en https://books.openedition.org/pur/20475?lang=es#-text.

FLETCHER, Francis; DRAKE, Francis - **The world encompassed by Sir Francis Drake, being his next voyage to that to Nombre de Dios formerly imprinted; Carefully collected out of the notes of Master Francis Fletcher preacher in this imployment, and divers others his followers in the same**. London: Printed for Nicholas Bourne, 1628.

LEITÃO, Henrique; MORENO MADRID, José María – **Desenhando a Porta do Pacífico. Mapas, Cartas e Outras Representações Visuais do Estreito de Magalhães, 1520-1671 / Drawing the Gateway to the Pacific. Maps, Charts and Other Visual Representations of the Strait of Magellan, 1520-1671**. Lisboa: ByTheBook, 2021.

MORENO MADRID, José María; LEITÃO, Henrique – **Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e Relatos da Travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620**. Lisboa: ByTheBook, 2020.

MORENO MADRID, José María; SALOMONI, David. Nuno Da Silva's *Third Relation*: An Unknown Report on Francis Drake's Voyage (1577-1580). **Terrae Incognitae**. London. [No prelo].

NUTTALL, Zelia - **New Light on Drake. A collection of documents relating to his voyage of circumnavigation, 1577-1580**. London: Printed for the Hakluyt Society, 1914.

TORIBIO MEDINA, José - **Historia del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición en México**. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1905.

LA TRANSFORMACIÓN DE MAR EN OCÉANO EN LOS PRIMEROS MAPAS DEL PACÍFICO (1519-1529)

José María Moreno Martín[1]

Resumen

El objetivo y la pretensión del presente texto es desvelar las primeras imágenes del océano Pacífico. Para ello, no tenemos más opción que referirnos al viaje que Fernando de Magallanes emprendió en 1519 desde Sevilla buscando el camino, hacia poniente, a las disputadas islas Molucas. Más dicha empresa, no acabó con la llegada de la flota a las mencionadas islas, sino que fue continuada y culminada por Juan Sebastián Elcano dando la vuelta al mundo, llegando a la misma ciudad de partida en septiembre de 1522. Desde aquel momento las representaciones de las islas Molucas y del océano Pacífico estuvieron siempre unidas de manera indisoluble a los primeros mapas en los que se representó el inmenso océano Pacífico que engrandecería aquel mar al que llegó Núñez de Balboa en 1513 y que bautizó como Mar del Sur. A través de la cartografía veremos cómo el Mar del Sur pervivió y convivió con el océano, compartiendo sus aguas, para ceder, a partir del siglo XVIII en favor del Pacífico que hoy conocemos.

Palabras clave: Magallanes, Elcano, Mar del Sur, océano Pacífico, cartografía.

Abstract

The aim and purpose of this text is to reveal the first images of the Pacific Ocean. In order to do so, we have no choice but to refer to the voyage which Fernão de Magalhães undertook in 1519 departing from Seville in search of the west route to the disputed Moluccas islands. However, this enterprise did not end with the arrival of the fleet at the aforementioned islands, but rather continued culminating with Juan Sebastián Elcano's circumnavigation of the world, arriving at the same city of departure in September 1522. From that moment onwards, representations of the Molucca Islands and the Pacific Ocean were always inextricably linked to the first maps depicting the immense Pacific Ocean, which would enlarge the sea that Núñez de Balboa reached in 1513 and which he named the South Sea. Through cartography we will see how the South Sea persisted and coexisted with the ocean, sharing its waters, only to give way, from the 18th century onwards, in favour of the Pacific that we know today.

Keywords: Magellan, Elcano, South Sea, Pacific Ocean, cartography.

[1] Museo Naval de Madrid. jmormar@fn.mde.es

Es innegable que la llegada de Cristóbal Colón a América tambaleó la imagen del mundo antiguo. La vuelta al mundo, comenzada por Magallanes y culminada por Elcano, hizo que aquella visión se desvaneciera definitivamente. La circunnavegación se convirtió, sin que ninguno de sus protagonistas tuviera esa intención, en la comprobación empírica de que la tierra era esférica y que podía darse la vuelta enlazando todos sus mares. La representación de la forma de la tierra y el conocimiento de sus dimensiones reales se convirtieron en objetivos prioritarios en un mundo que no dejaba de crecer. Fue este viaje el que permitió comunicar Europa, América y Asia por vía marítima y abrir de esta manera la puerta, en primer lugar, a nuevas economías que trajeron posteriores riquezas; y también a nuevas geografías, pues con el viaje se cerraron definitivamente los mapas por oriente y occidente[2].

Y de todo aquello hemos guardado dos nombres que se han perpetuado y que han llegado hasta nosotros para tener siempre presente aquella gesta: el estrecho de Magallanes y el océano Pacífico.

Leamos las palabras que Pigafetta dedicó al descubrimiento de este último hace unos quinientos años:

> «Miércoles 28 de noviembre de 1520, desembocamos por el Estrecho para entrar en el gran mar, al que dimos en seguida el nombre de Pacífico, y en el cual navegamos durante el espacio de tres meses y veinte días, sin probar ni un alimento fresco […] Durante este lapso de tres meses y veinte días, recorrimos más o menos cuatro mil leguas en este mar, que llamamos Pacífico porque durante todo el curso de nuestra travesía no experimentamos tormenta alguna[3]»

He aquí el origen de este nombre. Y a través de las palabras de Pigafetta podemos imaginar aquella masa de agua que hacía empequeñecer aquellas naos que lo atravesaron por primera vez. Palabras todas ellas que nos ayudan a imaginar. Pero fueron los mapas los que nos trajeron las primeras imágenes de la mutación del pequeño «mar del Sur» de Balboa en un inmenso océano por descubrir. Y hoy veremos esa transformación en los diez años que nos dejaron las imágenes de una representación del mundo que se ha repetido hasta nuestros días, pues en esta década a la que me refiero, la que va desde 1519 a 1529, es decir, desde la partida de la flota de las Molucas a la firma del tratado de Zaragoza, los mapas nos enseñaron nuevos mundos que dieron forma al mundo tal y como hoy lo conocemos, ya cercado y completo de este a oeste.

La precisión de los territorios explorados generaba cada vez de mayor necesidad e interés para las naciones, lo que provocó que los mapas, que surgieron como herramien-

---

[2] Sobre controversias pasadas sobre si era conocida la redondez de la tierra, es claro y meridiano que para los navegantes de aquella travesía era una evidencia bien cierta que la tierra era redonda y que el objetivo del viaje no era dar la vuelta al mundo, como así fue en definitiva, sino llegar a las islas de las especias, las ansiadas Molucas. Véase MORENO MARTÍN, José María – Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano: bocetos de un nuevo mundo. **Fuimos los primeros. Los mapas de Magallanes y Elcano**, pp. 45-47.

[3] PIGAFETTA, Antonio – **Primo Viaggio in torno al Globo Terracqueo. La expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522**, pp. 37-38.

tas, se convirtieran en poderosas armas a merced de los gobernantes[4]. Como afirmaba Zumthor es impensable un mundo sin mapas. O sencillamente inimaginable, pues el hacer mapas fue una «necesidad vital» para «apropiarse de un sector del espacio»[5]. El mapa, como bien veremos, después de que Elcano diese la primera vuelta al mundo, fue utilizado por el monarca castellano, Carlos V, como una prueba tangible y auténtica de propiedad y de poderío, especialmente marítimo, como si se tratase de un documento notarial que certificara la posesión de lo representado en él. Pero también gracias a los mapas podemos reconstruir la historia gráfica de ciudades, países, continentes, mares y océanos, siempre resolviendo en su representación desde la antigüedad desafíos gráficos que han que han provocado que la imagen del mundo esté siempre en continua evolución.

Por este motivo, las primeras representaciones del mundo no presentaban la geografía o la cartografía como una ciencia exacta y objetiva. Más eran suficientes para el hombre que habitaba el mundo antiguo, heredero de las culturas clásicas, que le hacían comprender el universo en el que vivía. Tuvieron que transcurrir muchos años hasta que dicha satisfacción y comodidad se viera perturbada. Precisamente hasta el momento en el que Cristóbal Colón llegó a América y protagonizara un hallazgo de un mundo nuevo en todos los sentidos. Y la consecuencia fue que como se trataba de un mundo que no había figurado en la sabiduría clásica se abrían todas las posibilidades para la libre imaginación. Todo podía ser posible; todo podía existir y la responsabilidad de hacerlo visible sería del cartógrafo[6].

Pocos años más tarde, forjando un eslabón más en la cadena de exploraciones náuticas de los reinos ibéricos, Magallanes irrumpió en el Pacífico por su ribera oriental, desconocida y amenazadora, ampliando el mundo conocido hasta entonces[7]. La singladura de Magallanes zanjaba, temporalmente al menos, la navegación por el sur del continente americano y abría una puerta a la navegación de otros mares[8]. Pero, como ocurrió con las tierras americanas en su momento, tampoco ahora, ni el estrecho de Magallanes ni el inmenso Pacífico formaban parte de la sabiduría clásica y la imaginación encontró campo abierto para sus posibilidades. Más aún, teniendo en cuenta que eran los lugares más alejados del occidente cristiano y por lo tanto los más indicados para ubicar, como estaba ocurriendo con América, los mitos y las fantasías contadas y oídas en Europa[9].

---

[4] FERNÁNDEZ PALACIOS, José Antonio – La cartografía, lenguaje franco universal. **Cartografía medieval hispánica: imagen de un mundo en construcción**, pp. 19-30

[5] ZUMTHOR, Paul – **La medida del mundo. Representación del espacio en la Edad Media**.

[6] MORENO MARTÍN, José María – El mundo de Pedro Menéndez de Avilés: San Agustín de la Florida a través de la cartografía (1519-1769), pp. 28-48.

[7] MACÍAS DOMÍNGUEZ, Isabelo – Presencia española en el Pacífico, p. 27.

[8] MORENO MADRID, José María; LEITAO, Enrique – **Atravessando a porta do Pacifico. Roteiros e Relatos da Travessia do Estreito de Magalhaes 1520-1620**, p. 13.

[9] BERNABÉU ALBERT, Salvador – El océano Pacífico en los siglos XVI y XVII: "el lago español, pp. 18-19.

La aparición del océano Pacífico

El océano Pacífico constituye la mayor entidad geográfica del planeta, con más de ciento sesenta y cinco millones de kilómetros cuadrados, en la que encontraremos aparte de la mayor extensión, las mayores distancias terrestres; las mayores profundidades; el mayor número de islas, contadas por miles; las más extensas corrientes y los peores tifones. «Todo es gigantesco en el Pacífico»[10]. Sin embargo, aún bautizado como hemos visto y con la evidencia física de estar ante una inmensa masa de agua que contenía y sobrepasaba el primitivo Mar del Sur, la pervivencia en el imaginario de este término a lo largo de los siglos fue sorprendente. Hoy, a través de un estudio de los mapas que fueron apareciendo desde la llegada de Elcano a Sevilla, veremos cómo el océano Pacífico se va haciendo «hueco» en los mismos. En la representativa selección que hoy presentamos podremos ver como durante el siglo XVI no desaparece el Mar del Sur, e incluso a lo largo del siglo XVII podemos ver las dos acepciones juntas pues la inmensidad de sus aguas dejaba sitio para el «mar» y para el «océano». Es llamativo, y este sería un magnífico ejemplo, como las ideas arraigan con fuerza en el pensamiento de las gentes y sólo desaparecen con el paso del tiempo. En el caso del Mar del Sur, con tan sólo unos años de antelación sobre el renombramiento de Magallanes por el de mar Pacífico, le haría pervivir en los mapas hasta prácticamente la segunda mitad del siglo XVIII.

Y todo ello a pesar de que la cartografía contribuyó de una manera decisiva a la modificación de la imagen del mundo que durante los siglos pasados había variado poco. Quizás esa mínima variación del mundo durante siglos provocó una mayor complejidad ante las novedades que hicieron que en poco más de un cuarto de siglo el mundo conocido creciera más que nunca. Lo cierto, y esto es innegable, es que entender las rarezas de un mundo impensado es difícil. Y más aun si ese mundo exterior hay que encuadrarlo y limitarlo en los límites de nuestra antigua y única imagen del mundo. La observación del mapa ayudaba a explicar como el pensamiento occidental modificaba y adaptaba su idea del mundo, del universo, y en ese espacio ahora pintado era en el que el hombre tenía que ubicarse en los constantes cambios que hacían variar al mundo clásico[11].

Lo cierto es que la aparición de América, además de generar un problema geográfico, provocó un problema en la concepción del mundo y, consecuentemente, un conflicto entre portugueses y castellanos, pues dominadores ambos del océano Atlántico, habían de repartirse sus aguas y sus tierras. El tratado de Tordesillas, en 1494, estableció la concordia y una vez más un mapa, el conocido como *planisferio Cantino*, será el que nos proporcione en 1502 la primera representación de una línea pintada a trescientas setenta leguas al oeste del archipiélago de Cabo Verde como se estableció en el mencionado tratado.

[10] DÍAZ TRECHUELO-SPINOLA, María Lourdes – La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta Fray Andrés de Urdaneta, pp. 469-470.
[11] SOLER, Isabel – **El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular**, pp. 254-255.

Pero poco después, cuando los castellanos llegaron a las Molucas, en las que ya operaban los portugueses, el derecho a las disputadas islas de la especiería en oriente, al otro lado del mundo conocido, puso sobre la mesa la necesidad de prolongar la línea de Cantino en el otro hemisferio hasta convertirla en una circunferencia de trescientos sesenta grados. Para la corona castellana la posición de las islas de las Molucas se convirtió en un objetivo primordial junto con el hallazgo de un paso interoceánico en América que abriera un paso hacia oriente. Para conseguirlo, Fernando el Católico reuniría en la ciudad de Toro en 1505 a los más afamados y brillantes navegantes del reino para programar una expedición a oriente pero la llegada de Felipe II el Hermoso y su hija Juana al trono en 1506 provocaría el fracaso de aquel primer intento. El interés del rey Fernando continuó intacto tres años después y en 1508, esta vez en Burgos, convocó a Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón encomendando a estos últimos la misión de descubrir el ansiado canal en la zona de las Antillas, aunque tras costear el área del Yucatán, regresarían sin haberlo encontrado.

Las primeras imágenes del océano Pacífico: de mar a océano

Sin embargo, a pesar de estos intentos por mar, el primer camino que puso en contacto los océanos Atlántico y Pacífico se trazó sobre la tierra. Definitivamente, las aguas que bañaban las costas occidentales americanas se descubrieron en 1513, cuando Vasco Núñez de Balboa, en el entorno centroamericano, descubrió un ignorado océano, que creyéndolo entonces pequeño denominó Mar del Sur por oposición al Mar del Norte, en las Antillas. Sin conocerse entonces la importancia del hallazgo se dio pie al expansionismo en tierras andinas y, sobre todo, dio solución de continuidad entre el nuevo continente americano y Asia. Además, este descubrimiento reforzó la idea del antimeridiano pues las novedosas noticias sobre el Mar del Sur provocaron la necesidad de explorar las costas del continente, encontrar su posible estrecho o estrechos, lo que quedaría reflejado en la primera carta que ha llegado a nosotros dando cuenta de este descubrimiento.

La primera imagen conocida del nuevo Mar del Sur la encontramos en la carta anónima de las Antillas y Sudamérica, también conocida como *carta de Wolfenbüttel*[12]. La información de primera mano que contiene nos lleva a considerarla como obra de la Casa de la Contratación. En los trabajos debieron participar, muy posiblemente, Juan Vespucio y Nuño García de Toreno[13]. Es más que probable que se trate de la revisión del Padrón encargada por aquellas fechas a Hernando Colón[14] y en ella el Mar del Sur recién descubierto se sitúa certeramente al otro lado del estrecho de Panamá, aunque sin topónimo alguno todavía.

---

[12] Se encuentra en la Herzog August Bibliothek, Wolfnbüttel.

[13] CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI**, p. 156.

[14] 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. 169. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica,** p. 156.

Esta primera imagen del mar del Sur la podríamos fechar sobre 1518, pues los últimos descubrimientos mostrados nos remiten a la península de Yucatán explorada en 1517 por Francisco Hernández de Córdoba, y la isla de Cozumel, a la que llegó Juan de Grijalva en 1518. Sin embargo, aún no están representados los descubrimientos de Hernán Cortés en México que empezaron en 1519 ni la fundación de Panamá por Pedrarias Dávila en el mismo año. Es allí, cerca del actual Panamá, donde aparece un amplio texto en latín que alude al descubrimiento del Mar del Sur y en el que el autor nos informa de la carta que envió Núñez de Balboa al rey castellano en la que solicitaba 500 hombres para ir en busca del mar del que le habían hablado los indígenas.

Sin embargo, en este mapa de 1518 no está reflejado el rastro de la expedición de Juan Díaz de Solís, quien llegó al entonces bautizado como Río de Solís, actual Río de la Plata, en 1516. La noticia del descubrimiento del Mar del Sur por Balboa llegó a Castilla antes de que Solís zarpara, por lo que hubo tiempo de incluir entre las instrucciones de su viaje la misión de buscar un estrecho que conectase el océano Atlántico con el nuevo mar de Balboa[15]. Lo cierto es que quizás la ausencia de referencias a dicho viaje no debería sorprendernos y la explicación, muy posiblemente, sería la de no querer dar información de esa empresa conocida como la «expedición secreta» en los documentos de la época. La razón es que no cosechó los resultados esperados y además se estaba preparando la magna expedición del portugués Magallanes.

Pero este viaje, posiblemente, no empezó cuando zarparon las naves de la armada de la especiería desde Sevilla en 1519. Ocho años antes, en 1511, los portugueses descubrieron las Molucas en una expedición que partió de Malaca, con Antonio de Abreu al frente, y Francisco Serrao al mando de una de las naves. La especulación sobre la presencia de Magallanes en aquella expedición ha dado lugar a no pocas teorías[16]. Lo que si es cierto es la familiaridad que Magallanes tenía con aquellas islas gracias a la correspondencia epistolar que mantenía con su amigo Francisco Serrao, quien se había establecido en aquella zona en 1512. Desde allí le describía su placentera existencia en Ternate, lo que espoleó las ansias de Magallanes por llegar a aquellas islas, ya fuera por la vía portuguesa o por la castellana[17].

---

[15] Las instrucciones a las que se refiere son del 24 de noviembre de 1514. En DÍAZ TRECHUELO-SPINOLA, María Lourdes – La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta Fray Andrés de Urdaneta, p. 473.

[16] Fernández de Navarrete afirma que la expedición partió en 1510 y que en ella se embarcó también Hernando de Magallanes: «No satisfecho Alfonso de Alburquerque con las primeras conquistas que hizo en la India, envió desde Malaca en el año 1510 a Antonio de Abreu, Francisco Serrano, y Hernando de Magallanes en tres baxeles a descubrir las Molucas» Sin embargo, no se encuentran registros posteriores de la presencia de Hernando de Magallanes en la expedición a las Islas de Especiería de 1511. Véase FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**, p. XXVII.

[17] Esta amistad con Magallanes fraguada durante el tiempo que ambos compartieron en India y fundamentalmente durante la toma de Malaca, en la que según los textos de la época Magallanes pudo salvarle la vida. Serrao se asentó en aquellas islas, y tal fue el encantamiento de Serrão con aquella tierra que para cuando en 1514 llegó una nueva expedición lusa rechazó subir a bordo, permaneciendo en Ternate hasta el año de su muerte En MORENO MADRID, José María – En torno a la expedición de António de Abreu y Francisco Serrao (1511-1521).

Con los cálculos aportados por Francisco Serrao trabajaron, al parecer, los miembros de las familias de cosmógrafos y cartógrafos portugueses de los que se rodeó Magallanes: los hermanos Ruy y Francisco Faleiro, Pedro Reinel y su hijo Jorge[18]. Posiblemente de la mano de estos últimos saldría parte del material cartográfico que Magallanes presentó ante el rey castellano Carlos I para mostrarle el camino hacia las Molucas y es más que probable que entre dicho material se encontrara el planisferio conocido como *Kunstmann IV*, realizado en torno a 1519[19].

En este mapa encontramos la primera referencia toponímica a las aguas del futuro Pacífico. Aparece rotulada en letra mayúscula como «mar visto de los castelhanos». Ni que decir tiene que, una vez más, como en todos los mapas dibujados y esferas construidas en aquellas fechas[20], el punto que concentraba la máxima atención se situaba sobre las islas Molucas, que invariablemente aparecían situadas en aguas castellanas, pues los intereses de Castilla, para la que trabajaban ahora los cartógrafos portugueses, eran los que primaban en esta empresa.

Sin duda alguna las islas Molucas se convirtieron en las protagonistas absolutas de la cartografía de esta época como vamos a ver en tres aspectos puntuales. El primero se refiere a la propiedad de las Molucas por Castilla o Portugal. A este respecto, el autor del *Kunstmann IV*, Jorge Reinel, portugués, ese mismo año de 1519 publicó junto a su padre Pedro Reinel y otro cartógrafo portugués, Lopo Homen, el maravilloso *Atlas Miller*. Pues bien, en esta obra realizada por portugueses en Portugal, las Molucas se dibujan en territorio portugués como demuestran las banderas que otorgan su territorialidad a Portugal. Sin embargo, en ese mismo año, en Castilla, el mismo autor, Jorge Reinel, en el *Kunstmann IV*, sitúa las Molucas en aguas castellanas. Como vemos, los cartógrafos en ocasiones se comportaban como mercenarios al servicio de la Corona que les pagaba. Un segundo aspecto que llama nuestra atención en este mapa es el detalle que se repetirá en los que saldrán de la Casa de la Contratación de Sevilla hasta 1529 y es la colocación de las islas Molucas en la parte más occidental. Es decir, se saca del oriente, de los territorios portugueses y se colocan detrás de América para que al espectador le resulte más fácil relacionarlas con Castilla. Por último, también en este *Kuntsman IV* se aprecia la variación que ha sufrido el trazado de la línea de Tordesillas desde que Cantino nos la presentó en

[18] Hay autores que incluyen a Diego Ribero en este grupo en este primer momento, pero aunque parece claro que se sumó al mismo en Sevilla, no lo está tanto el momento de dicha llegada a la capital andaluza.

[19] Este mapa es conocido para nosotros gracias a una edición facsímil coloreada de 1843 obra de Otto Progel, ya que, lamentablemente, el original desapareció de la Bayerische Armeebibliothek de Munich tras la Segunda Guerra Mundial. Gracias a la fotografía llegada pocos años antes, en 1839, pudo este oficial mediante placas de vidrio obtener la imagen del mapa y reproducirla después en un pergamino iluminado que es el que ahora vemos. En MORENO MARTÍN, José María – **Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano**, p. 50. Ricardo Cerezo piensa que en este mapa estaba la base del convencimiento que Magallanes y Rui Faleiro tenían de que podía llegarse a las Molucas navegando hacia el poniente. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI,** p. 168.

[20] La representación de los descubrimientos de Núñez de Balboa de los que se tuvo noticia hacia 1517 y la ausencia de un futuro estrecho de Magallanes, nos permitirían situar esta carta entre aquella fecha y la partida de la expedición de Magallanes.

1502. Hasta ahora la línea divisoria se colocaba hacia el oeste dando tres cuartas partes del mundo a Portugal. A partir de este mapa la línea de Tordesillas lo dividirá en dos partes, engrandeciendo el poder y los territorios de Castilla.

Sin abandonar a la familia Reinel, tres años más tarde, el primer mapa que contó con información procedente de la expedición de Magallanes fue, muy probablemente, la proyección polar atribuida comúnmente a Pedro[21]. Al parecer los datos utilizados en su levantamiento se tomaron de la nao *San Antonio*, que fue una de las cinco que comenzaron el viaje y que desertó en la entrada del estrecho de Magallanes regresando a Sevilla en el mes de mayo de 1521. En ella vemos por vez primera la representación completa de la línea de Tordesillas con su correspondiente antimeridiano, pero el espacio correspondiente al Pacífico es aún un inmenso vacío que se prolonga por el sur, paralelo a la costa americana que llega hasta el estrecho de Magallanes junto al que escribe: «tierras que descubrió Fernao de Magalhaes». Si nos fijamos detenidamente en esa zona comprobaremos que al desertar la *San Antonio* en la embocadura del estrecho, la imagen que nos dejan es un estrecho sin salida, lo que implica que este mapa se dibujó sin saber aún si aquel estrecho era navegable en toda su extensión y tenía salida, como así resultó.

El primer mapa levantado con información que la nao Victoria trajo en su regreso a Castilla fue el realizado en 1522 en Valladolid por Nuño García de Toreno. No en vano, suyas fueron también los mapas con los que partió la expedición en 1519 trabajando desde la Casa de la Contratación a las órdenes de Magallanes y Rui Faleiro. De sus manos salieron, en dos partidas, los veinticuatro pergaminos -trece para Rui Faleiro y once para Magallanes- que se le encargaron antes de la partida. Esta vital labor de proporcionar gran parte de la cartografía para el viaje fue lo que, posiblemente, le hizo merecedor del nombramiento como *piloto y maestro de hacer cartas de marear* de la Casa de la Contratación de Sevilla en septiembre de 1519. No obstante, en años anteriores no es difícil encontrar a Nuño García en informes emitidos por la Casa en relación a la preparación del viaje de Juan Diaz de Solís a América del Sur y en los encargos de otros trabajos que alternaba con sus trabajos artísticos en la catedral de Sevilla[22].

Por todo ello, fue lo más normal que la primera carta con información de la expedición fuera obra suya. En Valladolid, ciudad en la que Carlos V recibió a Juan Sebastián Elcano a su regreso, recabó la información de primera mano de los expedicionarios supervivientes, entre la que destacaba el *Derrotero del viaje al Maluco*, elaborado por Francisco de Albo[23]. En él se contenían las observaciones astronómicas y geográficas desde el 29 de noviembre de 1519 hasta el avistamiento del cabo de San Vicente en Portugal pocos días antes de remontar hasta Sevilla en septiembre de 1522. La carta contiene la costa meridional asiática, la península de Malaca, algunas de las islas del archipiélago filipino y el de las

[21] En Museo Topkapi, Estambul, Turquía.

[22] Nuño trabajó en el entorno de la Casa de la Contratación en la que, aunque no aparece entre sus nóminas, si constan pagos a su favor, como el anotado en los libros por el pago de dos ducados de oro hecho el 26 de febrero de 1512 *«a Nuño García, por dos pieles en pergamino escritas e iluminadas con las ordenanzas de la Casa»*. Sobre los pagos, véase PUENTE Y OLEA, Manuel de la – **Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación**, pp. 286-287.

[23] **Archivo General de Indias**, Patronato, 34, R.5

Molucas[24]. La representación de este archipiélago era el objetivo primordial de este mapa, pues se trataba de mostrar al emperador el lugar en el que se encontraban las islas en disputa con los portugueses. Por vez primera, el rey pudo ver la línea del meridiano de Tordesillas prolongado al otro lado del mundo, que dejaba las islas Molucas en aguas castellanas[25].

Lo cierto es que a partir de la aparición de este mapa se produjo una explosión de actividad cartográfica en la Casa de la Contratación y en todos los posteriores se fueron incorporando, en el nuevo espacio del "mar Pacífico", esa nueva línea demarcadora del antimeridiano, los barcos con banderas castellanas y las islas Molucas en la parte occidental. Todo obedecía a cuestiones propagandísticas y reivindicativas de la monarquía castellana, como bien ha apuntado Antonio Sánchez acerca de la cartografía de estos años[26]. Sin embargo, y aún bautizado por Magallanes, como hemos visto, y con la evidencia física de estar ante una inmensa masa de agua que contenía y sobrepasaba el primitivo Mar del Sur, la pervivencia en el pensamiento de la época de este mar a lo largo de los siglos fue llamativa, pues como vamos a ver, desde el siglo XVI, y una vez descubierto y navegado el océano Pacífico será común seguir viendo en los mapas de siglos posteriores el antiguo Mar del Sur de Balboa.

Así, entre 1523 y 1525 nos encontramos con tres magníficas cartas, únicas, que sirvieron para dar a conocer nuevo océano, y las tres fueron utilizadas como instrumento de la propaganda diplomática desplegada por Carlos V. La primera de ellas cuenta con el honor de ser la primera representación del mundo entero conocido después del viaje de Magallanes y Elcano, y se atribuye a García de Toreno en el año de 1523[27].

En la *carta de Turín* por fin podemos ver el océano Pacífico en toda su extensión, con unas proporciones que permitieron dibujarlo con medidas más reales, limitado por una semicircunferencia formada por las rosas de los vientos que lo rodean, pero sin ninguna referencia toponímica todavía[28]. Lo que si aparece por vez primera es un novedoso estrecho de Magallanes, llamado de Todos los Santos en la carta, comunicando Atlántico y Pacífico, que se repetirá en todos los mapas del Sur de América a partir de

[24] Es esta la única carta firmada y fechada por García de Toreno, a pesar de su innegable trabajo en otros mapas que veremos a continuación. La atribución a su autor aparece en la leyenda «Fue fecha en la noble villa de Valladolid por Nuño García de Toreno, piloto y maestro de cartas de navegar de Su Magestad. Año 1522»

[25] MORENO MARTÍN, José María – Maestros y cosmógrafos: la labor de Nuño García de Toreno y Diego Ribero en la Casa de la Contratación. En este trabajo aparece más pormenorizada la actividad de Nuño García en la Sevilla de principios del siglo XVI y más específicamente el estudio de sus mapas.

[26] SÁNCHEZ, Antonio – **La espada, la cruz y el padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica**, pp. 104-105.

[27] Se encuentra en la Biblioteca Real de Turín. Hay autores que otorgan la posible autoría a Juan Vespuccio por trabajar en esa época junto a García de Toreno en la Casa de la Contratación, aunque es más que probable que el prestigio y la autoridad alcanzada por este último a raíz de sus trabajos en la preparación del viaje de Magallanes le convierta en más claro candidato a la autoría de esta carta. En cualquier caso sería una carta realizada en la Casa de la Contratación de Sevilla.

[28] Se trata de un mapamundi sobrio en su trazado y decoración en el que escasean las leyendas y explicaciones en el mapa en contraposición con mapas anteriores como el *Wofenbütel* o el *Kunstman IV*, previos a la partida de Magallanes. Quizás dicha sobriedad se deba a su utilización en las negociaciones de la Junta de Badajoz-Elvas de 1524.

ahora. Y resulta especialmente llamativo cómo ese gran mar que acaba de descubrirse empuja al mundo conocido hasta entonces, especialmente América, Europa y África, hacia el este y les arrebata su lugar en la cartografía anterior.

En esta misma línea geográfica, pero con mayor profusión iconográfica, en 1525 se realizó el *planisferio Salviatti*. Se le atribuye también a Nuño García de Toreno y posiblemente, como atestigua su ostentación y su lujo, fue regalado por el emperador Carlos V al cardenal Giovanni Salviatti con motivo de su boda con la infanta Isabel de Portugal, celebrada el 25 de marzo de 1526 en el Real Alcázar de Sevilla[29], como lo atestiguan los escudos de la parte inferior del cardenal del que este mapa toma el nombre por el que es conocido. En el mismo, en una leyenda dorada aparece por primera vez el topónimo de Mar del Sur en el lugar en el que fue descubierto por Vasco Núñez de Balboa, limitado al norte por un cada vez más detallado estrecho de Panamá, aunque seguimos sin encontrar referencia al Pacífico todavía. También en este mapa podemos recordar un detalle al que nos referíamos antes y que se repetirá en los que saldrán de la Casa de la Contratación de Sevilla hasta 1529; se trata de la colocación de las islas Molucas. Ahora se duplicará la habitual situación de las islas en oriente, junto a los territorios portugueses y aparecerán también detrás de América para que al espectador le resulte más fácil relacionarlo con Castilla. Será común también a partir de ahora la colocación de escalas de latitud y troncos de leguas en el espacioso Pacífico acompañados de las rosas de los vientos de los sistemas circulares que organizaban el trazado de la carta.

De la misma fecha, 1525, data también el *planisferio Castiglioni*. En esta ocasión la carta toma su apelativo de Baltasar de Castiglioni, nuncio pontificio del Papa Clemente VII, quien también asistió a la boda de Carlos V. Es la primera carta que conocemos de Diego Ribero, que es un cartógrafo de la Casa de la Contratación, que tomará el testigo como maestro de hacer cartas de navegar de García de Toreno tras el fallecimiento de este en el verano de 1526[30] y en quien nos detendremos más adelante.

En ella podemos ver ya una primitiva dicotomía entre el Mar del Sur, que invariablemente aparece en Panamá y una filacteria en mitad del nuevo océano en la que podemos leer «mar océano occidental» en contraposición con el «mar océano oriental» que en el mismo mapa el autor sitúa en el Índico. Aun así, el autor no se atreve a romper la tradición y llamar Pacifico todavía a ese «océano occidental», aunque por vez primera los vemos separados, con topónimos independientes repartiéndose el espacio[31]. Una tabla circular de declinaciones se encargará de ocupar el espacio del inmenso Pacífico y será

[29] El cardenal ofició la boda del emperador y fue nuncio apostólico en España entre 1525 y 1530.

[30] La fecha de la muerte de Nuño García de Toreno podemos acotarla entre dos fechas, gracias a dos documentos conservados en el Archivo General de Indias. El primero, de 20 de junio de 1526, es una Real Cédula firmada en Granada, por la que en ausencia de Sebastián Caboto, piloto mayor, examinen los pilotos Nuño García y Juan Vespuccio juntamente, salvo cuando esté ausente uno de éstos o justamente impedido. En Archivo General de Indias, Indiferente, 421, L.11, F. 62R-62 V. La segunda, una Cédula del Consejo de Indias al doctor [Diego] Beltrán para que entregue 10000 maravedíes como merced para el casamiento de una hija, a Juana García, viuda de Nuño García, piloto que fue de la Casa de Contratación de Sevilla. En Archivo General de Indias, Indiferente, 421, L.11, F. 121 V.

[31] En este mapa también asistimos a la duplicidad de las islas Molucas colocadas en el este y el oeste con el letrero «Provincia de Maluco», como muestra de la soberanía castellana sobre las mismas.

uno de los rasgos característicos de la cartografía de Ribero, junto al cuadrante y el astrolabio náutico, también presentes en este planisferio[32].

Juan Vespucio, sobrino del piloto mayor de la Casa de la Contratación Américo Vespuccio, firmó y fechó junto al escudo imperial, en Sevilla en el año de 1526 una nueva carta, que probablemente, al igual que ocurrió con los planisferios Salviatti y Castiglioni, también se realizó con motivo de la boda de Carlos V e Isabel de Portugal en Sevilla en 1526.

En la misma aparece el rótulo «la mare del sul» invariablemente en Panamá y en relación con el descubrimiento de Balboa. Particularmente llamativo en el mapa es la posesión de las Molucas por la corona de Castilla, colocándolas, como vimos antes, a ambos lados del mapa y siempre bajo la bandera de la corona castellana

Hasta aquí, todo lo visto no nos deja duda alguna de que los mapas de la Casa de la Contratación fueron el mayor exponente de la expansión del imperio durante la década que siguió al viaje de Magallanes y Elcano, pero también fueron la tarjeta de visita que Carlos V utilizó para tejer sus relaciones diplomáticas y las primeras imágenes de un muevo océano por explorar.

Diego Ribeiro: mapas para las negociaciones del tratado de Zaragoza

Ya nos referimos a él anteriormente, pero el absoluto protagonismo que adquirió en las negociaciones entre Portugal y Castilla para la resolución del asunto de las Molucas que finalizaría con el tratado de Zaragoza en 1529, hacen acreedor a Diego Ribeiro de un espacio propio en estos últimos años de la década. No obstante, Ribeiro fue el único cosmógrafo presentado por Castilla a la Junta de Elvas-Badajoz, al que los cosmógrafos portugueses reconocían su autoridad y conocimiento en la materia.

Su carta de 1527, aunque no está firmada, posee abundantes rasgos característicos de la cartografía de Diego Ribeiro. Un ejemplo es el título que siempre aparece en la parte superior e inferior de la misma: «Carta universal en que se contiene todo lo que del mundo se a descub(ierto) fasta ahora. Hizola un cosmógrafo de S.M. Anno MDXXVII en Sevilla»[33]. En este mapa de su autoría aparece el invariable rótulo del Mar del Sur junto a Panamá, pero curiosamente desaparece la referencia del Mar Océano Occidental dedicada al Pacífico que Ribero nos había mostrado en el mapa de 1525 que acabamos de ver.

En otro mapamundi de Ribeiro, de 1529, con un título muy semejante en texto y disposición a la carta de 1527 de la que acabamos de hablar, se aprecia un importante avance en la información procedente de las últimas expediciones. La costa oriental americana aparece prácticamente completa y en lo que respecta a la costa del Pacífico, hay

[32] MORENO MARTÍN, José María – **Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano**, p. 61. Los instrumentos náuticos serán una constante en la obra cartográfica de Diego Ribero. Su posición como constructor de instrumentos científicos así lo avala. En sus mapas posteriores se repetirán el cuadrante y el astrolabio, piezas básicas para la navegación de principios de aquel siglo XVI.

[33] Conocido también como *Planisferio Weimar*.

un incremento sensible de topónimos en Nueva España y Perú con las expediciones de Francisco Pizarro.

En ella podemos ver como la leyenda de Mar del Sur pervive como siempre junto a Panamá, mientras que en el inmenso Pacífico, a semejanza del *Weimar* de 1527, vuelve a situar una tabla circular de declinaciones con una rosa de los vientos en su interior, rodeada de textos y de barcos tanto portugueses como castellanos, que en su mayoría van, vienen o vuelven del Maluco como podemos leer en las inscripciones que los acompañan.

De ese mismo año, 1529, es la *carta universal de Weimar*. Como ya mencionamos anteriormente a Ribeiro le tocó vivir los años previos al tratado de Zaragoza y por lo tanto sus mapas eran un intento de resolución del problema desde el punto de vista cartográfico a partir del trazado de la línea divisoria entre portugueses y castellanos emanada de aquel ya primitivo tratado de Tordesillas. Semejante y posterior al del Vaticano, supera a aquel en la gran cantidad de leyendas que incorpora, hasta cincuenta y tres, que sustituyen el mayor carácter iconográfico y decorativo del anterior. El texto, con información geográfica, se convierte en dominante en la representación hasta el punto de alcanzar la consideración de ser un mapa en prosa con carácter enciclopédico[34]. Entre toda la leyenda únicamente rescatamos la del «Mar del Sur» en su lugar de costumbre, mientras vuelve a repetirse la tabla de declinaciones orientada por una rosa de los vientos.

Como acabamos de comprobar en este repaso a los mapas de esta década prodigiosa, cartográficamente hablando, a pesar de la irrupción del recién bautizado Pacífico, el Mar del Sur se mantuvo inmutable a lo largo del siglo XVI. Así, en 1550 un tratado de referencia como fue la *Suma de Cosmografía* de Pedro de Medina, incluía en su interior un mapa titulado *Carta universal* con el único nombre de «Mar del Sur» rodeado de embarcaciones navegando las aguas entre América y la costa asiática. Otro tanto ocurre con la *Carta Universal* de Sancho de Gutiérrez realizada en la Casa de la Contratación de Sevilla en 1551, en la que ya se han incluido en el trazado del estrecho de Magallanes los últimos descubrimientos de Valdivia en Chile y de Villalobos en las Molucas en 1542. Andreas Homem en Amberes en 1559 introduce junto al estrecho de Magallanes, sobre el océano Pacífico, una llamativa leyenda que lo identifica como «mare ynventym per Magalhais», y en 1562 Diego Gutiérrez en su magnífico mapa *Americae Sive Quartae Orbis Partis Nova Et Exactissima Descriptio* sitúa el Mar del Sur bajo las costas de Nueva España y en el sur del océano Pacífico escribe: «Mare Magellanicum sive Pacificum» uniendo a Magallanes con su océano. Ya en 1569 Gerard Mercator utiliza tan solo «El Mar Pacífico» en el mapa en el que por primera vez utilizó su célebre proyección[35].

Efectivamente, como algunos autores han apuntado, sería tentador pensar en una evolución cronológica y lineal tanto de la representación del océano Pacífico como del nombre otorgado por Magallanes. Sin embargo, los mapas que se siguen levantando a lo largo del siglo XVI no siempre mejoran lo anterior y en el camino de esta lenta

[34] SANCHEZ MARTÍNEZ – **La espada, la cruz y el padrón**, p. 204-205

[35] Sobre las representaciones del océano Pacífico y el estrecho de Magallanes en los mapas véase MORENO MARTÍN, José María – **A vueltas con el mundo. Los mapas de Magallanes y Elcano**.

y paulatina transformación no dejarán de aparecer novedosas y llamativas variantes[36]. Por nombrar alguna de ellas, citaremos el llamativo «Mar de Panamá» que introduce el portugués Domingos Texeira en su *Mapamundi* de 1573, en el lugar originario del mar descubierto por Balboa, relegando al «Mar do Sul» hacia regiones más meridionales. En 1589, Abraham Ortelius en su *Theatrum Orbis Terrarum* dedicó un mapa al océano Pacífico y a las tierras que lo limitan con el título «Mare Pacifici, quod vulgo Mar del Sur», en el que utilizará los dos topónimos: «Mare Pacíficum» y «Mar del Sur».

Ya en el siglo XVII, el portugués Pedro Texeira en su mapa *Reconocimiento de los estrechos de Magallanes y San Vicente*, 1621, realizado un siglo más tarde del viaje original, para la preparación del viaje de los hermanos Nodal al estrecho Magallánico, deja clara la oposición entre el Mar del Norte y Mar del Sur, pero sin rastro de Pacífico. Y en 1635 la *Tabula Magellanica*, mapa realizado por Willem Bleau, incluye una leyenda en el lugar del Mar del Sur recordándonos el bautismo de dicho mar por Magallanes: «Mar del Sur a Ferd. Magellano dictum Mare Pacificum»

Para ver cómo de una manera general y definitiva se va imponiendo el nombre de océano Pacífico en los mapas tendremos que esperar a la segunda mitad del siglo XVIII. Y en esa transición me resulta particularmente interesante enseñar la comparación entre dos mapas realizados en México por el religioso criollo José Antonio de Alzate y Ramírez, con ocho años de diferencia, 1767 y 1775, en los que ya identifica uno y otro y juega con la posición de los nombres como dejando claro por fin que tanto da uno como otro porque son las mismas aguas, y son, en definitiva, el mismo mar[37].

No obstante, a pesar de que este nuevo océano no había sido nombrado antes de que Vasco Núñez de Balboa avistara sus aguas y de que Magallanes lo bautizara definitivamente, ya entonces había hombres de la vieja Europa que conocían parte de sus límites occidentales, al menos desde la llegada de los portugueses a la India[38]. El hecho, por lo tanto, de que el Pacífico aún no hubiera sido nombrado como tal no significaba que no fuera conocido, aunque aún no se había medido, ni se había abarcado. No se conocían sus límites. Solo tras su navegación los mapas pudieron contornear el océano y darle una apariencia global de realidad y control[39].

Me gustaría finalizar de la misma manera que comencé: reivindicando el valor de la cartografía como fuente en la Historia. Creo que el recorrido que hemos hecho así lo testifica, porque si los marinos fueron los que se ocuparon de ampliar y transformar el mundo, los cartógrafos fueron los que en sus mapas se ocuparon de mostrarlo. Y como dije al principio, resulta llamativo cómo los cartógrafos mantuvieron durante siglos la

---

[36] LEITAO, Henrique; MORENO MADRID, José María – **Desenhando a porta do Pacífico**, p. 12

[37] Estos dos mapas se custodian en el Museo Naval de Madrid: *Nuevo mapa geográfico de América Septentrional española, dividida en obispados y provincias, 1767,* y *Plano geográfico de la mayor parte de la América Septentrional española, 1775.* Ambos son el primero y el último de una serie del mismo mapa realizada por Alzate entre los años señalados. Sobre la cartografía de José Antonio de Alzate véase GARCÍA REDONDO, José María – Cartografía de la Nueva España en la Geografía Global: Mapas de Norteamérica de José Antonio de Alzate.

[38] SOLER – **El sueño del rey**, p. 195.

[39] SOLER – **El sueño del rey**, p. 198.

identidad independiente de cada uno de los mares como queriendo identificarlos con el hallazgo y el mérito que supuso cada uno para sus descubridores, sin querer quitarles ni un ápice de su gloria, ni de su espacio pues, como hemos visto, fueron capaces de dejar sitio en sus mapas para Vasco Núñez de Balboa y su mar del Sur; y para Fernando de Magallanes y su océano Pacífico.

Fuentes y bibliografía

BERNABÉU ALBERT, Salvador – El océano Pacífico en los siglos XVI y XVII: "el lago español". **El Pacífico español. Mitos, viajeros y rutas oceánicas.** Madrid: Prosegur, 2003.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – **La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI.** Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, 1994.

_____, Ricardo – El meridiano y el antimeridiano de Tordesillas en la geografía, la náutica y la cartografía. **Revista de Indias**. vol. LIV, nº 202, Madrid: 1994.

DÍAZ TRECHUELO-SPINOLA, María Lourdes – La conexión entre el Atlántico y el Pacífico hasta Fray Andrés de Urdaneta. **Anuario de Estudios Americanos**. Tomo XXV. Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, CSIC, 1968, pp. 469-470.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín – **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV**. Tomo IV. Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p. XXVII.

GARCÍA REDONDO, José María – Cartografía de la Nueva España en la Geografía Global: Mapas de Norteamérica de José Antonio de Alzate. **Culture & History digital journal**. Vol.10, núm. 2, Dosier *Mapas e ideas cartográficas en movimiento: circulación, transferencias y redes,* José María García Redondo y José María Moreno Martín (coords.), Madrid: CSIC, 2021.

_____, José María – *Cartografía e Imperio.* **El Padrón Real y la representación del Nuevo Mundo.** Madrid: Ediciones Doce Calles, 2017.

GESTOSO Y PÉREZ, José – **Ensayo de un diccionario de los artífices que florecieron en Sevilla: desde el siglo XIII al XVIII inclusive**. Vol. 1, Sevilla: Oficina de la Andalucía Moderna, 1899-1909.

LEITAO, Enrique y MORENO MADRID, José María – ***Desenhando a porta do Pacífico***, Lisboa: By the Book, 2021.

MACÍAS DOMÍNGUEZ, Isabelo, – Presencia española en el Pacífico, en **Filipinas, Puerta de Oriente. De Legázpi a Malaspina.** Madrid: Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior, Lunwerg Editores, 2003.

MORENO MADRID, José María y LEITÃO, Henrique – **Atravessando a porta do Pacífico. Roteiros da Travessia do Estreito de Magalhães 1520-1620**. Lisboa: By the book, 2020.

MORENO MARTÍN, José María – Maestros y cosmógrafos: la labor de Nuño García de Toreno y Diego Ribero en la Casa de la Contratación. **Primus circumdedisti me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)** I Congreso Transdisciplinar de Historia Naval Ibérica. Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, Facultad de Geografía e Historia. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2021 (en prensa).

_____, José María – **A vueltas con el mundo. Los mapas de Magallanes y Elcano**, Madrid: Ministerio de Defensa, Vilma Oil, 2019.

_____, José María – Los mapas del viaje de Magallanes y Elcano: bocetos de un nuevo mundo. **Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al mundo.** Madrid: Ministerio de Defensa, 2019, pp. 44-66.

_____, José María – El mundo de Pedro Menéndez de Avilés: San Agustín de la Florida a través de la cartografía (1519-1769). **Revista de Historia Naval.** Cuaderno Monográfico núm. 79, LVIII Jornadas de Historia Marítima, V Centenario del nacimiento de don Pedro de Avilés. Avilés: Instituto de Historia y Cultura Naval, 2019, pp. 28-48.

_____, José María – La conquista del horizonte: viajes y expediciones científicas que cambiaron el mundo. **Cosmos.** Madrid: Biblioteca Nacional de España, 2018, pp. 115-129.

PIGAFETTA, Antonio – **Primo Viaggio in torno al Globo Terracqueo. La expedición de Magallanes-Elcano 1519-1522***,* Madrid: Real Instituto Elcano, 2016.

PUENTE Y OLEA, Manuel de la – **Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación**. Sevilla: Escuela Tipográfica y Librería Salesianas, 1900.

SÁNCHEZ, Antonio – **La espada, la cruz y el padrón. Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica**. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

_____, Antonio – De la "cartografía oficial" a la "cartografía jurídica": la querella de las Molucas reconsiderada (1479-1529). **Nuevos Mundos. Mundos Nuevos**. 8 de septiembre de 2009, en https://journals.openedition, org/nuevomundo/56899 [consultado el 30 de diciembre de 2021]

SOLER, Isabel – **El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular.** Barcelona: Acantilado, 2015.

LA EXPEDICION MAGALLANES-ELCANO EN LA PATAGONIA: SUS ACTIVIDADES EN PUERTO SAN JULIAN – PROVINCIA DE SANTA CRUZ – REPUBLICA ARGENTINA

Roberto Fernandez[1] | Osvaldo Canosa[2]

Resumo

La primera parte de la expansión española sobre las tierras descubiertas por Cristobal Colón estuvieron marcadas por lo ignoto de las tierras con que se enfrentaban los europeos y, por consiguiente, la transformación de tal escenario en un caldero proclive a la leyenda. La expedición de Magallanes-El Cano que tuvo por objeto principal encontrar un paso interoceánico que permitiera llegar a las regiones de la especiería en una titánica hazaña que finalmente culminó con la primera circunnavegación del globo no escapa a tal cuestión y por el contrario, en su derrotero la aventura se mezcla en variadas proporciones con el avance del conocimiento científico, principalmente de carácter geográfico y naturalista. La expedición mermada en sus capacidades continúa hacia el sur y finalmente Pero con el objeto de circunscribirnos al tema y de entender la importancia de los primeros momentos de los descubrimientos y de las acciones encaminadas a incorporar los espacios al acervo de la cultura europea es que entendemos más que pertinente nuestra investigación con el fin de rescatar del olvido nacional de la Argentina y del desconocimiento general del resto del mundo, la permanencia de la expedición en nuestra Patagonia y la impronta que se imprimió a través de sus actos a nuestro espacio nacional y a la historia de la zona.

Palabras clave: San Julián – Carabela Santiago- Naufragio de la Santiago- Primera Misa en Argentina – Isla de la Justicia – Ejecuciones en la Expedición de Magallanes

Abstract

The first half of the Spanish expansion into the territories Christopher Columbus discovered was punctuated by the unknown nature of the lands and the consequent transformation of the scenario into a cauldron prone to myth and legend. The Magalhães-El Cano expedition, whose main purpose was to find an inter-oceanic passage that would allow reaching the spice regions, a titanic feat which eventually culminated in the first circumnavigation of the globe, does not escape this aspect. On the contrary, adventure is combined in various proportions with the advancement of scientific knowledge, mainly of a geographical and naturalistic nature. The expedition continued southwards, diminished in its capacities. However, in order to circumscribe ourselves to the subject

[1] bio
[2] bio

understanding the importance of the first moments of the discoveries and of the actions aimed at incorporating the spaces into the heritage of European culture, we consider our research pertinent to rescue the expedition's permanence in Patagonia, the imprint it left on our national space and the history of the area through its actions, from the forgetfulness of Argentina and the general ignorance of the rest of the world.

Keywords: San Julián - Santiago Caravel - Santiago Shipwreck - First Mass in Argentina - Island of Justice - Executions in the Magellan Expedition

Durante fines de siglo XV, Europa se encontraba en una relación desfavorable de poderes que actuaban en el marco del tablero estratégico de aquel entonces. Producida la caída de Constantinopla en manos de los turcos otomanos el 29 de mayo de 1453 se obstaculizó la ruta comercial existente para el contacto con los mercados y fuentes de aprovisionamiento de Oriente y por consiguiente el eclipsamiento total de las potencias marítimas cristianas del mediterráneo o Repúblicas Marineras encarnadas en Amalfi, Pisa y principalmente Génova y Venecia.

El tabique en el contacto con Oriente por la pérdida de Constantinopla fue la entronización del segundo brazo de la pinza que atenaza a Europa, siendo el primero la invasión de los Omeyas en 711 al reino visigodo que había tomado prácticamente toda la península Ibérica en su poder, completando el difícil panorama los grupos berberiscos continuaba con sus ataques de piratería y corso en el sur de Europa a través del Mar Mediterráneo, principalmente sobre la actual España, Francia e Italia; en menor medida sobre Portugal e incluso con incursiones esporádicas sobre Gran Bretaña, Irlanda, los Países Bajos e Islandia. Además de los problemas de intercambio comercial y saqueos esta situación provocaba el tráfico de esclavos cristianos y un permanente sentimiento de zozobra, inseguridad e incertidumbre.

Desde la toma de Lisboa el 25 de Octubre de 1147 en manos del rey Alfonzo Henriquez un nuevo enclave de cristiandad se había establecido en la Península Iberérica oxigenando la difícil situación general de Europa.

En 1180 la incipiente marina portuguesa al mando de Fuas Roupinho obtuvo su primer triunfo contra la flota musulmana en el Cabo Espichel y en 1317 se institucionaliza permanentemente la marina portuguesa y se nombra a su primer Almirante del Reino en la persona de Manuel Pessanha. Así comienza a avizorarse no solo una nueva potencia naval sino una que incursiona en escenarios hasta ahora marginales como es el Océano Atlántico.

En 1263 se logra la renuncia de Alfonso X de Castila a las pretensiones sobre las tierras de Portugal y Alfonso III de Portugal logra dotar a su reino de los límites con que aproximadamente cuenta en la actualidad el Estado Portugués. Esta situación permite que si bien Lisboa continúa presionada por fuerzas externas logra el horizonte suficiente y aceptable de seguridad como para encarar el llamado marítimo del Atlántico. A partir de 1410 Enrique el Navegante, monarca de Portugal instituye como proyecto geopolítico el lograr llegar al extremo sur de Africa, situación que se logra finalmente en 1488 cuando una expedición portuguesa al mando de Bartolomé Díaz logra doblar el Cabo de Buena Esperanza llegando así al extremo sur de Africa y llegando así al actual Océano Indico.

En 1492 con la toma de Granada, España logra su unificación bajo los Reyes Católicos y se lanza a la conquista de nuevas rutas comerciales hacia el poniente en virtud de los problemas que significaban para ella el Tratado de Alcazovas (1479), que obligó a España a buscar su expansión hacia Occidente y preservó monopólicamente la rutas por el Africa para Portugal. Producido el descubrimiento de América por Cristobal Colón en 1492 se sucederán la bula Inter caetera (1493) y el Tratado de Tordesillas de (1494), mientras en 1498 el navegante portugués Vasco de Gama logra llegar a Calicut en la India y afianzar definitivamente esa ruta como zona de influencia de Portugal.

En 1513 Vasco Nuñez de Balboa descubre el actual océano Pacífico, denominado primitivamente por su descubridor Mar del Sur, atravesando el istmo de Panamá, ese nuevo hito de descubrimientos geográficos plantea la necesidad de encontrar un paso que comunicara el Atlántico con el nuevo océano, España se ve en la imperiosa necesidad de lograr el comercio con las tierras de Oriente pero sin interferir en las rutas comerciales de Portugal.

Como forma de asentar sus reales los portugueses logran que por medio de "La bula Praeseleae Devotionis de 1514, en la que el Papa León X dio su bendición a todos los descubrimientos y conquistas de Portugal en tierra de los infieles de Africa, India y de cualquier otra región a la que se pudiera llegar navegando hacia el oriente", como sostiene de la Vega en en la página 16 de su obra referenciada. Este documento emanado de la máxima autoridad que existía en la cristiandad y que era fuente de su unidad hasta la Reforma Protestante termina por legitimar las aspiraciones de expansión comercial y territorial de Portugal transformándola en una suerte de brazo de la religión con el fin de crear un nuevo teatro de operaciones a favor del mundo Cristiano y generar un movimiento envolvente sobre Africa que superara el torniquete estratégico del Mediterráneo, aportara una nueva oxigenación comercial a Europa y restara fuerzas a la expansión islámica sobre los reinos cristianos mientras los españoles se lanzan a la búsqueda de nuevos teatros de operaciones sobre un sector del mundo cuya redondez es necesaria probar en forma empírica.

El escenario final sobre el cual se desarrollará la hazaña magallánica podría ser resumido desde la óptica de Portugal como consagra la Historia universal Océano en su páginas 567 y 568 cuando consigna:

> "Las rutas comerciales establecidas por los portugueses en el siglo XVI giraron en torno de la trata de negros en Africa y el comercio de las especias en el océano Indico. En uno y otro caso Portugal ostentaba el monopolio, si bien la falta de capitales hacía imprescindible acudir a la ayuda financiera exterior. . . Por la ruta en el Extremo Oriente en la que Goa sería el centro de las actividades mercantiles y Ormuz, Malaca y Macao puntos geoestratégicos fundamentales se exportaban paños de lana, mercurio, aceite, vino, utensilios de cobre, bronce y plomo, espadas y cuchillos y se importaban drogas, diamantes, piedras preciosas y, sobre todo, especias – se importaba una media anual de 1500 toneladas, que producían unos beneficios netos para la corona portuguesa en torno al medio millón de ducados- que trasladaban los mercaderes árabes, malayos y chinos a los enclaves portugueses mencionados" agregando más adelante en su página 569 "Este comercio colonial contribuyó al progreso económico de los países europeos. Proporcionó productos fundamentales, como las especias, para la farmacopea y la alimentación, y una mano de obra numerosa y barata- los negros- para la explotación de las tierras y minas; ofreció amplios mercados a los productos manufacturados europeos, impulsó el desarrollo de una marina mercante y permitió la acumulación de ingentes capitales que posibilitaron fuertes inversiones en Europa, base financiera del despegue industrial ulterior ...el comercio de productos exóticos fue uno de los elemento que catapultó el desarrollo del capitalismo".

Con el cuadro de situación y las piezas ubicadas en el tablero de poder mundial emergente, en 1517 llega Hernando Magallanes a Sevilla desde Portugal, habiendo estado al servicio de esa corona desde 1505 y combatido en las Indias Orientales. Su salida de la corte lusitana obedece a desaires provenientes del rey mismo de Portugal, Don Manuel I, quien pese a su destacada foja de servicios en bien de la monarquía de Lisboa no lo ensalzó como esperaba Magallanes. Debe también mencionarse que otros historiadores mencionan la falta de satisfacción que dio el monarca portugués a una indemnización por la pérdida de un caballo en batalla que reclamaba el marino durante su servicio en Oriente mientras, los menos, hacen referencia a una suerte de rendimiento no claro respecto del reparto de un botín de guerra encomendado a Magallanes y que lo malquistó con la casa real y un supuesto grupo de favoritos que se vieron perjudicados en el extremo Oriente, hibridando las dos últimas cuestiones de la Vega afirma en su obra como causa de la migración del navegante hacia mejores horizontes en la corte española "A Magallanes, mientras estuvo al servicio de Portugal, la fortuna no le había sido propicia, y luego de una disputa con las autoridades de su país, a las que reclamó una indemnización por la pérdida de su caballo en una acción contra los moros, la que se agravó con motivos de la acusación que se le hacía por manejos poco claros de las pertenencias obtenidas del enemigo, pasó a España para ofrecer sus servicios al rey de ese país" (página 13 de la obra referenciada).

Más allá de los argumentos consignados en forma individual o de una mezcla de distintas proporciones de los mismos, lo comprobable es que el proyecto de Magallanes respecto de buscar la conexión interoceánica no fue siquiera considerado en la corte lusitana y motivo que traslada sus ideas a la corte española.

Magallanes parte primero hacia España y posteriormente llega a su encuentro el cosmógrafo Ruy Falerio o Falero, su asociado en las tierras portuguesas y quien daba mayor validez científica a la propuesta expedicionaria del navegante. En España logran obtener el apoyo del cartógrafo Jorge Reynel y así en enero de 1518 conoce a Carlos I, con quien en marzo de ese mismo año se firman las capitulaciones pertinentes que otorgaban el título de Adelantado y Gobernador de las islas y territorios continentales que descubriera en su expedición Don Hernando de Magallanes.

Es necesario destacar que Magallanes logra interesar al monarca con su propuesta y las influencias que en la corte desarrolla Reynel, lo que provoca que otras expediciones que estaban en estudio se vieran postergadas cuando no definitivamente desestimadas. Por esta razón se generan una serie de rencores y prejuicios contra Magallanes al cual se acusa desde agente de los portugueses hasta advenedizo y expoliador de las magras arcas de la monarquía española, si bien la expedición cuenta con un porcentaje significativo notorio de financiación privada.

20/09/1519 zarpa de Sanlucar de Barrameda la expedición de Magallanes compuesta por cinco naves:

- la Trinidad al mando de Magallanes,
- la San Antonio bajo la primitiva capitanía de Falero quien por desinteligencias con Magallanes es obligado a dejar la expedición muy poco antes de la zarpada

y es colocado como capitán de la nave Juan de Cartagena, miembro de la corte con importantísimas vinculaciones en la misma y con parentesco con la casa real española. Esta figura tendrá un peso significativo en los enfrentamientos con Magallanes y se constituirá en su mayor opositor y contrincante dentro de la expedición.

- La Victoria al mando de Luis de Mendoza que será la única nave que completará la expedición y regresan el 8 de octubre de 1522, nuevamente a España bajo la capitanía de Sebastián Elcano o El Cano. Aquí se hace necesario mencionar que los apellidos poseen distintas grafías según los distintos autores y también según se los castellanizara o no a los mismos.
- la Santiago con Juan Serrano cono su capitán.
- La Concepción con Gaspar de Quesada a su cargo.

Se hace necesario en este punto mencionar un aspecto tenido muy en importancia por el mismo Magallanes, el comandante de la expedición tuvo sumo cuidado en dotar de instrucciones precisas a los capitanes de las otras naves en cómo debían mantener la formación de marcha, los saludos que diariamente debían realizar a la persona del jefe de la flota así como también cómo comportarse en caso de tormenta y desbarajuste de la unidad de marcha, estos aspectos fueron no solamente fijados de manera exacta sino que también fueron consignados en forma escrita para evitar su olvido o negligencia.

Dentro de lo mencionado en el punto anterior debemos consignar que la autoridad se basa en una serie de aceptaciones y demostraciones de aquellos que acatan a la misma y la asumen como tal, por consiguiente la forma en la cual me comporto ante la autoridad debe trasuntar respeto (si es que verdaderamente la acepto como tal) y ese respeto materializarse en el reconocimiento de su primacía. En directa proporción al cuestionamiento de la autoridad se hace necesario la implementación de más poder, entendido como la capacidad de aplicar la fuerza en sus distintas variantes y grados con el objeto de obtener la subordinación a la orden impartida. La autoridad es un convencimiento y reconocimiento que obtiene el mandante proveniente del mandado, mientras que el poder es la capacidad de imponer por parte del mandante al mandado la obediencia que el primero reclama sobre el segundo. A mayor autoridad menos necesidad de aplicar el poder y viceversa.

La digresión politológica precedente tiene por finalidad instaurarnos en la importancia de estas relaciones de autoridad y poder en un grupo numeroso de personas (piénsese que la expedición contaba con aproximadamente 270 tripulantes entre los cuales viajaba el primer cronista que circunvalaría el nuevo mundo encarnado en la persona de Antonio Pigafetta) en una época y bajo ciertas circunstancias en las cuales el saludo era considerado un signo de distinción entre jerarquías y tan valorado y respetado como obligatorio es hoy entre las fuerzas armadas y de seguridad de todos los países del mundo.

Esta situación será reflotada más adentrado el presente trabajo y como parte de los hitos que desembocaran en el motín en San Julián.

Magallanes si bien tenía pautado el inicio de su derrotero en las mismas capitulaciones y por los inconvenientes que podría generar el adentrarse en esferas de influencia

portuguesas decide mantener extrema reserva con sus capitanes y el resto de la tripulación guardando para si los detalles de los planes de la expedición y generando con ello la instauración de la incertidumbre entre el resto de los participantes en la empresa. Se bordea así la costa africana hasta la zona del Cabo Verde y a partir de allí la flota se entra hacia el Atlántico, esta situación había ya provocado el reclamo del capitán Cartagena que insistía en el cumplimiento de lo pautado en las Capitulaciones que imponía que el desplazamiento se debía realizar a los 24 ° de Latitud Norte y no a los 27° como se hizo en procura del rumbo Sur y 1/4 SO.

En medio de la navegación atlántica la tensión entre Magallanes y Cartagena crece significativamente y la deriva de la San Antonio comienza a incumplir las instrucciones del comandante de la flota en cuanto a conservar su lugar en la formación. En cierta tarde que se hacía necesario el saludo al Comandante la nave San Antonio colocándose muy próxima a la Trinidad, permite a Cartagena desafiar, a través de un saludo denigrado en su sentido y ante el resto de las dos tripulaciones la autoridad de Magallanes quien responde con aplomo pero con la altura que demandan las circunstancias ya que convoca a una junta de capitanes en la nave almirante (la Trinidad) y ante el sombro del resto de sus subordinados inmediatos dispone apresar a Cartagena y lo condena a cepo, en ese mismo acto provoca el relevo del mando de Cartagena en forma definitiva y nombra como nuevo capitán de la San Antonio al entonces contador de la expedición Don Antonio de Coca.

Ante el cariz que van tomando las circunstancias y por pedido expreso del resto de los capitanes en posteriores visitas a Magallanes se obtiene de éste que se entregue a la custodia de Luis de Mendoza a Cartagena quien lo traslada inmediatamente a la Victoria con un arresto menos riguroso.

EL 13 de diciembre de 1519 entran en la Bahía de Río de Janeiro, en la cual realizan una serie de tráfico comercial con los aborígenes, principalmente alimentos para completar la dieta de los marineros con productos fresco de carnes y frutas y algunos animales para ellos exóticos, y gozan de un período de descanso y esparcimiento de la tripulación, saliendo el 27 de ese mes bordeando la costa americana hacia el sur previo a la capitanía de Luis de Mendoza por la de Gaspar de Quesada, por ser un hombre más allegado a las lealtades a Magallanes.

A mediados de enero al Río de la Plata, por entonces conocido como Mar Dulce o Mar de Solís por la cartografía de la época, recorriendo todo su estuario y parte de sus ríos interiores con el fin de obtener la plena certificación que en aquella entrada no se encontraba el paso interoceánico. Dentro de las acciones realizadas se bautiza una elevación como Monte Vidi, que posteriormente será Montevideo.

Como sostiene de la Vega en su obra referenciada en la página 14 “durante la navegación se fueron realizando una serie de estudios y comprobaciones, que quedaron debidamente anotados, por lo que se pudo determinar las latitudes, las distancias, las diversas profundidades del mar en los distintos puntos de la costa y las características geográficas de ésta” esta tarea científica continuará a todo lo largo de la expedición, corroborando lo

ya asentado en la ciencia de la época y aportando nuevos datos y materiales a medida que transitaban por territorios hasta ese momento inexplorados.

Abandonado el río de La Plata se producen dos hechos importantes, por un lado se adentran en un territorio inexplorado y por consiguiente sin relevamiento alguno que les sirva de plataforma de consulta y por el otro el crecimiento permanente del carácter agreste y falto de recursos de fácil obtención en la costa patagónica. La conjunción de ambos elementos instaurará un clima de descontento latente entre los miembros de la tripulación que será azuzado por la labor de Cartagena y de Mendoza, siendo especialmente el primero el que insta a volver inmediatamente a España, infiriéndose de su proyecto el presentarse en la corte española y moviendo adecuadamente sus contactos realizar en breve una nueva expedición solventada por las fortunas de familias poderosas a él vinculadas y en la cual pudiera ejercer la comandancia general en forma personal. A este punto podemos sostener que el enfrentamiento no solo se encontraba entre niveles jerárquicos (el comandante Magallanes contra algunos de sus capitanes, principalmente Cartagena y Mendoza) sino también a nivel de nacionalidades dado que la mayoría de los leales a Magallanes eran portugueses mientras que los más descontentos se enrolaban en las filas de los españoles, como manifestara de la Vega en la página 14 de su obra "En el transcurso de la travesía por la costa patagónica, Magallanes debió resolver innumerables dificultades con la tripulación, de las que las principales fueron los conflictos entre los miembros españoles y portugueses y, al avanzar el tiempo sin que se descubriera el paso, la desmoralización de los hombres". La desmoralización se acrecentará significativamente a medida que se adentra el otoño en esta parte del globo y las tormentas se vuelven más fuertes y los vientos más fríos e impredecibles.

En este lapso se produce el cambio de capitanía de la San Antonio siendo desplazado Coca por Alvaro de Mezquita, primo de Magallanes. Si bien la decisión tomada por el comandante podría resultar acertada en cuanto a su necesidad de poseer hombres leales en el mando de los navíos, no deja de aportar profundidad a la brecha que separaba a españoles de portugueses y da validez a las denuncias de nepotismo y favoritismo que contra Magallanes estaban circulando en la expedición.

Con esta conjunción de circunstancias el 31 de marzo del Año del Señor de 1520 llegan a las bocas de una bahía que advierten que tiene condiciones para constituirse en el puerto de invernada de la expedición considerando las inclemencias climáticas (frío extremo) y las tormentas que venían soportando y a la cual, como sostiene el cronista Pigafetta en su obra, se la bautiza con el santo del día: bahía de San Julián emplazada a los 49° 30' de latitud Sur. Resulta pertinente mencionar y con el fin de derribar suspicacias históricas que en la actualidad el Santoral Católico no registra ese día dedicado a la devoción a San Julián, pero hasta donde se pudo indagar sobre el particular desde 1520 han existido muchas reformas en el antedicho santoral que motivaron que devociones a ciertos santos hoy ya no se registren en el mismo o bien hayan mudado la fecha de su celebración.

La decisión tomada de invernada tomada en forma inconsulta por Magallanes y secundada solo por algunos de sus oficiales superiores, con el reclamo de los otros que

insistían en al menos volver a las placidas playas del Brasil en espera de pasar la estación invernal implicaba, por la rigurosidad de la geografía el imponer un recorte sobre las raciones de vino y bizcochos de toda la tripulación, comenzando por Magallanes y desde allí al resto de la pirámide de mando con el objeto de asegurar una ración, si bien mínima por no decir escaza, pero suficiente para superar el invierno y luego continuar hacia el Sur, pudiendo entre tanto realizar tareas de mantenimiento de los navíos, junto con el abastecimiento de agua dulce y en el tiempo libre la tripulación dedicarse a completar la dieta a través de incursiones de caza y recolección hacia tierra adentro, ya que la región costera resultaba un apreciable páramo barrido por los vientos.

Pronto la reacción del grupo de descontentos se vuelve notoria y se comienza un trabajo de amotinamiento sobre el resto de la tripulación ante los cuestionamientos que los capitanes disconformes formulan a Magallanes que puede ser resumido en los siguientes tópicos

- Falta de respeto a las instrucciones vertidas en las Capitulaciones en lo atinente a que debía consultar las decisiones trascendentes el Comandante con el resto de los capitanes de los navíos (aquí no se especificaba si la consulta sería vinculante o no, como podríamos decirlo ahora) siendo la idea de Magallanes de que solo en ciertas circunstancias extremas correspondía aquello y ésta no se encontraba encuadrada en esa norma.
- Cuánto tiempo más demoraría la expedición en su derrotero habida cuenta que no se estimaba al momento de zarpado de España que se insumiera tantos meses, existiendo además una verdadera incógnita sobre la finalización de la misma.
- Hasta dónde estaría dispuesto el comandante Magallanes en continuar su derrotero hacia el Sur. Tal vez la respuesta de Magallanes terminó por decidir a algunos indecisos en apoyar el motín: seguirían hasta los 70° y más si fuere necesario con el fin de encontrar el paso interoceánico.

El mismo 31 de marzo de 1520 Magallanes, hombre sumamente devoto de la religión católica romana y temeroso del Santo Oficio y el tratamiento que daba a las denuncias por herejía, dispone el levantamiento de un altar de piedra en la más alta elevación costera, a la que denominaron Monte de Cristo, con el fin de realizar al día siguiente, en que se celebraba el Domingo de Ramos, una misa con la mayor solemnidad posible. Ese mismo día todos los frailes embarcados trabajaron incansablemente dando confesión a los marineros con el fin de preparar sus almas en gracia de recibir la Santa Comunión.

Así el día 01 de abril se celebra la primera misa en lo que actualmente es la República Argentina. Con posterioridad a ella los capitanes de los distintos navíos son invitados a un almuerzo de camaradería que Magallanes convoca con el fin de pacificar los ánimos y procurar un mejor entendimiento con su oficialidad inmediata.

Si bien Luis de Mendoza asiste a la misa y comulga en ella, excusándose ante Magallanes de asistir al almuerzo para acompañar a su tripulación en una celebración tan importante, por lo cual el comandante solo come con Pigafetta y con su primo Alvaro

de Mezquita. Terminado el almuerzo Magallanes regresa a la Trinidad y Mezquita a la San Antonio.

Los sublevados aprovechando la distensión reinante entre la tripulación de todos los buques encabezados por Luis de Mendoza y Gaspar de Quesada logran tomar la Concepción y la Victoria, proceden a la inmediata liberación de Cartagena y éste junto con Quesada y treinta hombres de su entera confianza avanzan en procura de la San Antonio a la que no solo toman con rapidez sino que también capturan a su capitán, Alvaro de Mezquita, y se produce el primer derramamiento de sangre ya que Juan de Loriaga o Elorriaga procura convencer a los amotinados que desistan de sus objetivos por lo cual es apuñalado. A partir de este momento el enfrentamiento no tiene vuelta a tras de los bandos en pugna ya no reconocerán posibilidad de diálogo. Llega a tanto los niveles de enfrentamiento que en el medio de su larga agonía Elorriaga solicita le sean suministrada la absolución y el fraile Pedro Sánchez de la Reina, quien desde el principio tramó la conspiración junto con Cartagena el responde a agonizante que deberá quemarse en el infierno pues no se la suministrará bajo ninguna circunstancia.

En este punto del desarrollo de los hechos, la San Antonio se encuentra en manos de Gaspar de Quesada y Cartagena quien posteriormente vuelve para tomar el mando de la Concepción y la Victoria se mantiene sublevada bajo el control de Mendoza.

Aparentemente aquí los sublevados pierden la iniciativa se muestran proclives a dialogar basados en que 3/5 de la flota se encuentra en su poder, entre ellos el buque San Antonio que era el que mayor capacidad poseía y que contaba con las mayores reservas de la expedición en término de materiales y abastecimientos. Magallanes aprovecha esta situación y los invita a que presenten sus reclamos en forma escrita, así es enviado a la nave Trinidad un grupo de marineros que portan el mensaje de Cartagena en el cual se "solicita" al comandante Magallanes cumpla con las instrucciones contenidas en las Capitulaciones y se someta a lo determinado por el consejo de los capitanes, considerando que desde el vamos el número de capitanes sublevados favorecerá el inmediato retorno a España, lo cual abrirá la posibilidad de la comandancia de Cartagena a la siguiente expedición.

Los marinos enviados con el petitorio son retenidos en la Trinidad y la respuesta es enviada por Magallanes a través de su hombre de máxima confianza, el Alguacil Gómez de Espinosa quien se dirige a la Victoria, logra con evasivas justificar el no regreso de la comisión enviada por los sublevados, es recibido en persona por el capitán Mendoza en el propia camarote que ocupaba éste y con rápidos movimientos del enviado de Magallanes logra ingresar a la escolta que lo había acompañado desde la Trinidad y proceden a apuñalar a Mendoza, en breves instantes y con solo un efecto de demostración la nave queda nuevamente en poder de las fuerzas leales a Magallanes.

No existe un dictamen unívoco entre las fuentes consultadas pero aparentemente la Santiago, que se mantuvo un tanto al margen de los acontecimientos pero leal a Magallanes procede a bloquear la salida de la Bahía (algunos autores sostienen que esta acción la realizó la Trinidad), evitando así que ganaran el mar abierto las dos naves que todavía se encontraban en poder de los sublevados (la San Antonio y la Concepción).

El pánico que genera el desarrollo de los hechos entre los sublevados permite que los leales a Magallanes tomen la San Antonio y apresen a Gaspar de Quesada, la caída de la Concepción se produce casi por efecto natural y ante la imposibilidad de seguir adelante en procura de abandonar la bahía con miras a la vuelta a España.

Controlado en su totalidad el motín producido se genera la problemática e imperiosa necesidad de imponer los juicios y los castigos consecuentes a todos los participantes en el mismo, que se estimaban rondaban en el orden de los 80 complotados, considerando tanto marineros como jefes, siendo de mencionar que entre ellos se encontraba el maestre de la Victoria que era Sebastián Elcano. Como en toda cuestión de derecho y de justicia el dilema se centraba en aplicar la pena pertinente que sirviera de castigo, escarmiento y que produjera un efecto demostración tal que evitara que los hechos sucedidos se reiteraran en el futuro, pero en el otro platillo de la balanza se debía sopesar adecuadamente los efectos negativos a la continuación de la expedición máxime si se considera la cantidad de los involucrados y la trama de relaciones no solo entre ellos sino también la emergente de sus vinculaciones en la península Ibérica y el grado de impunidad que detentaba el clero en esa época pese al grado de compromiso en autoría intelectual del motín y la instigación al mismo de la que había dado inequívocas nuestras el fraile Sánchez de la Reina y que hábilmente manejado por los opositores a Magallanes podría desencadenar hasta la intervención de la Santa Inquisición.

Teniendo como referencia lo complejo de la situación Magallanes opta por lo siguiente:

- Por veredicto de una corte formada por distintos jefes y presidida por Gómez de Espinoza se determina el ajusticiamiento de Gaspar de Quesada y los cuerpos de éste y de Mendoza son colgados primitivamente en los barcos que estuvieron sublevados bajo sus mandos y posteriormente en la costa, como mandaban las ordenanzas de la época para que de su traición dieran cuenta las aves carroñeras. Ese emplazamiento se considera ubicado por algunos autores en las cercanías del Monte de Cristo. Como dato particular cabe mencionar que para hacer más infame el castigo se ofreció a un sirviente de Quesada el ejecutar la pena a cambio del perdón del Comandante, tal como sucedió en la realidad.
- Cartagena y de la Reina fueron condenados a ser abandonados en el territorio austral cuando la flota reiniciara su derrotero, así que desde abril a fines de agosto de 1520 sufrieron la tortura psicológica del pronto abandono en esa tierra deshabitada y falta de recursos accesibles.
- El resto de la tripulación amotinada fue indultada, entre ellos Elcano, a cambio de un compromiso de no volver a rebelarse y de cumplir una serie de trabajos forzados de reparación de los barcos para prepararlos para una nueva etapa de navegación así como de los destrozos que se pudieran haber originado durante la revuelta. Algunos autores sostienen además que se aplicaron castigos corporales al menor atisbo de incumplimiento de las tareas encomendadas a los penados, principalmente el uso de latigazos aplicados por otro camarada que hubiera participado en el motín.

Dos meses después de los incidentes del amotinamiento se produce el arribo a las costas de la Bahía de San Julián de un natural de esas tierras con el cual conferencia en una isla cercana a la entrada de la bahía llamada la isla de la Justicia, según algunos porque allí sesionó la corte que impuso las penas, aunque ello no se encuentra debidamente probado en los registros históricos. El visitante recibe como regalos un espejo de acero, cascabeles pequeños, un peine y cuentas de vidrio. Se lo denomina como Patagón en alusión a un personaje de una novela de caballería que era la distracción de Magallanes para morigerar las horas de tedio cuando estaba fuera de servicio del comando. Esto destruye la leyenda que fueron bautizados como patagones por el porte de la pisada que se veía agigantada ya que usaban botas realizadas con piel de guanaco cuyos pelos se ponían hacia adentro (en contacto con la piel del hombre) para morigerar los rigores del frío del clima de la zona.

- Posteriormente ven una tribu de aproximadamente dieciocho miembros y después de unos seis días vuelve otro de los naturales que ellos consideraban como gigantes y al que bautizan como Juan regalándole camisas, chupas pantalones de paño, un gorro, un espejo, un peine y cuentas de vidrio. Este aborigen al cual bautizan como Juan regresa con miembros de su tribu en busca de nuevos regalos a los cuales retribuye con carne de guanaco, así comienzan a trabar relaciones e intercambiar mercaderías y conocimientos (como por ejemplo la manera de cazar guanacos, carme muy apreciada por los españoles que le permitía cada tanto variar la dieta de pescados y ratas).
- Quince días después logran que cuatro nativos suban a las naves recibiendo como regalos cuchillos, espejos y cuentas de vidrio para que entretenidos en estos menesteres les fueran colocados grilletes pudiéndose solo capturar a los dos más jóvenes. Si bien se afanaron en capturar mujeres no pudieron lograrlo pese a las incursiones que realizaron contra las tolderías en procura de ellas y de alimentos que escaseaban en ambos bandos, siendo el resultado de la incursión magras raciones, el desbande de los naturales y la muerte de uno de los marineros por una flecha envenenada.
- De los aborígenes apresados ninguno culminará la derrota, ya que uno encarcelado en la San Antonio, cuando esta nave defecciona de la expedición luego de incursionar por los canales fueguinos y rescatar a los desterrados en la costa patagónica (Cartagena y de la Reina) muere en las cercanías de la línea equinoccial supuestamente por excesivo calor en tanto el otro, bautizado como Pablo, tampoco terminarán la circunvalación aunque permitirá que la crónica de Pigafetta se enriquezca con el intercambio de conocimientos (en su libro consagra las primeras palabras y significados de la lengua patagónica como el demonio Setebos que luego será toma por Shakespeare para una de sus personajes), pues el cronista italiano lo toma bajo su protección, lograran evangelizarlo y que aprenda a entender el castellano, pero no sobrevivirá al escorbuto que azoto a la tripulación en la travesía del Pacífico.

– Finalmente y si bien no se encuentra circunscripto a la zona de Puerto San Julián debemos decir que al fin de la invernada, Magallanes dispone el despacho de la nave Santiago (la más pequeña y que permitía realizar mejores tareas de exploración en regiones de bajo calado) con el fin de adelantarse en las actividades de relevamiento hacia el sur el busca del tan ansiado paso. Como consecuencia de cambios en las aguas y vientos de la zona el buque zozobra y sus tripulantes quedan en la costa, debiendo una partida de ellos regresar a San Julián por tierra en procura de auxilio. Conocida la situación en la base de Magallanes se dispuso el envío de auxilios por tierra y el retorno de los náufragos a San Julián los que al momento de reiniciarse en pleno la partida del resto de la flota fueron acomodados en las otras cuatro naves.
– A modo de conclusión abierta ya que la historia se sigue analizando, podemos decir que la impronta de la expedición en la región quedó patentizada en:

- El nombre que todavía conservan esas tierras: Patagonia.
- El relevamiento y bautismo de una serie de accidentes geográficos cuya nomenclatura se mantiene hasta la actualidad, como ejemplo la bahía de San Julián y su área de influencia.
- Se celebró la primera misa en el actual territorio argentina y posteriormente una segunda en las cercanías del actual Puerto Santa Cruz, iniciándose así el reclamo para la cristiandad y para España de esas tierras al entronizarse un gran cruz en señal de reclamo de esa zona para el occidente cristiano.
- Se aplicó por primera vez en el actual territorio argentino un proceso y sentencia judicial penal.
- Se comenzó a plasmar estas tierras dentro de la cartografía conocida de la época.
- Los desertores de a San Antonio en su fuga hacia España dejaron testimonio del descubrimiento del actual archipiélago de las Islas Malvinas.
- Se rescataron para el conocimiento posterior las primeras palabras y significados conocidos de la cultura patagónica a través de la obra del cronista Pigafetta.
- Se produjo el primer naufragio en aguas de la República Argentina y el primer rescate de sobrevivientes.

Creemos que con el desarrollo de este estudio se ha demostrado la impronta dejada por la expedición de Don Hernando de Magallanes en la actual República Argentina y muy especialmente en la zona que el bautizara como Patagonia.

Bibliografia

Barrault, Jean-Michel **Magallanes la tierra es redonda** Editorial Juventud- Barcelona – España, 1999.

Barros Arana, Diego **Vida y viajes de Magallanes** Editorial Futuro- Buenos Aires- Argentina, 1944.

De la Vega Julio César, **Consultor de Historia Argentina**, Ediciones Delma, Buenos Aires - Argentina, 1993.

Girard, Patrick **Fernando de Magallanes - el mundo sin límites**, Editorial El ateneo – Buenos Aires- Argentina, agosto 2014.

Landin Carrasco, Amancio **Islario español del Pacífico: la identificación de los descubrimientos en el Mar del Sur** - Ediciones cultura hispánica del Instituto Cooperación Iberoamericana-Cultura Hispánica – Madrid España, 1984.

LLarás Samitier, Manuel **Rumbo a la Patagonia- Reino de lo desconocido** - Editorial Plus Ultra – Buenos Aires – Argentina,1984.

Nessmann, Philippe **En la otra punta de la tierra: la vuelta al mundo de Magallanes** - Ediciones Bambú- Madrid- España, 2011.

Pigafetta, Antonio, **Primer viaje alrededor del globo - Navegación y Descubrimiento de la India Superior – hecha por mi – Antonio Pigafetta – gentil hombre vicentino, caballero de Rodas**, Fundación Civiliter, Sevilla, España 2012.

Piñero Tulia **Navegantes yy maestres de bergantines en el Río de la Plata: siglo XVI**, Secretaría de Estado de Marina Departamento de Estudios Históricos Navales- Buenos Aires Argentina, 1962.

Torres, Mirta **Grandes viajeros 2: Fernando de Magallanes y Charles Darwin**, Ministerio de Educación de la Nación- Buenos Aires Argentina, 2010.

Zweig, Stefan **Magallanes: la aventura más audaz de la humanidad** – Editorial Claridad- Buenos Aires- Argentina, 1943.

Historia Universal Océano – Del Islam y la Cristiandad altomedieval (s. VII) al Absolutismo Monárquico (s. XVII), Ediciones Océano – Barcelona, España 1990.

Viajeros y Exploradores, Colección Enciclopedia Visual de las Preguntas, Editorial Santillana, Primera Edición, Buenos Aires – Argentina, 2008.

O ANO DE 1521 E A NAVEGAÇÃO ENTRE CEBU (FILIPINAS) E TIDORE (MOLUCAS)

Adelino Rodrigues da Costa[1]

Resumo

A expedição que, sob o comando de Fernão de Magalhães, largou no dia 20 de Setembro de 1519 de Sanlúcar de Barrameda navegando para ocidente com destino às ilhas Molucas, chegou ao arquipélago das Filipinas depois de cerca de 582 dias de tormentosa viagem, mas Magalhães veio a ser morto em combate na ilha de Mactan no dia 27 de Abril de 1521. Apesar da desmoralização, da incerteza e da dúvida que tomaram conta da expedição, a viagem prosseguiu. Seguiram-se 193 dias de navegação em que as naus Trinidad e Victoria, as únicas que restavam das cinco que iniciaram a expedição, primeiro sob o comando do piloto português João Gomes de Carvalho e, depois, sob as ordens do sevilhano Gonzalo Gómez de Espinosa, chegaram à ilha de Tidore no dia 8 de Novembro de 1521. Este percurso foi um dos períodos mais críticos por que passou a expedição, pois faltaram a liderança, a coragem e o exemplo de Magalhães, enquanto João Lopes de Carvalho, o piloto que o substituiu não revelou as qualidades necessárias para aquele desafio.O texto que se apresenta centra-se na análise da derrota percorrida pela expedição entre a ilha de Cebu (1 de Maio de 1521) e a ilha de Tidore (8 de Novembro de 1521).

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; João Lopes de Carvalho; Gonzalo Gómez de Espinosa; ilha de Cebu; ilhas Molucas.

Abstract

The expedition that left Sanlúcar de Barrameda on 20 September 1519 under the command of Fernão de Magalhães, sailed west towards the Moluccas Islands and arrived at the Philippines archipelago after about 582 days of stormy voyage. Magalhães came to be killed in action on the island of Mactan on April 27, 1521. Despite the demoralization, uncertainty and doubt that gripped the expedition, the journey continued. There followed 193 days of navigation in which the ships Trinidad and Victoria, the only ones left of the five that began the expedition, first under the command of the Portuguese pilot João Lopes de Carvalho and, later, under the orders of the Sevillian Gonzalo Gómez de Espinosa, arrived on the island of Tidore on November 8, 1521. This route was one of the most critical periods that the expedition experienced as it lacked Magalhães' leadership, courage and example, while João Lopes de Carvalho, the pilot who replaced him, did not reveal the necessary traits for the challenge. This text focuses on the analysis of the expedition journey between the islands of Cebu (May 1, 1521) and Tidore (November 8, 1521).

Keywords: Fernão de Magalhães; João Lopes de Carvalho; Gonzalo Gómez de Espinosa; Cebu Island; Moluccas Islands**.**

[1] Académico Emérito. Academia de Marinha, arcosta2001@hotmail.com

Introdução

No dia 20 de Setembro de 1519 largou de Sanlúcar de Barrameda uma frota de cinco navios comandada por Fernão de Magalhães, "para ir a descubrir la Especiería", isto é, atingir as ilhas Molucas navegando para ocidente. Porém, depois de 582 dias de viagem o navegador veio a morrer no dia 27 de Abril de 1521 num combate travado em Mactan, uma ilha do arquipélago das Filipinas. A morte de Magalhães, bem como de alguns dos seus mais destacados companheiros, levou a incerteza e muita perturbação à expedição, pelo que a chegada à ilha de Tidore, nas ilhas Molucas, só aconteceu no dia 8 de Novembro de 1521.

A frota inicial estava reduzida a duas naus – a *Trinidad* e a *Victoria* – comandadas por Gonzalo Gómez de Espinosa e por Juan Sebastián de Elcano, mas enquanto a nau *Trinidad* ficou retida em Tidore devido a trabalhos de manutenção, a nau *Victoria* iniciou a sua viagem de regresso e navegando dentro da "demarcación y límites del serenísimo Rey de Portugal, mi muy caro y muy amado tío y hermano"[2] chegou a Sanlúcar de Barrameda no dia 6 de Setembro de 1522, tendo feito a circumnavegação da esfera terrestre, sem que fosse essa a sua missão.[3] Tinham largado 237 homens, mas apenas dezoito chegaram ao ponto de partida, embora tivesse havido mais alguns sobreviventes da viagem, que durara cerca de 1084 dias.

Durante aquela viagem aconteceram inúmeras peripécias - temporais e naufrágios, motins e deserções, fomes e epidemias - que foram relatadas por vários dos participantes naquela expedição, que se tornou num dos maiores acontecimentos da história da humanidade.

De entre esses relatos destaca-se o que foi escrito por Antonio Pigafetta, primeiro a bordo da nau *Trinidad* e depois na nau *Victoria*, tendo sido um dos dezoito tripulantes que chegaram a Sanlúcar de Barrameda.[4] O seu relato é um documento histórico excepcional e, quando em 1982 o escritor Gabriel García Márquez recebeu o Prémio Nobel da Literatura em Estocolmo, iniciou o seu discurso com uma homenagem a esse homem pelo seu "libro breve y fascinante".[5]

Sob o ponto de vista náutico, aquela viagem teve duas etapas que constituíram desafios com dificuldades acrescidas: a primeira foi a passagem do Atlântico para os mares do Sul, através de um estreito desconhecido que mais tarde foi baptizado como estreito de Magalhães, enquanto a segunda foi a travessia da ilha de Cebu para a ilha de Tidore, através do mar de Sulu e do mar das Celebes, em tempo da monção de sudoeste e por entre muitas das ilhas do arquipélago filipino.

---

[2] **Capitulaciones de Valladolid** de 22 de Março de 1518. *In* http://sevilla.2019-2022.org.

[3] THOMAZ, Luís Filipe F. R. - **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer**.

[4] Antonio Pigafetta era natural da Lombardia, embarcou na expedição como secretário de Fernão de Magalhães e foi o autor do mais célebre relato da viagem efectuada entre 1519 e 1522.

[5] MARQUEZ, Gabriel García - **Discurso de aceptación del Premio Nobel**, lido em 12 de Outubro de 1982.

Figura 1 – A derrota da expedição que concretizou a viagem de circumnavegação de 1519-1522.

No texto seguinte apreciamos a derrota percorrida pela expedição entre Cebu e Tidore, essencialmente com base no relato de Antonio Pigafetta, mas também com as informações incluídas nos testemunhos que nos deixaram alguns dos seus companheiros, como Francisco Albo, Ginés de Mafra e alguns pilotos anónimos, bem como as cartas assinadas por Juan Sebástian de Elcano e Maximiliano Transilvano.[6]

Para melhor interpretação desses relatos, foram também analisadas as crónicas portuguesas e castelhanas de Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros, Gaspar Correia, Antonio de Herrera y Tordesillas e D. Martín Fernández de Navarrete.[7]

Esta importante viagem, também é destacada no *Tratado dos Descobrimentos* pelo cronista António Galvão que conheceu as Molucas, mas que se limita a uma breve referência à navegação entre a ilha de Cebu e as Molucas.

> Em hũa ylha que se diz Sebu, & nata, foy o Magalhães morto & sua nao queymada, as outras duas forã a Borneo, & dahi a Midanao & de pedra ẽ pedra ás ilhas do cravo, deixãdo outras muitas descubertas que nã aponto, por auer muytos escritores deste caminho.[8]

[6] **La primera vuelta al mundo**, Miraguano Ediciones e Ediciones Polifemo, 3ª edición, Madrid, 2018. Segundo a editora, esta obra reúne pela primeira vez num só volume os testemunhos directos dos participantes na expedição.

[7] Os relatos dos participantes na viagem, assim como as descrições dos cronistas portugueses e castelhanos seus contemporâneos, têm muitas dissonâncias em relação a datas, locais e interpretações, pelo que neste texto também devem ser entendidos como guias ou referenciais.

[8] GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, p. 195.

Significa que, já em 1563, o cronista António Galvão informava que havia "muytos escritores deste caminho", pelo que o texto seguinte corre o risco de pouco acrescentar aos textos que sobre este tema já são conhecidos.

1. Os acontecimentos de 27 de Abril e de 1 de Maio de 1521

Os três navios da frota de Magalhães que no dia 28 de Novembro de 1520 saíram do estreito a que "dimos el nombre de estrecho de los Patagones"[9] e que eram as naus *Trinidad*, *Victoria* e *Concepción*, aportaram a uma ilha que baptizaram como ilha dos Ladrões (Guam), depois de 109 dias de viagem. Prosseguindo a sua navegação para ocidente, no dia 16 de Março de 1521 avistaram a ilha de Samar e "habiendo notado a nuestro alrededor el quinto domingo da Cuaresma, que se llama de Lázaro, unas quantas islas, les dimos el nombre de archipiélago de San Lázaro".[10]

O rei local não tinha mantimentos para tanta gente, mas informou "que a 20 leguas estaba una grande isla donde había un rey, pariente suyo, que le daria cuanto quisiese".[11] O próprio rei se ofereceu como guia e, partindo no dia 1 de Abril, a expedição contornou a ilha de Leyte e atingiu a ilha de Cebu no dia 7 de Abril de 1521, onde as naus fundearam e foram bem recebidas.

> La isla de Zubu es grande; tiene buen puerto, con dos entradas, una hacia poniente y otra entre gregal y levante […]. En esta isla tuvimos noticias acerca de las islas Maluco, antes de la muerte de Magallanes.[12]

Magalhães convenceu o rei de Cebu a tornar-se vassalo dos reis de Castela e a converter-se ao catolicismo, o que ele aceitou ao fazer-se baptizar com toda a sua família e fazendo com que algumas centenas de nativos seguissem o seu exemplo. Naquela ilha e nas ilhas adjacentes havia muitas povoações e todas "nos obedecían y nos pagaban un tributo".[13] Porém, em frente da ilha de Cebu, situava-se a pequena ilha de Mactan, cujos chefes eram Zula que aceitara os estrangeiros e Cilapulapu, que não quis reconhecer a autoridade do rei de Espanha. Zula pediu auxílio a Magalhães que, contrariando algumas opiniões, decidiu ajudá-lo a "combatir y subyugar completamente a su rival".[14]

Porém, a operação que se desenvolveu no dia 27 de Abril de 1521 correu mal e Magalhães foi morto em combate, tendo António Pigafetta, que integrava o grupo que o acompanhou, feito a descrição do que se passou.

> El capitán se determinó a ir en persona com tres chalupas. Le rogamos que no

[9] PIGAFETTA, Antonio - **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 216

[10] PIGAFETTA, Antonio - **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 230. Estas ilhas também passaram a ser conhecidas como *Islas del Poniente* e por iniciativa do explorador Ruy López de Villalobos, em 1543 passaram a ser designadas por *Islas Filipinas*, em homenagem a Filipe II, rei de Espanha.

[11] NAVARRETE, D. Martín Fernández de - **Viajes y Descubrimientos españoles en el Pacífico – Magallanes. Elcano. Loaysa. Saavedra**, p. 40.

[12] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 261

[13] *Ibid.,* p. 255.

[14] *Ibid.,* p. 256.

> fuese; peró contestó que un buen pastor no debe nunca abandonar a su rebaño.
> Salimos a medianoche sesenta hombres armados con casco y coraza […]. Éramos cuarenta y nueve, porque dejamos a once guardando las chalupas […]. Una flecha envenenada atravesó la pierna al capitán, que mandó la retirada en orden; pero la mayor parte de los nuestros huyeron precipitadamente, quedando sólo siete u ocho con el capitán. […] Ocho de los nuestros y cuatro indios bautizados perecieron con él, y pocos volvieron a los navíos sin heridas.[15]
> Espero que la gloria de Magallanes sobrevivirá a sua muerte. Adornado de todas las virtudes, mostró inquebrantable constancia en medio de sus mayores adversidades. En el mar se condenaba a sí mismo a más privaciones que la tripulación.[16]

Figura 2 – Carta das Islas Filipinas - Cebú
Ed. Observatorio de Manila, 1899

Perante os trágicos acontecimentos ocorridos em Mactan, as tripulações rapidamente elegeram para o comando da expedição o português Duarte Barbosa[17] e o sevilhano Juan Serrano, que antes comandara a nau *Santiago*.

> Llegados los nuestros heridos y desbaratados y sin capitán a Cubu luego de común consentimiento eligieron por capitán de todos a un Duarte Barbosa, que dicen que era primo de la mujer de Magallanes.[18]

---

[15] *Ibid.,* pp. 256-257-258.
[16] *Ibid.,* p. 258.
[17] Duarte Barbosa passara quase vinte anos no Oriente, foi feitor de Cananor e serviu com intérprete de Afonso de Albuquerque. Regressou a Lisboa em 1517 e achando que os seus serviços não tinham sido reconhecidos pelo rei D. Manuel, emigrou para Sevilha e juntou-se ao projecto de Fernão de Magalhães.
[18] MAFRA, Ginés de - **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 171.

> Elegimos dos capitanes: Duarte Barbosa, português, pariente de nuestro capitán, y Juan Serrano, español.[19]

A situação a bordo dos navios era certamente de grande consternação, desalento e desorientação em relação ao futuro, pois Magalhães era um líder de grande prestígio. Era "nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén", como escreveu Pigafetta.[20]

Quatro dias depois, no dia 1 de Maio, o rei de Cebu que se chamava Humabon, organizou uma cerimónia festiva com o pretexto de entregar "un regalo de piedras preciosas para el rey de España, y que para dárselas les rogaba que viniesen a comer com él, acompañados de algunos de su séquiro".[21]

Naqueles dias, o escravo que desde há vários anos acompanhara Magalhães e que era conhecido por Henrique de Malaca, encontrava-se a bordo. Por ter sido ferido em Mactan, ou por estar entristecido pela morte de Magalhães, deixara de cumprir as suas tarefas a bordo, o que levou Duarte Barbosa a ameaçá-lo e a lembrar-lhe que "a pesar de la muerte de su amo, continuaba siendo esclavo".[22] Então, reagindo às injúrias e ameaças que lhe tinham sido dirigidas, decidiu trair os seus companheiros e aproveitando-se do facto de ser o intérprete da expedição, foi a terra para aconselhar Humabon a matar todos os seus convidados e a "apoderarse de los navios com todas sus mercancias".[23] Portanto, aquela festa foi uma cilada e 26 homens foram mortos, incluindo Duarte Barbosa e Juan Serrano, que tinham sido eleitos para o comando da expedição, bem como Andrés de San Martin, cosmógrafo e piloto da Casa de la Contratación de Sevilha.

Depois de tudo o que a expedição tinha passado durante a viagem desde Sanlúcar de Barrameda, incluindo o motim de San Julian, o naufrágio da nau *Santiago* e a deserção da nau *San Antonio*, a incerteza na passagem do "estrecho de los Patagones" e a longa travessia do oceano Pacífico, a perda dos seus elementos mais destacados na batalha de Mactan e na cilada de Cebu, foi uma duríssima prova e tudo parecia convergir para o insucesso da expedição.

2. A derrota entre Cebu e Tidore

A morte de Fernão de Magalhães foi um imprevisto que tornou extremamente difícil a missão de chegar às ilhas Molucas, pois fora ele quem idealizara, planeara, organizara e, até então, comandara a expedição. Antonio Pigafetta reconhecia-o como "versado más que ninguno en el conocimiento de las cartas náuticas" e que "sabia perfectamente el arte de la navegación".[24] Provavelmente, só ele e Duarte Barbosa tinham alguma informação sobre as ilhas Molucas e sobre as rotas do Arquipélago[25] que tinham aprendido quando,

[19] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 259.
[20] *Ibid.,* p. 258.
[21] *Ibid.,* p. 260.
[22] *Ibid.,* p. 259.
[23] *Ibid.,* p. 259.
[24] *Ibid.,* p. 258.
[25] Arquipélago é a forma simplificada, mas não universal, aqui utilizada para designar o conjunto de ilhas que na actualidade constituem as Filipinas, a Indonésia, a Malásia e, ainda, o Brunei e Timor-Leste.

alguns anos antes tinham estado em Malaca, que nesse tempo dominava o espaço marítimo-comercial do sudoeste asiático e fazia parte do chamado "Mediterrâneo asiático", a expressão criada por François Gipouloux para caracterizar a rede de territórios dispersos, de cidades portuárias, de circulação de mercadorias e pessoas, em que o mar era bem mais importante que a terra.[26]

Os trágicos episódios de Mactan e Cebu, que se traduziram na perda de mais de três dezenas de homens, a todos perturbaram e, certamente, muitos pensaram desistir. Embora Pigafetta tenha escrito que "en esta isla tuvimos noticias acerca de las islas Maluco, antes de la muerte de Magallanes",[27] a hesitação foi grande, pois não havia piloto, prático local ou alguém que soubesse como chegar àquelas ilhas, mas a expedição mandada por "el Emperador don Carlos, nuestro señor y Rey de España",[28] teria que navegar para as ilhas Molucas, que se sabia estarem situadas sobre a equinocial, isso é, próximo do Equador.

O livro III do relato de Antonio Pigafetta que se intitula "Desde la partida de Zubu hasta la salida de las islas Maluco" é a principal fonte para fazer a reconstituição desta derrota[29] embora haja outras fontes já antes referidas que auxiliam nesse exercício. Além disso, essa interpretação é facilitada pelos estudos de Jorge Semedo de Matos sobre os roteiros e rotas nos "mares do Arquipélago"[30] e pelo seu estudo específico sobre o caminho "entre as Filipinas e o Arquipélago".[31]

Naquela situação de grande emergência e de uma apressada saída de **Cebu**, foi escolhido o português João Lopes de Carvalho, que era o piloto da nau *Concepción*, para comandar a expedição, talvez pela sua experiência marítima adquirida durante cerca de quatro anos nas costas brasileiras, ou por ter informações úteis sobre a localização das Molucas.

> Salidos de este puerto de Cebu los nuestros como está dicho, hicieron capitán a Juan Carvalho, que era piloto mayor en tiempo de Magallanes.[32]

A reconstituição da derrota entre Cebu e Tidore tem alguns aspectos por esclarecer, mas não se justifica aqui o seu relato detalhado "por auer muytos escritores deste caminho", como referiu António Galvão.

Porém, nesse percurso e segundo o relato de Pigafetta, a expedição navegou pela orla sul do mar de Sulu e escalou várias ilhas como Mindanao (Kipit), Cagayan, Palawan, Borneo, Banggi, Joló e Basilan, antes de entrar no mar das Celebes a caminho das ilhas Molucas. Foram mais de seis meses de navegação em que foram percorridas cerca de 1650 milhas desde Cebu até à ilha de Tidore, no arquipélago das Molucas.

---

[26] GIPOULOUX, François - **La Mediterranée asiatique|XVI^e^-XXI^e^ siècle**, p. 77.
[27] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 261
[28] Maximiliano Transilvano, carta de 5 de Outubro de 1522 enviada ao arcebispo de Salzburgo e bispo de Cartagena. In **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 15
[29] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit*., pp. 261-304.
[30] MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**.
[31] MATOS, Jorge Semedo de - Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães.
[32] MAFRA, Ginés de, *op. cit.,* p. 174.

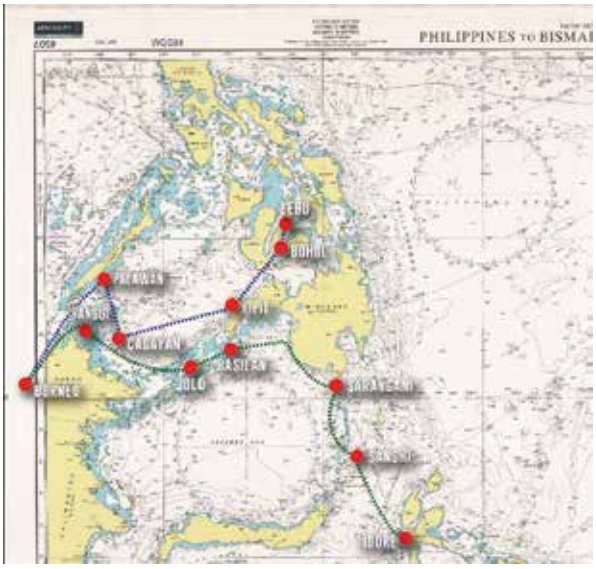


Figura 3 – *Pacific Ocean, Philippines to Bismarck Archipelag*
Chart BA 4507 UK Hydrographic Office, 2020

Algumas horas depois da largada de Cebu, a expedição fundeou na ilha de **Bohol** (10 graus de latitude Norte) onde se verificou haver apenas um total de 113 sobreviventes nos três navios,[33] muitos deles feridos ou doentes, pelo que foi decidido incendiar a nau *Concepción* que era a mais velha e distribuir os seus tripulantes pelas duas naus que, a partir de então, constituíam a expedição: a *Trinidad* e a *Victoria*.

> Dejamos la isla de Zubu y anclamos en la punta de una isla llamada Bohol, a dieciocho leguas de Zubu. Viendo que las tripulaciones, disminuidas por tantas pérdidas, no eran suficientes para los tres navios, decidimos quemar la *Concepción*, después de transportar a los otros dos todo lo que podía ser útil.[34]

Era sabido que as Molucas se situavam próximo do Equador, pelo que a expedição começou por tomar o rumo dos quadrantes de sul, tendo os dois navios contornado a ilha dos Negros por sul e chegado a **Kipit**, ou Quipit (8 graus de latitude Norte), na costa ocidental da ilha de Mindanao.

> El puerto [Kipit] es bastante bueno. Está a los 8º de latitud Norte, a 167º de longitud de la línea de demarcación y a cincuenta leguas de Zubu.[35]
> Y surgiendo en este puerto de Carpiam [Kipit/Mindanao], pusiéronse al habla con la gente de la isla, y trataron paces con ellas, obsequiándoles Carvalho, que era el capitán mayor, el batel de la nave que habían quemado.[36]

[33] CASTRO, Xavier de (coord..) - **Le voyage de Magellan, 1519-1522**, p. 48.
[34] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 265.
[35] *Ibid.,* p. 267.
[36] Navegación […] por un piloto genovés - **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 128.

> Y allí no pudimos haber mantenimientos, que no los había: mas hicimos paces con ellos: y esta isla de Quipit tiene mucho oro y jengibre y canela, y así deliberamos de ir a buscar mantenimientos […]. De aquí partimos […] hasta que topamos una isla, en la cual había muy poca gente, y se llamaba Quagayán.[37]

A saída de Kipit, supostamente para a procura de abastecimento, mas também para saber notícias das Molucas, é enigmática. Era sabido que as Molucas se encontravam sobre a equinocial, mas em vez de fazer rumo para sul costeando Mindanao, João Lopes de Carvalho optou por navegar para oeste e sudoeste, navegando inclusive contra os ventos dominantes da monção de sudoeste, tendo nessa "deriva" percorrido cerca de 900 milhas adicionais e gasto cerca de cinco meses.

> En Filipinas, las monzones soplan alternativamente del NE. y del SO., según la época del año […]. La monzon del SO. reina en los meses de verano y empieza á sentirse á mediados de Mayo, acompañada de lluvias, turbonadas y algunas calmas […]. Desde Julio hasta Setiembre, y á veces Octubre, el tiempo es cerrado, acelajado e muy lluvioso, particularmente en la costa occidental: durante ese tiempo ocurren temporales del SO., llamados *collas*, que vienen acompañados de chubascos muy duros y grandes lluvias, produciendo una fuerte bajada en el barómetro […]. La monzon del SO. trae lluvias y mal tiempo […].[38]

Tendo largado de Kipit e depois de navegar cerca de 43 léguas, a expedição chegou a uma ilha chamada **Cagayán** ou Cagayán Sulu (7 graus de latitude Norte), tendo aí sabido da existência de uma outra ilha com muita abundância de arroz, para a qual se dirigiram. Depois de 35 léguas de navegação para oeste e noroeste a expedição avistou a ilha de **Palawan** (9 graus de latitude Norte).

> Llegamos a otra mayor [Palaoan], que encontramos bien provista de toda classe de víveres, lo que fue una fortuna para nosotos, porque estábamos tan hambrientos y tan mal aprovisionados, que estuvimos muchas veces a punto de abandonar los navios y establecernos en cualquier tierra, para terminar en ella nuestros días. […] En una palabra, fue para nosotros esta isla una tierra de promisión.[39]

Nesta ilha de Palawan a expedição pode abastecer-se e Francisco Albo escreveu no seu relato que "avituallamos muy bien".[40] Tendo conseguido contratar um prático mouro, os dois navios partiram para **Borneo**, esperando aí ter notícias das ilhas Molucas. Depois de uma difícil navegação em águas restritas, a expedição chegou à barra da baía de Borneo e os navios fundearam a cerca de três léguas da cidade, porque os fundos eram escassos. Era o dia 8 de Julho de 1521.

> De Poluán partimos para Borney, y costeamos la sobredicha isla […] es menester ir por cerca de tierra, porque por defuera hay muchos bajíos, y es menester andar con

[37] ALBO, Francisco - **La Primera Vuelta al Mundo**, p. 82.
[38] ARANA, Camilo de - **Derrotero del archipiélago filipino**, pp. 17-19.
[39] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 267-268.
[40] ALBO, Francisco, *op. cit.,* p. 83.

> la sonda en la mano, porque es muy ruin costa […] y por eso es menester haber piloto de esa tierra, y alli estuvimos muchos dias.[41]

Escreveu Pigafetta que a ilha de Borneo "es tan grande, que para dar la vuelta a ella com un *prao* se tardarían tres meses"[42] tendo descrito alguns aspectos da vida local que revelavam a grande opulência em que vivia o seu rei.

> A mediodia fuimos al palacio real montados en los elefantes y precedidos de los hombres con los regalos, como el día anterior. Desde la casa del gobernador hasta el palacio real, todas las calles estaban guardadas por hombres armados con lanzas, espadas y mazas, por orden expresa del rey.[43]

A cidade era um grande centro de comércio e à sua baía chegavam navios e mercadores de todas as regiões do "Mediterrâneo asiático", tendo os navios da expedição permanecido no seu fundeadouro durante 21 dias, procurando abastecer-se de mantimentos, obter informações sobre as Molucas, contratar um piloto e adquirir materiais destinados à reparação das naus.

Figura 4 – La Baye de Isle et cité de Borneo.
In Olivier van Noort, *Description du Penible Voyage Faict entour de l'Univers ou Globe Terrestre*, Amsterdam, 1602, p. 48.

Porém, nas naus suspeitou-se que um assalto de grandes proporções estaria a ser preparado e, nessas circunstâncias, foi decidido largar de Borneo, pelo que "volvimos

[41] *Ibid.,* p. 83.
[42] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 276.
[43] *Ibid.,* p. 270.

por el camino mismo por donde vinimos"[44] para reentrar no mar de Sulu. Não traziam piloto, mas durante a permanência naquele porto recolheram a informação geográfica de que necessitavam para prosseguir a sua viagem.

> La mañana del 29 de julio, que fue lunes, vimos venir hacia nosotros más de cien *praos*, divididos en tres escuadras, y otros tantos *tungulis*, que son sus barcos más pequeños. Como temíamos que nos atacasen a traición, immediatamente nos hicimos a la vela, com tanto apresuramiento que nos vimos obligados a abandonar un ancla. Nuestras sospechas aumentaron cuando nos fijamos en muchas embarcaciones grandes, llamadas *juncos*, que el día anterior anclaran alrededor de nuestros navíos, por lo que tuvimos miedo de que nos asaltasen por todas partes. Nuestra primera precaución fue desembarazarnos de los *juncos*, contra los que hicimos fuego, matando a mucha gente.[45]

Na sua precipitada saída de Borneo, foi apresado um dos juncos que pareciam ameaçar a expedição e nele foi encontrado o filho do rei de Luzón, uma das maiores ilhas do arquipélago filipino. Porém, "nuestro piloto [João de Carvalho] sin advertirnos, le puso en liberdade, cohechado, como después supimos, por una fuerte suma de oro que le prometió", embora ainda tivessem ficado retidos a bordo "dieciseis principales de la isla y tres mujeres, que esperábamos conducir a España para presentarlas a la reina; pero Carvalho se las aproprió".[46]

A expedição procurou então, no caminho inverso, "un lugar a propósito para carenar nuestros navios, pues uno tenía una vía de água, y el otro, falto de piloto, había chocado com un arrecife […] aunque, gracias a Dios, pudimos ponerle a flote".[47]

No dia 15 de Agosto, os navios fundearam numa baía situada "entre el cabo norte de Burne y la isla de Cimbombón", muito provavelmente na ilha de **Banggi** (8 graus e 7 minutos de latitude norte), ou numa ilha mais pequena situada a sueste da anterior.

> Encontramos un puerto muy cómodo para carenar nuestros navios; pero como nos faltaban muchas cosas necessárias para ello, tuvimos que emplear cuarenta y dos días.[48]

Durante a estadia naquela baía, que foi baptizada como baía de Santa Maria de Agosto, a conduta pessoal e a liderança de João de Carvalho foram fortemente criticadas e "la gente tan escandalizada" não lhe obedecia, nem ele foi capaz de contrariar o que a seu respeito se dizia. Porque "no lo supo atajar creciendo las murmuraciones, vino a efectuarse lo que entre todos abiertamente se decía", isto é, João Lopes de Carvalho foi demitido das suas funções.[49]

Assim, após cerca de 137 dias de comando da expedição, no dia 16 de Setembro foi substituído por Gonzalo Gómez de Espinosa, que também passou a comandar a nau

---

[44] ALBO, Francisco, *op. cit.,* p. 83.
[45] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 273.
[46] *Ibid*., p. 274.
[47] *Ibid.,* p. 276.
[48] *Ibid.,* p. 277.
[49] MAFRA, Ginés de, *op. cit.,* p. 179.

Trinidad, enquanto Juan Sebastián de Elcano, que era o mestre da nau *Victoria*, foi escolhido para a comandar.

No dia 26 de Setembro os navios largaram daquela baía e, no dia seguinte, retomaram a viagem para oriente, mas tendo avistado um junco que navegava no estreito de Balabac, entre as ilhas de Borneo e Palawan, decidiram interceptá-lo, "pero como no quiso obedecer, le perseguimos, le cogimos y le saqueamos".[50]

> Conducía al gobernador de Palaoan, con uno de sus hijos y su hermano […] no sólo dio todo lo que pedíamos, sino que añadió espontáneamente nueces de coco, bananas, cañas de azúcar […] de manera que nos separamos como buenos amigos.[51]

Embora não haja referências à presença de qualquer piloto a bordo, na ilha de Borneo terão sido recolhidas informações suficientes para prosseguir a viagem para as ilhas Molucas. Essas rotas eram bem conhecidas e faziam parte da rede marítimo-comercial dos mares do Arquipélago, que os portugueses tinham aprendido desde que em 1509 tinham visitado Malaca, que então era a "escala de Levante e Ponente daquele grande mundo, que per comércio naquelas partes era a mais requíssima"[52] ou a "mais rica escala que se naquele tempo sabia no mundo".[53]

Essas rotas são descritas com muito detalhe por Jorge Semedo de Matos, designadamente a rota de Bornéo para as Molucas.[54]

> [Na navegação de Bornéo às Molucas] era fundamental que houvesse boa visibilidade para observar os mais pequenos detalhes como uma pequena mudança de cor da água a indicar um perigo ou um canal. As circunstâncias meteorológicas nesta região são dominadas pela monção, mas os ventos junto a terra mantêm a alternância entre a brisa terrestre e marítima (os terrais e as virações) conforme a hora do dia […].
>
> O percurso de passagem pela ponta norte da ilha de Bornéu, até Mindanau, configura a parte mais complexa da derrota e, como não podia deixar de ser, a mais difícil de compreender a partir dos textos [dos roteiros portugueses seiscentistas], porque as referências se misturam de forma tão confusa quanto o próprio emaranhado de ilhas. E tudo se agrava com a utilização de uma toponímia que hoje não existe.[55]

Os navios continuaram depois a sua viagem pela orla sul do mar de Sulu e "navegaron para Maluco por la relación que en Borneo habían tomado".[56]

A análise da hidrografia do arquipélago de Sulu, que separa o mar de Sulu do mar das Celebes, mostra a enorme dificuldade desta navegação, com inúmeras ilhas e baixios.

---

[50] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 278.
[51] *Ibid.,* p. 278.
[52] BARROS, João de - Ásia – Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente, p. 254.
[53] CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, p. 461.
[54] MATOS, Jorge Semedo de - **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**, pp. 102-109.
[55] *Ibid.,* p. 105.
[56] MAFRA, Ginés de, *op. cit.,* 179.

Segundo os diferentes relatos conhecidos, foi avistada a ilha de Cagayán Sulu, já antes visitada pela expedição, que se dirigiu para a ponta ocidental de Mindanao. Passaram ao largo da ilha de Joló, "la cual hay en ella muchas perlas y muy gruesas, y dicen que el rey de esta isla tiene una perla como un huevo y esta isla está en altura de seis grados"[57] e entraram no mar das Celebes junto à ilha de Basilan. Em meados de Outubro, quando já navegavam a sul da ilha de Mindanau, avistaram e interceptaram um junco que assaltaram**.**

> Encontramos en la ruta [a sul da ilha de Mindanao] un *biguiday*, barco parecido a um *prao*, y nos decidimos a capturarle; pero como hicieron alguna resistencia, matamos siete hombres de los dieciocho que componían su tripulación […]. Eran jefes de Maingdanao, entre los cuales estaba el hermano del rey, que nos aseguró que sabía muy bien la posición de las islas Maluco.[58]

Depois de terem costeado a orla meridional da ilha de Mindanao e terem sofrido "una terrible borrasca, durante la cual amainamos velas y rogamos a Dios que nos salvase", no dia 28 de Outubro os dois navios chegaram à ilha de **Sarangani** (5 graus de latitude norte).[59]

> Nos detuvimos allí un dia, y a viva fuerza capturamos dos pilotos para que nos condujesen a las islas Maluco. Por su consejo navegamos entre el mediodía y el garbino, y pasamos por entre ocho islas, mitad habitadas y mitad desiertas, que forman como una calle. He aqui sus nombres: Cheava, Caviao, Cabiao, Camanuca, Cabaluzao, Cheai, Lipan y Nuza; al final de éstas nos encontramos enfrente de una isla bastante hermosa, pero teníamos viento contrario y no pudimos doblar la punta, dando bordadas durante toda la noche.[60]

Foram depois navegadas cerca de 27 léguas desde a ilha de Sarangani até à ilha de **Sanghi** (3 graus e 30 minutos de latitude norte) e, com o auxílio de um dos pilotos capturados na ilha de Sarangani, a expedição aproximou-se das ilhas Molucas.

> [7 de noviembre de 1521] El piloto que apresamos en Sarangani nos dijo que eran las islas Maluco. Dimos gracias a Dios, y como señal de alegria disparamos toda la artilleria. No debe extrañar nuestro gran contento al ver estas islas, si se tiene en cuenta que hacía veintisiete meses menos dos dias que corríamos los mares y que habíamos visitado una infinidad de islas, buscando siempre las Maluco.[61]

No dia 8 de Novembro de 1521 as naus *Trinidad* e *Victoria* fundearam na ilha de Tidore apenas com 103 tripulantes, "habiendo empleado así desde que partieron de Sevilla a 10 de Agosto de 1519, dos años dos meses veintiocho días".[62]

---

[57] ALBO, Francisco, *op. cit.,* p. 84.
[58] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 279
[59] *Ibid.,* p. 280.
[60] *Ibid.,* p. 281.
[61] *Ibid.,* p. 282.
[62] Navegación […] por un piloto genovés, *op. cit.,* p. 134.

Os dois navios permaneceram na ilha de Tidore durante 43 dias e tiveram destinos diferentes, mas o que depois aconteceu a cada uma das naus sai fora do âmbito deste texto.[63]

Figura 5 – Carte Particuliére des Isles Moluques
In Jacques-Nicolas Bellin, *Le Petit Atlas Maritime, Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde*, Tome III, Paris, 1764 (Estampa 68).

3. Alguns aspectos náuticos da viagem entre Cebu e Tidore

Como foi tratado anteriormente, a viagem das naus *Trinidad* e *Victoria* entre a ilha de Cebu e a ilha de Tidore decorreu entre o dia 1 de Maio e o dia 8 de Novembro de 1521, tendo sido percorridas cerca de 1650 milhas e sido gastos mais de seis meses.

[63] Quando tudo estava pronto para a viagem de regresso, verificou-se que a nau *Trinidad* embarcava água. Segundo o cronista António Herrera "determinaron de dàr carena, i paner la Quilla sobre Agua; i porque en esto se havian de detener tres Meses, acordaron, que el Capitan Juan Sebastian del Cano, se partiese en la Nao *Vitoria*, para Castilla, por la via que de la India hacian Portugueses". No dia 21 de Dezembro de 1521 a nau *Victoria* largou de Tidore com 47 elementos europeus e 13 moluquenhos, tendo chegado a Sanlucar de Barrameda no dia 6 de Setembro de 1522, apenas com 18 homens a bordo, entre os quais o cronista Antonio Pigafetta.
[A] nau *Trinidad* permaneceu em Tidore durante quase quatro meses e largou de Tidore no dia 16 de Abril de 1522, com 51 tripulantes europeus e alguns moluquenhos. Procurou fazer a torna-viagem como constava nas instruções reais que determinavam que não se navegasse nas águas dos domínios do sereníssimo rei de Portugal. No dia 10 de Agosto, quando navegava nos 42 ou 43 graus de latitude e sob tempestade, já com mais de duas dezenas de mortes e muitos doentes, Gonzalo Gómez de Espinosa inverteu o rumo da sua nau para regressar às Molucas. O português António de Brito, que chegara à ilha de Ternate no dia 13 de Maio e que acabara de construir a fortaleza de São João Baptista, capturou a *Trinidad* no dia 20 Outubro de 1522 a oeste da ilha de Halmahera, com todos os seus 19 tripulantes. Em Fevereiro de 1523 esses homens foram mandados para Cochim, mas apenas oito lá chegaram e, destes, só cinco vieram a alcançar Lisboa, entre os quais Gonzalo Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra.

O capítulo 11 do catálogo da importante exposição *El viaje más largo – La primera vuelta al mundo*[64] organizada em Sevilha no âmbito das comemorações do V Centenário da 1ª Vuelta al Mundo, trata dessa viagem pelos mares das Filipinas e de Borneo e, expressivamente, intitula-se "sin rumbo".

> Magallanes dirige sus naves al Oeste y alcanza las islas Filipinas. El oro y la amabilidad de sus gentes parecen resucitar viejos sueños en el Capitán General que, orillando el objetivo principal, decide establecerse en aquellas islas a las que bautiza como San Lázaro.
> Las Molucas, al parecer, podían esperar.
> Pero aquel nuevo sueño es tan breve como la amabilidad de los nativos. Magallanes muere en un combate absurdo y poco después parte de la tripulación es pasada a cuchillo en Cebú. La armada queda débil, sin líder, sin rumbo y sin destino. El viaje se convierte en una huida.
> Durante meses, el objetivo es, simplemente, sobrevivir.[65]

Tanto o cronista Antonio Pigafetta como os seus companheiros que deixaram relatos da viagem, são demasiado lacónicos ou mesmo omissos em relação aos aspectos náuticos desta etapa da viagem. Todos fazem descrições geográficas, mas raramente descrevem a navegação efectuada ou os fundeadouros utilizados, não indicando se tinham algum apoio cartográfico, nem nos informando se navegavam apenas de dia ou se também navegavam de noite. Não se referem a marés, nem a correntes, apenas assinalando ocasionalmente o uso da sonda e o estado do mar, mas não referindo outras informações meteorológicas, como a força e a direcção do vento ou a visibilidade no mar.

O relato de Francisco Albo, um grego oriundo de Rhodes que foi um dos dezoito tripulantes que em 1522 chegaram a Sanlucar de Barrameda e que foi contramestre da nau *Trinidad* e, mais tarde, mestre e piloto da nau *Victoria*, é o único que trata de alguns aspectos da navegação astronómica efectuada ao referir ter tomado a altura do Sol, indicando a sua declinação para esse dia e registando a altura do lugar/latitude, embora não informe sobre os instrumentos náuticos ou a tabela de declinações do Sol que utilizou.

A navegação efectuada entre a ilha de Cebu e a ilha de Tidore correspondeu a uma distância aproximada de 1650 milhas, mas a menor distância náutica entre aqueles dois pontos é da ordem das 750 milhas, o que significa que a expedição navegou cerca de 900 milhas por excesso.

Em Kipit, que era uma escala integrada nas redes marítimas comerciais do arquipélago filipino, a expedição esteve apenas a uma distância de cerca de 60 milhas do estreito de Basilan, que é o canal de acesso ao mar das Celebes. Era sabido que as Molucas se situavam para sul e era natural que em Kipit tivessem recebido alguma informação sobre os mares e as ilhas situadas para sul. Porém, em vez de navegar para sul e à vista de terra,

---

[64] A exposição *El viaje más largo – La primera vuelta al mundo* foi apresentada no Archivo General de Indias em Sevilha entre 12 de Setembro de 2019 e 23 de Fevereiro de 2020 e, depois, no Museo de SanTelmo em Donostia/SanSebastián entre 26 de Junho e 24 de Outubtro de 2021.

[65] TORRES, Antonio Fernández (dir.) - **El viaje más largo – La primera vuelta al mundo** (catálogo de exposición), p. 195.

a expedição navegou para ocidente, tendo de suportar condições provavelmente mais desfavoráveis da monção.

A explicação para esta situação anómala resulta de várias circunstâncias que seguidamente se procuram analisar.

3.1. O provável desconhecimento da localização das Molucas

As ilhas Molucas, que ambos os países ibéricos reivindicavam, já eram visitadas pelos portugueses desde que Afonso de Albuquerque em 1511, na sequência da conquista de Malaca, mandara uma expedição que tinha por capitão-mor António de Abreu para reconhecer as "ilhas do cravo" e que levava "dous pilotos da terra e tres portugueses".[66]

Significa que, bem cedo, os portugueses ficaram a saber que havia duas rotas para atingir as Molucas a partir de Malaca, sendo uma por sul da ilha de Bornéu e outra por norte da mesma ilha, sabendo também que esta encurtava a distância em cerca de duzentas léguas e possibilitava que a viagem fosse feita em cerca de um mês,[67] embora "o percurso de passagem pela ponta norte da ilha de Bornéo, até Mindanau, configura a parte mais complexa da derrota".[68]

Eram viagens com muitas dificuldades que resultavam "da complexidade da navegação pelo meio das ilhas, onde mesmo os pilotos mais experimentados não ousavam navegar de noite ou com menor visibilidade".[69]

Os portugueses aprenderam com os práticos locais a especificidade da hidrografia e a meteorologia específica do regime de monção, bem como as práticas comerciais dos mares do Arquipélago e, em especial, das rotas entre Malaca e as Molucas. Fernão de Magalhães era português e teria certamente alguns destes conhecimentos, pois estivera em Malaca, mas quando em 1521 a expedição espanhola se dirigia para as Molucas, entrou no Arquipélago por nordeste, que era uma área menos frequentada e menos conhecida, mas recolhendo certamente alguma informação sobre as Molucas, pelo que Pigafetta refere que "en esta isla [Cebú] tuvimos noticias acerca de las islas Maluco, antes de la muerte de Magallanes".[70]

Após a morte de Magalhães, de Duarte Barbosa, de Juan Serrano e de Andrés de San Martin, a expedição esteve em Kipit, na ilha de Mindanao, onde foi muito bem recebida e não é crível que ali não houvesse alguma informação sobre as Molucas e a forma de lá chegar.[71]

Portanto, parece que João Lopes de Carvalho desconhecia a realidade náutica do "Mediterrâneo asiático", bem como a localização das Molucas, não tendo procurado

---

[66] Cartas de Afonso de Albuquerque - cit. MATOS, Jorge Semedo de. In **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**, p. 62.
[67] MATOS, Jorge Semedo de, *op. cit.,* pp. 61-65 e pp. 90-92.
[68] *Ibid.,* p. 105.
[69] *Ibid.,* p. 54.
[70] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit.,* p. 261.
[71] *Ibid.,* p. 267.

recolher informações sobre essas ilhas em Kipit, que era uma escala que se integrava na rede marítimo-comercial do Arquipélago.

Assim, em vez de costear a ilha de Mindanao para rumar às ilhas Molucas que ele sabia que se situavam sobre a equinocial, decidiu navegar para ocidente em busca da ilha de Borneo. Estaria desorientado como afirmou o cronista Fernão Lopes de Castanheda ou, por ser "homem vicioso" como o definiu o cronista João de Barros, estaria fascinado com a hipótese de enriquecer com o ouro e as pérolas haveria naquela ilha?

3.2. A decapitação do comando da expedição

A morte de Magalhães que António Pigafetta considerava "tan hábil como valiente"[72] causou certamente um enorme traumatismo na expedição mas, apesar disso, os seus substitutos – Duarte Barbosa português e Juan Serrano espanhol – decidiram aceitar um convite para uma cerimónia festiva oferecida pelo rei de Cebu, que antes se convertera ao cristianismo. Para além de outras razões para a aceitação desse convite, terá pesado a necessidade de encontrarem um piloto que os encaminhasse para as Molucas. Porém, por influência de Henrique de Malaca, o escravo de Magalhães que se tornara o intérprete da expedição, a cerimónia encobria uma cilada e revelou-se trágica.

> Con la muerte de Fernando de Magallanes recogiéronse los cristianos a las naves, donde acordaron que se eligiesen dos capitanes y gobernadores a que obedeciesen […] Y habiendo hecho esto, resolvieron que fuesen a tierra los dos capitanes al lugar en que se habían hecho cristianos, em demanda de piloto que les condujese a Borneo, y esto fue en primero de mayo de dicho año […] los mismos que se habían hecho cristianos, los esperaban armados […] Dando entonces sobre ellos y matándoles dos capitanes y veinteséis caballeros […] por hallarse otra vez sin jefes, resolvieron que por quanto los principales eran muertos, un Juan López de Carvalho, que era tesorero mayor de la armada, lo fuse, y el escribano, alferez mayor de la armada, que se llamaba Gonzalo Gómez de Espinosa, capitán de una de las naves.[73]

A morte de Magalhães decapitou a expedição e Pigafetta escreveu que "así murió nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén".[74]

> En el mar se condenaba a sí mismo a más privaciones que la tripulación. Versado más que ninguno en el conocimiento de las cartas náuticas, sabía perfectamente el arte de la navegatión, como lo demostró dando la vuelta al mundo, lo que nadie osó intentar antes que él.[75]

A decapitação da expedição não criou apenas um vazio na sua liderança, que no mar é uma condição essencial para o eficiente desempenho operacional, mas também

[72] *Ibid.,* p. 213.
[73] Navegación […] por un piloto genovés, *op. cit.,* p. 127.
[74] PIGAFETTA, Antonio, *op. cit*., p. 258.
[75] *Ibid*., p. 258.

levou ao desaparecimento dos homens que tinham os conhecimentos e os saberes necessários ao cumprimento daquela missão, que era chegar às ilhas Molucas.

3.3. O português João Lopes de Carvalho no comando da expedição

No dia 2 de Maio de 1521, ao largo da ilha de Bohol e depois das graves emergências vividas em Mactan e Cebu, foi escolhido o piloto português João Lopes de Carvalho para comandar a expedição.

Costuma dizer-se que "o original é sempre melhor que a cópia" e assim aconteceu com o sucessor de Magalhães. João Lopes de Carvalho seria, porventura, um experiente navegador pois antes navegara pelas costas brasileiras onde terá permanecido entre 1511 e 1516, aí tendo sido recolhido por uma nau espanhola que o trouxe de regresso a Espanha, por onde ficou. Em 1518 conseguiu ser nomeado piloto real e depois ser escolhido para a viagem às Molucas, como piloto da nau *Concepción*.[76]

Nas circunstâncias dramáticas que nos dias 27 de Abril e 1 de Maio de 1521 envolveram a expedição, veio a ser escolhido para o seu comando, mas os cronistas portugueses não lhe reconhecem quaisquer qualidades que o recomendassem para aquela função.

Fernão Lopes de Castanheda escreveu que ele "nem sabia onde estava, nem pera onde avia de navegar".

> Porque João Carvalho com quanto lhes prometera que os levaria a Maluco, nem sabia onde estava, nem pera onde avia de navegar: & sem lever certa rota nem via se foy por esse mar onde a ventura ho levasse.[77]

Também João de Barros se referiu a alguns dos seus comportamentos que os tripulantes criticaram e classificou-o como um "homem vicioso".

> E de ũa [nau] chamada a *Vitória* fizeram capitão um João Sebastião, que era mestre da mesma nau, e da outra o pilôto João Lopes Carvalho, o qual depois foi tirado do cargo e prêso por algũas cousas que não aprouvram aos castelhanos, por ser homem vicioso.[78]

No mesmo sentido, também Gaspar Correia se referiu a João Carvalho a quem, depreciativamente, se referia como "o Carvalhinho".

> Onde acharão tres moças de estremada fremosura, que o Carvalhinho recolheo, dizendo que as levaría ao Emperador; com que todos folgarão. Mas elle o nom fez assy, que dormio com ellas, com que os castelhanos estiverão pera o matar.[79]

---

[76] CASTRO, Xavier de (org.) - **Le voyage de Magellan 1519-1522**, pp. 306-307.
[77] CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *op. cit.*, Livro VI, Capítulo IX, p. 167.
[78] BARROS, João de, *op. cit.,* Terceira Década, Livro Quinto, p. 295.
[79] CORREIA, Gaspar Correia, *Lendas da India*, Livro Segundo, Tomo II – Parte II, Lisboa, 1861 p. 632.

No seu relato, o piloto anónimo genovês, que seria Leone Pancaldo,[80] informou que na breve estadia da expedição em Kipit, João Carvalho obsequiou o respectivo rei com o bote da nau *Concepción*, sem que houvesse qualquer justificação para isso.

> Y surgiendo en este puerto de Carpiam (ou Kipit, na costa noroeste da ilha de Mindanao), pusiéronse al habla com la gente de la isla, y trataron paces com ellas, obsequiándoles Carvalho, que era el capitán mayor, el batel de la nave que habian quemado.[81]

Esta oferta do bote que poderia ser de grande utilidade durante a viagem, sem referência a quaisquer contrapartidas, parece não ter explicação, mas um historiador espanhol escreveu que "la única explicación que encontramos es que como indica uno de los cronistas, Caraballo recibiera a cambio una buena cantidad de piezas de oro".[82]

Ginés de Mafra também se refere a João Carvalho e à suspeita de ter libertado o filho do rei da ilha de Luzón, a troco de um resgate em seu benefício pessoal, o que fez aumentar a insatisfação dos seus homens.

> Por haber Juan Carvalho, capitán, soltado contra las voluntades de todos aquel capitán de aquel junco que por lo que los que venían de tierra decían se conoció ser el hijo del Rey de Luzón, con el rescate del qual todos pensaban ser ricos, quedó la gente tan escandalizada […].[83]

No período em que desempenhou a função de capitão-geral da expedição – entre 2 de Maio e 16 de Setembro de 1521 – o piloto João Lopes de Carvalho revelou-se incapaz de conduzir a expedição ao seu destino e o seu comportamento foi altamente censurável pelos seus homens, tendo sido destituído da sua função por se orientar pelo interesse pessoal e não pelos interesses da Coroa de Espanha. Sem comando capaz, a expedição deambulou pelo mar de Sulu e áreas limítrofes durante cerca de cinco meses.[84]

3.4. A falta de pilotos para conduzir a expedição às Molucas

Nas diversas peripécias ocorridas durante a navegação pelo mar de Sulu e pelo mar das Celebes, relatadas por Antonio Pigafetta e por outros dos seus companheiros, destaca-se a constante procura de pilotos que conduzissem a expedição até às Molucas.

Quando no dia 16 de Março de 1521 a expedição chegou à ilha de Samar, a primeira de um arquipélago a que chamaram de San Lázaro, Magalhães perguntou "cuál era el puerto cercano más a propósito para avituallar sus navíos y traficar con sus mercancías, y le dijeron que había tres, a saber: Ceylon, Zubu y Calagham [Leyte, Palawan e Cebu],

---

[80] Xavier de Castro (coord), *op. cit.,* pp. 323-324.
[81] Navegación […] por un piloto genovés, *op. cit.,* p. 128.
[82] Ignacio Fernández Vial, "Primera vuelta al mundo: queman la nao *Concepción*". In diário *ABC de Sevilla*, edição de 9 de Maio de 2020.
[83] Ginés de Mafra, *op. cit.,* p. 179.
[84] João Lopes de Carvalho voltou às suas funções de piloto na nau *Trinidad* e, porque aprendera alguma coisa da língua malaia, tornou-se intérprete da expedição. Veio a morrer por doença em Tidore no dia 14 de Fevereiro de 1522.

pero que Zubu era el mejor; y como le vieron decidido a ir allí, le ofrecieron pilotos para conducirle".[85]

Assim, a expedição chegou a Cebu e, como refere Pigafetta, "en esta isla tuvimos noticias acerca de las islas Maluco, antes de la muerte de Magallanes".[86]

Porém, com a morte de Magalhães, aquela informação ter-se-á perdido e os seus sucessores terão tido necessidade de recolher novas informações e de contratar um piloto.

> Resolvieron que fuesen a tierra los dos capitanes al lugar en que se habían hecho cristianos, em demanda de piloto que les condujese a Borneo, y esto fue en primero de mayo de dicho año.[87]

Com a morte dos capitães que sucederam a Magalhães depois da cilada de 1 de Maio e da precipitada largada de Cebu, a hipótese seguinte para encontrar um piloto capaz de levar a expedição às Molucas seria em Kipit, na ilha de Mindanao. Porém, a estadia foi breve e João Lopes de Carvalho decidiu partir porque não houve possibilidade de reabastecimento, não havendo quaisquer referências à procura de pilotos ou de informações sobre a localização das Molucas, que se sabia estar sobre a equinocial. Estavam a pouco mais de meia centena de milhas da entrada do mar das Celebes e podiam navegar com terra à vista, além de terem a costa sul da ilha de Mindanao "do outro lado da ilha" e a cerca de vinte quilómetros de distância.

Aparentemente a expedição só teve informações sobre as Molucas quando chegou à ilha de Borneo, mais de dois meses depois, segundo relata a carta escrita em 5 de Outubro de 1522 por Maximiliano Transilvano, secretário de Carlos V, ao cardeal-arcebispo de Salzburgo.

> Se partieron de allí prosiguiendo su principal viaje para las islas Molucas, de las cuales les fueron dadas muy ciertas nuevas en la dicha isla de Porné, y les informaron del viaje que derechamente desde allí para allá habían de hacer.[88]

Mesmo sem piloto mas com a informação recolhida em Borneo, a expedição navegou na orla sul do mar de Sulu e, apesar da complexa hidrografia daquela área, entrou no mar das Celebes entre as ilhas de Basilan e Mindanao.

Com o auxílio de um piloto muçulmano capturado no ataque feito a um junco na costa sul de Mindanao, no dia 28 de Outubro encontravam-se na ilha de Sarangani e "nos detuvimos allí un día, y a viva fuerza capturamos dos pilotos para que nos condujesen a las islas Maluco".[89]

Depois, no dia 7 de Novembro, "el piloto que apresamos en Sarangani nos dijo que eran las islas Maluco".[90]

---

[85] Antonio Pigafetta, *op. cit.*, p. 238.
[86] *Ibid.,* p. 261.
[87] Navegación […] por un piloto genovés, *op. cit.,* p. 127.
[88] Maximiliano Transilvano, *op. cit.,* p. 54.
[89] Antonio Pigafetta, *op. cit.,* p. 281.
[90] *Ibid.,* p. 282.

Em todos os relatos dos participantes da expedição, é recorrente e frequentemente referida a falta ou a procura de pilotos que conduzissem a expedição às Molucas.

3.5. A hidrografia dos mares de Sulu e das Celebes

Os vários relatos da viagem contêm escassas informações hidrográficas sobre a travessia dos mares de Sulu e das Celebes, apesar da expedição ter navegado nas proximidades de muitas dezenas das 7641 ilhas que constituem o arquipélago das Filipinas, o que é confirmado por Pigafetta quando escreve que "habíamos visitado una infinidad de islas, buscando siempre las Maluco".[91]

A hidrografia do arquipélago filipino é muito complexa, como evidenciam as 1233 páginas do *Derrotero del archipiélago filipino*, publicado em Madrid no ano de 1879 pelo Ministerio de Marina, cuja apreciação sai fora do âmbito do presente texto.

Porém, aconteceu que Antonio Pigafetta não era um homem do mar, nem tinha tinha suficiente sensibilidade marinheira, nem conhecimentos náuticos especializados, daí resultando um relato náutico com omissões ou com análises incorrectas, embora a sua crónica da viagem seja excelente e por vezes muito detalhada.

> Los portugueses han propalado que las islas Maluco están situadas en médio de un mar innavegable a causa de los arrecifes que se encuentran por todas partes y de la atmosfera nebulosa y empanada de espesas nieblas; sin embargo, es todo lo contrario, y nunca, hasta las mismas Maluco, hubo menos de cien o doscientas brazas de água.[92]

Com este texto, Pigafetta mostra cumplicidade com a coroa espanhola, ao escrever aquilo que lhe interessava no contexto da reivindicação pela posse das Molucas. Porém, o erro de Pigafetta ou a sua errada interpretação a respeito daquilo que os portugueses tinham difundido com objectivos políticos, é desmentido pelas suas próprias palavras quando refere recifes e ventos contrários.

> Había chocado con un arrecife, cerca de la isla llamada Bibalón, aunque, gracias a Dios, pudimos ponerle a flote.[93]
> Pero teníamos viento contrario y no pudimos doblar la punta, dando bordadas durante toda la noche.[94]

O piloto anónimo genovês mostra-se mais sensível às dificuldades hidrográficas e refere baixios, sondagens e encalhes.

> Al dia siguiente se hicieron a la vela para outra isla que está más cerca del puerto de Borneo; y vendo así, vieran tantos bajos, que fondearon, enviando a tierra tres bateles.[95]

---

[91] *Ibid.,* p. 282.
[92] *Ibid.,* p. 282.
[93] *Ibid.,* p. 276.
[94] *Ibid.,* p. 281.
[95] Navegación […] por un piloto genovés, *op. cit.,* p. 130.

> [Na baía de Borneo] otras embarcaciones sondeaban por ver si podían fondear más cerca de la costa.[96]
> [Na ponta de Borneo] la nave capitán tocó en la punta de la isla, permaneciendo así por espacio de catorce horas, y tornó la marea, y salió.[97]

O mesmo piloto anónimo refere que "encontraron fondo blanco, que eran unos bajos a flor de agua; previniéndoles los negros que llevaban que se allegasen a la costa de la isla".[98]

Finalmente, é curioso verificar que as edições mais recentes das cartas hidrográficas BA4507 (INT507) e BA 4508 (INT508), publicadas pelo UK Hydrographic Office, continuam a assinalar "dangerous ground" em algumas das suas áreas do mar do Sul da China e do mar de Sulu.

3.6. A meteorologia dos mares de Sulu e das Celebes

A expedição atravessou o mar de Sulu e o mar das Celebes entre Maio e Novembro de 1521, durante a estação das chuvas que coincide com a monção de sudoeste, que se caracteriza por chuva muito intensa, reduzida visibilidade e mar encapelado ou tempestuoso.

> En Filipinas, las monzones soplan alternativamente del NE. y del SO., según la época del año. Esta circunstancia general sufre notables variaciones locales ocasionadas por las tierras altas que corren proximamente de N. á S., y por la configuracion de los canales é pasos que forma el gran fraccionamiento del Archipiélago […].
> La monzon del SO. reina en los meses de verano y empieza á sentirse á mediados de Mayo, acompañada de lluvias, turbonadas y algunas calmas […].
> Desde Julio hasta Setiembre, y á veces Octubre, el tiempo es cerrado, acelajado e muy lluvioso, particularmente en la costa occidental: durante ese tiempo ocurren temporales del SO., llamados *collas*, que vienen acompañados de chubascos muy duros y grandes lluvias, produciendo una fuerte bajada en el barómetro […].
> La monzon del SO. trae lluvias y mal tiempo […].
> En la época de la monzon del SO., y particularmente de Setiembre á Noviembre, las islas Filipinas suelen ser visitadas por los grandes fenómenos atmosféricos que destruyen cuanto se opone á sua oaso, llamados huracanes y que se distinguen en el Archipiélago con el nombre de *baguios*.[99]

Foi neste quadro meteorológico que a expedição navegou no mar de Sulu e no mar das Celebes, mas como salientou Semedo de Matos, "nenhuma das descrições que até nós chegaram reporta dados climatológicos, ou faz quaisquer observações sobre o deter-

[96] *Ibid.,* p. 131.
[97] *Ibid.,* p. 132.
[98] *Ibid.,* p. 130.
[99] Camilo de Arana, *Derrotero del archipiélago filipino*, Madrid, 1879, pp. 17-19.

minismo imposto pelas monções, sabendo nós como elas condicionaram o percurso dos navios".[100]

De facto, no seu relato, António Pigafetta não refere quaisquer episódios que possam ser relacionados com os "temporales de SO", que ocorrem naqueles lugares e naquelas datas, embora ocasionalmente se refira a *tempestad*, a *terrible borrasca* e a *viento contrario*.

- Apenas anclamos [na ilha de Borneo], se desencadenó una tempestad, el cielo se oscureció y vimos el fuego de San Telmo sobre nuestros mástiles.[101]
- El sábado 26 de octubre […] sufrimos una terrible borrasca, durante la cual amainamos velas y rogamos a Dios que nos salvase.[102]
- Nos encontramos enfrente de una isla bastante hermosa [ilha de Sangihe], pero teníamos viento contrario y no pudimos doblar la punta, dando bordadas durante toda la noche.[103]

Da mesma forma, também Francisco Albo é bem lacónico nas suas referências às condições meteorológicas, mas refere-se várias vezes ao *viento contrario*, a uma *tempestad del Poniente* e a *viento fresco*.[104]

Nesta zona podem ocorrer ciclones tropicais, que naquela região são designados por *tufões*, sobretudo no mar de Sulu, mas não há qualquer registo de algum desses fenómenos ter afectado a expedição.

3.7. O enigma da saída de Kipit para ocidente (Borneo)

A análise das rotas e das peripécias ocorridas pela expedição na sua viagem entre Cebu e Tidore, baseia-se nos relatos daqueles que participaram na viagem e nos textos escritos por cronistas portugueses e espanhóis, quase todos contemporâneos da viagem.

Por vezes, esses textos são contraditórios, são confusos como a própria geografia das ilhas e utilizam uma toponímia que se perdeu no tempo, o que dificulta a reconstituição histórica dos acontecimentos. Porém, essa análise torna-se mais compreeensível pela observação das actuais cartas náuticas daqueles mares e pelo recurso aos conhecimentos empíricos de quem conviveu com a monção ou navegou em águias restritas e não hidrografadas.

Conforme se referiu anteriormente, apesar da navegação desde Kipit até às ilhas Molucas ser em direcção ao sul, o facto é que a expedição navegou para ocidente em direcção a Palawan e depois para Bornéu, o que significou um acréscimo de cerca de 900 milhas no percurso e de cerca de cinco meses adicionais de viagem.

---

[100] Jorge Semedo de Matos, "Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães". In *Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2021, pp. 187-188.

[101] Antonio Pigafetta, *op. cit.,* p. 269.

[102] *Ibid.,* p. 280.

[103] *Ibid.,* p. 281.

[104] Francisco Albo, *op. cit.,* pp. 128, 132 e 133.

Figura 6 – A costa ocidental da ilha de Mindanao, Kipit e o estreito de Basilan.

A expedição tinha sido bem recebida em Kipit.[105] O rei chamado Calanao esteve a bordo, fez prova da sua amizade aos visitantes e levou Pigafetta numa demorada visita a terra. Antes de partirem, João Lopes de Carvalho até decidiu oferecer o bote da nau *Concepción* ao rei da ilha, o que terá levantado suspeitas entre alguns tripulantes.

Kipit situa-se na costa noroeste da ilha de Mindanao a cerca de sessenta milhas da entrada do estreito de Basilan, que liga o mar de Sulu ao mar das Celebes, não parecendo provável que lá não houvesse informação sobre esse canal que dá acesso à costa sul de Mindanao e ao mar das Celebes (estreito de Basilan), nem sobre a costa sul de Mindanao, que estava distante cerca de vinte quilómetros (a actual Sibuguey Bay), nem sobre a localização e a rota para chegar às ilhas Molucas.

Por isso, na decisão tomada de sair de Kipit para ocidente e não para sul, João Lopes de Carvalho parece ter esquecido a sua missão ao serviço do rei de Espanha, ou porque procurasse satisfazer interesses pessoais, ou porque ignorava onde se encontrava, pois como referiu Castanheda, ele "se foy por esse mar onde a ventura ho levasse".[106]

Em síntese e como já antes foi referido, entre Kipit e Basilan são cerca de sessenta milhas, mas a expedição navegou pelo mar de Sulu, visitou Palawan e Borneo, fazendo cerca de 900 milhas adicionais de navegação, o que constitui um enigma por esclarecer.

[105] No dia 7 de Maio de 2021, o National Quincentennial Committee of Republic of the Philippines e a Municipality of Labason, inauguraram um memorial evocativo da viagem de circumnavegação em Kipit (7º 48' N, 122º 24'E), no distrito de Zamboanga del Norte da ilha de Mindanao.
[106] Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, Livro VI, Capítulo IX, Lisboa, 1987, p. 167.

4. Algumas notas conclusivas

Antonio Pigafetta, o principal cronista da viagem, não era piloto e o seu relato constituiu uma importante informação geográfica e antropológica, mas é muito limitado do ponto de vista náutico, pois raramente se refere aos aspectos hidrográficos e às circunstâncias meteorológicas. Porém, os relatos dos seus companheiros Francisco Albo e Ginés de Mafra, mas também dos cronistas ibéricos, são complementares daquele relato.

Por outro lado, também a consulta da actual cartografia e dos roteiros náuticos modernos, bem como de alguns estudos especializados, permitem-nos apresentar algumas notas conclusivas.

1.1. A expedição espanhola enviada por Carlos V às ilhas Molucas em 1519, caracterizou-se por uma sucessão de grandes dificuldades, incluindo a passagem do "estrecho de los Patagones"[107] que mais tarde foi baptizado como estreito de Magalhães, a que se seguiram os 109 dias da longa travessia do Pacífico, mas a derrota entre a ilha de Cebu e a ilha de Tidore através dos mares de Sulu e das Celebes foi também um dos mais complexos episódios que aquela expedição enfrentou.

1.2. Fernão de Magalhães e Duarte Barbosa tinham estado antes em Malaca e tinham algumas informações sobre o Arquipélago, a sua geografia e as suas redes comerciais, mas com a sua morte perderam-se essas informações e aqueles que os substituíram, desconheciam-nas por completo e não souberam aproveitar os conhecimentos das redes marítimas estabelecidas naquelas regiões desde há muitos séculos.

1.3. A expedição visitou muitas ilhas dos mares de Sulu e das Celebes e fez amizade com alguns reis, mas exceptuando a informação recebida em Borneo, parece não ter conseguido identificar e contratar pilotos conhecedores desse "Mediterrâneo asiático", nem as suas informações que poderiam ter orientado ou acelerado a expedição desde Cebu até às Molucas.

1.4. Durante cerca de quatro meses e meio, na navegação entre a ilha de Bohol (2 de Maio) e a ilha de Banggi (16 de Setembro), o comando da expedição coube ao piloto português João Lopes de Carvalho mas, como escreveu Castanheda, ele "nem sabia onde estava, nem pera onde avia de navegar" e, como se lhe referiu João de Barros, era "um homem vicioso", isto é, não tinha as capacidades de comando necessárias para o desempenho da missão.

1.5. A latitude das Molucas era bem conhecida e a bordo era regularmente tomada a altura do Sol para conhecer a altura/latitude do lugar, nomeadamente por Francisco Albo, pelo que não se compreende que a expedição tivesse navegado para ocidente, quando o seu objectivo se encontrava localizado para sul.

1.6. Durante a derrota de Cebu para Tidore a expedição praticou alguns verdadeiros actos de pirataria contra embarcações com que se cruzou, umas vezes para capturar

[107] Antonio Pigafetta, *op. cit.,* p. 216.

abastecimentos, outras para recolher informações ou para procurar pilotos e, outras, ainda, apenas para saquear, o que parece mostrar que era grande o desespero e a desorientação a bordo.

1.7. Embora a viagem entre Cebu e Tidore tivesse sido feita durante a monção de sudoeste que "trae lluvias y mal tiempo", parece não ter afectado significativamente a expedição, excepto no dia 26 de Outubro no mar das Celebes, em que sofreu "una terrible borrasca, durante la cual amainamos velas y rogamos a Dios que nos salvase".

1.8. Entre Cebu e Tidore a expedição gastou 193 dias, o que é desproporcionado em relação ao tempo gasto por Magalhães entre Sanlúcar de Barrameda e Cebu (584 dias) e ao tempo gasto por Elcano na viagem de regresso entre Tidore e Sanlúcar de Barrameda (259 dias).

1.9. Antonio Pigafetta afirma que, ao contrário do que diziam os portugueses, as Molucas não estavam situadas no meio de um mar inavegável, mas essa afirmação deve ser enquadrada no contexto da disputa ibérica pela posse das Molucas e, por isso, era natural a manipulação de algumas informações.

Fontes e Bibliografia

Fontes

AA. VV., **La Primera Vuelta al Mundo** - Juan Sebastián de Elcano, Antonio Pigafetta, Maximiliano Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra y otros, 3ª edición, Madrid, Miraguano Ediciones/Ediciones Polifeno, 2018. ISBN: 978-84-7813-389-5.

BARROS, João de, Ásia - **Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente**, Terceira Década, Livro Quinto, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946, pp. 286-300.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de, **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, Livro VI, Capítulos VI e VII, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979, pp. 160-175.

CORREIA, Gaspar, **Lendas da India**, Livro Segundo, Tomo II – Parte II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861. Cópia digital pública em *http://purl.pt/12121/4/.*

GALVÃO, António, **Tratado dos Descobrimentos**, 3ª Edição, Porto, Livraria Civilização Editora, 1944.

GÓMARA, Francisco López de, **Primera y Segunda parte de la Historia General de las Indias con todo el descubrimiento** […], , en la ciudad de Çaragoça, 1553. Cópia digital pública em *http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000186952&page=1*

HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de, **Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra firme del Mar Océano***,* Decada III, Libro I, en Madrid, en la Oficina Real Rodriguez Franco, 1726, pp. 4-18. Cópia digital pública em *http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000005845&page=1*

NAVARRETE, Martin Fernández de, **Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV** [...], Tomo IV – Expediciones al Maluco – Viage de Magallanes y de Elcano, Madrid, Imprenta Nacional, 1837. Cópia digital pública em *http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000032600*

————, **Viajes y Descubrimientos españoles en el Pacífico – Magallanes. Elcano. Loaysa. Saavedra**, Edición facsímil de la "Colección de Viajes", Madrid, Tipografica Renovación, 1919, Valladolid, Editorial Maxtor, 2011. ISBN: 978-84-9001-017-4.

Bibliografia

ARANA, Capitán de fragata Don Camilo de, **Derrotero del archipiélago filipino**, publicado de órden del Ministerio de Marina, Madrid, Dirección de Hidrografia, 1879.

Disponível em http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.html

AYUSO, Luis Mollá, "El Viaje. Etapas y Derrotas seguidas" . In **Revista General de Marina,** Tomo 277 - V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo de Magallanes y Elcano, Madrid, Agosto-Septiembre, 2019, pp. 303-321.

CANAS, António Costa, " A longitude das Molucas – Uma longa história". In **XVI Simpósio de História Marítima – Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos**, Lisboa, Academia de Marinha, 2021.

CASTRO, Xavier de (org.), **Le Voyage de Magellan - 1519-1522. La relation d'Antonio Pigafetta du premier tour du monde**, Paris, Éditions Chandeigne, 2017. ISBN: 978-236732-125-7.

D.D.M., capitán de fragata, **Derrotero del Archipiélago Filipino desde Cádiz**, Manila, Imp. de los Amigos del País, 1858.

Disponível em http://www.bne.es/es/Catalogos/BibliotecaDigitalHispanica/Inicio/index.html

GIPOULOUX, François, **Le Mediterranée asiatique – XVIe - XXIe siècle**, Paris, CNRS Éditions, 2018. ISBN: 978-2-271-11966-7.

MATOS, Jorge Semedo de, **Roteiros e rotas portuguesas no Oriente nos séculos XVI e XVII**, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2018. ISBN: 978-972-8586-55-3.

————, "Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães". In **XVI Simpósio de História Marítima – Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos**, Lisboa, Academia de Marinha, 2021.

NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY, **Sailing Directions (Enroute) – Pub. 162 - Philippine Islands**, Fifth Edition, Bethesda, Maryland, 2001.

RUIZ, Enrique Martinez, "Las capitulaciones de Valladolid. Génesis, financiación y missión de la expedición". In **Revista General de Marina**, Tomo 277, Madrid, Ministerio de Defensa, Agosto-Septiembre, 2019, pp. 229-240.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer**, Lisboa, Gradiva Publicações, 2018. ISBN: 978-989-616-859-9.

TORRES, Antonio Fernández (dirección del proyecto), **El viaje más largo – La primera vuelta al mundo**, catálogo de exposición, AC/E – Acción Cultural Española, 2019. ISBN: 978-84-17265-08-3.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE, Chart **BA 4507 - Pacific Ocean, Philippines to Bismarck Archipelago**, edition 2020 e Chart *BA 4508 – Pacific Ocean, South China Sea*, Taunton, Somerset, 2020.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE, **Admiralty Sailing Directions – NP 33 Philippine Islands Pilot**, 7th Edition, NATIONAL IMAGERY AND MAPPING AGENCY, **Sailing Directions (Enroute) – Pub. 162 - Philippine Islands**, Fifth Edition, Bethesda, Maryland, 2001.

RUIZ, Enrique Martinez, "Las capitulaciones de Valladolid. Génesis, financiación y misión de la expedición". In **Revista General de Marina**, Tomo 277, Madrid, Ministerio de Defensa, Agosto-Septiembre, 2019, pp. 229-240.

THOMAZ, Luís Filipe F. R., **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer**, Lisboa, Gradiva Publicações, 2018. ISBN: 978-989-616-859-9.

TORRES, Antonio Fernández (dirección del proyecto), **El viaje más largo – La primera vuelta al mundo**, catálogo de exposición, AC/E – Acción Cultural Española, 2019. ISBN: 978-84-17265-08-3.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE, Chart *BA 4507* - **Pacific Ocean, Philippines to Bismarck Archipelago**, edition 2020 e Chart **BA 4508 – Pacific Ocean, South China Sea**, Taunton, Somerset, 2020.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE, **Admiralty Sailing Directions – NP 33 Philippine Islands Pilot**, 7th Edition.

III

DOS AGENTES E DA SUA AÇÃO

A RIVALIDADE LUSO-CASTELHANA EM PERSPECTIVA. HISTÓRIAS CRUZADAS DE EXPLORAÇÃO DOS MARES NO SÉCULO XVI

Amândio J.M. Barros[1]

Resumo

Este estudo pretende interpretar a expansão marítima sem preconceitos. Perceber que ao longo dos séculos, destes séculos XV e XVI em que ambos – Portugal e Espanha – lideraram o processo de 'descoberta' do mundo, dos encantos e desencantos da expansão marítima, houve encontros e desencontros, enlaces e desenlaces entre si, que importa conhecer e colocar em perspectiva, pois fazem parte de um património histórico marcante na construção do mundo moderno. Nesse sentido, encontraremos formas de colaboração, mais do que rivalidade, que existiu, no sentido em que se utilizaram patrimónios 'comuns', navios, homens e conhecimentos para concretizar os projectos. Ganha especial relevo a forma como pilotos portugueses participaram nos processos expansionistas de Castela antes e depois de Magalhães, mas também como em Portugal se aproveitaram recursos humanos e saberes técnicos do reino vizinho.

Palavras-chave: pilotos; cooperação; encontros; desencontros; patrimónios comuns.

Abstract

This study aims to interpret maritime expansion without prejudice. To realise that throughout the centuries, those 15th and 16th centuries in which both - Portugal and Spain - led the process of "discovering" the world, the charms and disenchantments of maritime expansion, meetings and mismatches, liaisons and disconnections between them, should be known and put into perspective, as they are part of a remarkable historical heritage within the construction of the modern world. Therefore, we will find forms of collaboration, rather than rivalry, which existed in the sense that "common" assets, ships, men and knowledge were used to carry out projects. The way Portuguese pilots participated in the expansionist processes of Castile before and after Magalhães gains special relevance, along with how Portugal took advantage of human resources and technical knowledge of the neighbouring kingdom.

Keywords: pilots; cooperation; meetings; mismatches; common heritage.

[1] Professor e Investigador. Academia de Marinha / Escola Superior de Educação do Porto / CITCEM amandiobarros@hotmail.com

1. Assim que olhou para o Mar do Sul – dizem as crónicas que foi o primeiro europeu a vê-lo, embora um dos seus capitães, Andrés Contero o tenha precedido em tal avistamento – Vasco Nuñez de Balboa pensou nos navios que o haveriam de explorar: pensou em caravelas. E quando as pediu à coroa, especificou que fossem *como as de Portugal*, ou da Andaluzia. A caravela tinha uma reputação muito favorável, criada em mais de um século de explorações oceânicas portuguesas no Atlântico. Na lista de navios que foram entregues a Balboa, encontravam-se "quatro caravelas portuguesas"[2]. Descontando as diferenças regionais (e outras decorrentes da função em que eram empregadas) a caravela integrava um conjunto de patrimónios partilhados, e aquelas que se faziam em Portugal eram conhecidas dos castelhanos. Para os mareantes que percorriam os portos peninsulares ao sabor dos negócios marítimos, avaliar os recursos dos vizinhos – e, tantas vezes, rivais – era competência indispensável. E conhecer as rotas que trilhavam, com que meios o faziam e com que resultados, também. Logo, se essa fórmula – uso de caravelas para avançar em mares desconhecidos, reconhecer os sinais de terra, estabelecer rotas e fazê-las funcionar – satisfizera os portugueses, porque não haveria de funcionar nos Mares do Sul, e no momento em que Castela expandia os seus domínios ultramarinos e havia todo um oceano 'novo' a explorar?

Este texto procura andar por estes caminhos. Os da expansão dos povos peninsulares neste período em que o mundo haveria de 'descobrir' o Oceano e unir-se por ele: os séculos XV e XVI. Mas procurando ver os acontecimentos à luz daquilo que eles foram, de um ponto de vista que se afasta dos (pre)conceitos que, há muito tempo prejudicam as análises historiográficas destes processos expansionistas.

Dois séculos de explorações lideradas por dois reinos periféricos, protagonistas inesperados na construção das sociedades globais[3]. Dois séculos em que Portugal e Castela, cada um por seu lado, correu para a riqueza que se encontrava, ou esperava encontrar, lá do outro lado do mundo, ou dos mundos que cada um pretendia controlar e construir à sua maneira. Em trabalho que em breve será publicado procurei explicar que se é verdade que o mundo que resultou de Tordesilhas criou duas zonas de influência, com matrizes

[2] ANDERSON, Loftus Grant Anderson – **Vida y cartas de Vasco Nuñez de Balboa**. p. 345. As instruções com as menções às caravelas, em **Archivo General de Indias** – 26/Panama, 233, L. 1, fl. 167v-167bis.

[3] Com tudo o que isso significou de encontros, desencontros, processos colaborativos, confronto, experiências dramáticas e formas de exploração que estiveram na origem de processos coloniais de que parte do mundo ainda se ressente. A história contribui para ultrapassar esses traumas, mas não pode pactuar com interpretações ideologicamente comprometidas, como vemos acontecer com demasiada frequência. Devemos também ter em conta que o papel das sociedades ibéricas na 'descoberta do mar' é geralmente reduzido a poucas linhas por uma historiografia internacional que dita leis na Academia. YUN CASALILLA, Bartolomé – **Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415–1668**, pretende ser uma excepção a este panorama, mas é irrelevante quanto ao caso português, que apenas enfatiza o título da obra e fica bem nos capítulos. Porém, deve ser referido como uma tentativa de síntese e a necessidade de olharmos para a Península de outra forma. Desse ponto de vista, os trabalhos de Hilario Casado Alonso são muito mais incisivos quanto ao protagonismo das economias ibéricas, sua articulação e integração internacional. CASADO ALONSO, Hilario – El papel de las colonias mercantiles castellanas en el Imperio hispánico (siglos XV y XVI, p. 355-374, e o recente **El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI**.

culturais distintas, por outro lado aconteceram transferências de gentes, de técnicas, de hábitos, impossíveis de ignorar[4].

É a ideia de rivalidade e confronto que aqui se pretende contrariar[5]. Não se trata de uma releitura do passado, ou de uma reinterpretação que não atenda aos factos. Houve uma corrida, certamente; houve confronto, claro; houve a formação de espaços distintos e diferentes razões para os reclamar, proteger e, se possível, de os retirar ao vizinho[6]. Mas houve também necessidade de guardar esses mesmos espaços e evitar que eles caíssem na órbita de outros europeus que não tardaram a disputar as pretensões dos reinos ibéricos. E essa necessidade suscitou processos de cooperação, resultando numa espécie de factor de união adicional que, em última análise, reforça o argumento que aqui quero defender: o de que as coisas não podem ser vistas a preto e branco; que as rivalidades não impediram usos comuns dos oceanos e das gentes que viviam desses oceanos. Que a rivalidade era diferente consoante o ponto em que nos situamos, e que se a podemos ver nas relações diplomáticas (e, mesmo nestas, com muitas nuances), já não a encontramos no terreno, mesmo quando esse terreno é institucional, caso das colaborações de agentes portugueses na Casa de la Contratación de Sevilla, quer de castelhanos nas juntas de pilotos portugueses em matéria de resolução de conflitos[7]. Enfim, que a rivalidade, visível a todos os níveis, como seria de esperar, era gerida de outra forma, de acordo com a época.

2. Por mais manifestações de rivalidade (que me parecem muito mais epidérmicas que estruturais), que inspiraram essas narrativas de confronto, a verdade é que, estruturalmente, não era possível a Portugal e a Castela levarem a cabo a sua expansão marítima sem se conhecerem e sem se aproximarem. E sem colaborar[8]. Se as coroas rivalizaram (quando não cooperaram), não haveria navegações atlânticas sem as escalas nas ilhas, sem as armadas de guarda costas e sem a partilha de recursos portuários, e na base, as gentes de mar e os mercadores trataram de 'ignorar' esses fenómenos políticos para se entenderem

[4] Talvez mais portugueses no mundo castelhano do que o contrário, mas ainda assim perceptíveis; e uma espécie de acomodação dos lusos ao espaço controlado por Castela, sendo evidente nas Índias.

[5] Na linha do proposto por RAMÓN VALLESPIN, Ramón – Castilla y Portugal, más cooperadores que competidores.

[6] Uma boa análise desta rivalidade – apontando, sobretudo, a evolução da expansão atlântica antes de Alcáçovas-Toledo (1479-80) – e daquilo que dela resultou na abertura do mundo moderno, em ROMERO PORTILLA, Paz – La expansión del siglo XV: rivalidad luso-castellana, p. 667–693. Exemplo de uma visão tradicional da rivalidade, com termos como "o inimigo", e interpretações de bulas e tratados direcionadas para a questão dos "direitos", em PÉREZ EMBID, Florentino – Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas. Nem Jaime Cortesão escapou a este tom na análise de algumas facetas dos descobrimentos; em cartas ocasiões vê Castela como um factor de perturbação que fez unir outros reinos contra si. **Descobrimentos portugueses**, p. 234.

[7] Como a junta técnica que tentou resolver a questão das Molucas, antes do Tratado de Saragoça.

[8] "Para garantir a navegação do México e do Peru, a Espanha precisava das linhas portuguesas; para o tráfego da índia, Portugal necessitava da segurança das costas atlânticas e do apoio naval espanhol", observação de MACEDO, Jorge Borges de – **Constantes e linhas de força da história diplomática portuguesa,** p. 93.

e fazerem prosperar os seus negócios[9]. É impossível descrever aqui todas as dimensões em que as gentes que andavam no terreno se associaram, se apoiaram, se valeram dos recursos do suposto adversário, ou rival, para triunfar. O que seria das redes mercantis sem Lisboa e Sevilha? O que seria dos mercadores e armadores sem os seguros de Burgos? Dos seguros marítimos, recurso tão importante e crucial no desenvolvimento das navegações e das marinhas da Época Moderna? Como poderiam os armadores portugueses ressalvar prejuízos com acidentes, naufrágios ou assaltos de piratas, sem a garantia que lhes era dada pelos corretores de seguros burgaleses e dos seus correspondentes em Sevilha ou em Lisboa? O que seria desses agentes comerciais sem o tribunal da Chancelaria de Valladolid? O que seria de tantos pilotos portugueses sem os empregos que lhes ofereciam em Sevilha?

Este pequeno questionário, a que acrescentarei mais algumas perguntas no decurso deste texto, aponta-nos caminhos. E acredito que devemos ir um pouco mais longe. Precisamente para essa dimensão política, para esse domínio da ideologia que marcou (marca, ainda) alguns sistemas/conjunturas políticas e nos apresenta uma narrativa na qual existia um adversário, e sobre a qual entendia construir uma 'unidade nacional', criando essa ideia de rivalidade. Rivalidade construída por políticos, em contextos específicos, fácil de perfilhar por uma opinião pública pouco informada, que se deixava 'encantar' por discursos difíceis de desmontar. Pior: discursos que chegaram até aos nossos tempos, e persistem, mas que nos cabe aos historiadores contradizer, informando correctamente.

A rivalidade ibérica, assim deste ponto de vista da animosidade ideológica, foi obra do século XIX. Um voltar de costas entre os dois estados ibéricos que surgiu com a ideia do nascimento das nações, ainda no romantismo, senão antes, e que, no caso português, criou uma história de querer, de vontade independentista que tinha de ser estruturada contra aquele que nos 'oprimia': o castelhano. A história de vida das gerações mais velhas é esta: é a de que os portugueses passaram a maior parte do tempo em contenda com os vizinhos, a ganhar todas as batalhas que se travaram entre os dois ao longo da história. Não me lembro de alguma vez ter estudado um confronto em que os portugueses tenham sido derrotados por Castela. E se por acaso houve 'derrotas', essas foram apenas para preparar vitórias. Uma narrativa que seguiria pela I República que, se criou intelectuais de valor, também viu na história pátria – só esta expressão tem tanta carga ideológica! – um modo de forjar uma identidade alicerçada pelos valores do passado e pelo culto dos heróis, tendência que o Estado Novo – menos servido de gente de valor no que toca à produção cultural – viria a adoptar e expandir sem limites. Já falei deste assunto noutro lugar, e recentemente, e trago-o de novo como elemento com o qual pretendo reforçar a minha argumentação.

Em Espanha viveu-se processo semelhante. De resto, quase toda a Europa o viveu da mesma forma, e os conflitos do século passado aí estão para o comprovar. Em todo o caso, do lado espanhol, o discurso da relação com Portugal resultou numa espécie de sentimento de superioridade, 'natural', traduzido num certo chauvinismo que, mais uma vez, e da mesma forma, se sente, porventura, entre os mais velhos e menos informados.

[9] É esta a tese geral do recente livro **Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800,** ANTUNES, Cátia Antunes; POLÓNIA, Amélia (eds.).

Este estudo pretende ver as coisas de forma desapaixonada, e liberto de quaisquer preconceitos. Perceber que ao longo dos séculos, destes séculos XV e XVI em que ambos – Portugal e Espanha[10] – lideraram o processo de 'descoberta' do mundo, dos encantos e desencantos da expansão marítima, houve encontros e desencontros, enlaces e desenlaces entre si, que importa conhecer e colocar em perspectiva, pois fazem parte de um património histórico marcante na construção do mundo moderno.

3. Se Balboa pensou em caravelas para explorar esse "mar do Sul" que Magalhães rebaptizaria, chamando-lhe Pacífico e elevaria à categoria de oceano, tudo na Península do início do século XVI contribuía para a partilha de saberes, a diversos níveis. Saberes que circulavam pelos portos, pelos centros económicos e pelos meios políticos, e eram transmitidos por todos quantos circulavam entre os reinos. Certamente já existia uma espécie de ideia de segredo profissional, ainda distante daquela que hoje conhecemos, mas em todo o caso, o princípio era o mesmo. Um profissional competente procurava retirar proveito das suas capacidades, vendendo-as a quem delas pretendesse usufruir. E pagar por elas. E não havia nisso o sentido que tantas vezes se deu a quem preferisse levá-las para outra terra e beneficiar outro patrono – mesmo que rival – e esse sentido era, em último caso, o da traição à pátria. Pura e simplesmente porque a ideia de pátria, como foi estabelecida entre os séculos XIX e XX, não existia. Havia, claro, noções de lealdade. A Idade Média cultivou-as do ponto de vista pessoal. E, de uma forma simplista, podemos dizer que a lealdade era para com um senhor, mesmo que lhe associando um reino, uma terra, ou um lugar. Mas acima de tudo, um senhor. Por isso se explica que tantos nobres, que eram portugueses como os outros, tenham saído com a rainha e passado a Castela na crise de 1383-1385. A este propósito, J.A. Sottomayor-Pizarro levanta uma questão importante: a de que forma estas lealdades à realeza e à linhagem resistiram à construção do estado pela afirmação das fronteiras políticas[11]. E muitos dos dilemas que se colocaram aos homens de que aqui pretendo falar, decorreram dessa evolução. Porém, ainda era cedo – sobretudo nos escalões mais elevados da nobreza, mesmo a que se empregava a servir o estado – para deixar de vez esses laços.

E era um tempo em que imperava o pragmatismo. Sem qualquer problema em assumir que o que os outros faziam podia ser melhor, mais eficaz, e que devia ser adoptado e empregado em proveito próprio. Por exemplo, para administrar uma empresa tão complexa como a expansionista[12]. Embora indicando diferenças, Sanjay Subrahmanyam considera que os castelhanos recorreram ao modelo da *Casa da Índia* portuguesa para erguer a sua *Casa de la Contratación*, de Sevilha[13], no que segue os estudos de Antonio

[10] Entendida como a 'federação' de reinos criada com os Reis Católicos, ainda no século XV.
[11] SOTTOMAYOR-PIZARRO, José Augusto de – De e Para Portugal. A Circulação de Nobres na Hispânia Medieval (Séculos XII a XV), pp. 889-924.
[12] Uma visão geral dos intercâmbios ibéricos, do ponto de vista político e administrativo, em **Monarquias Ibéricas em Perspectiva Comparada (Sécs. XVI-XVIII). Dinâmicas imperiais e circulação de modelos administrativos**, XAVIER, Ângela Barreto; STUMPF, Roberta; PALOMO, Federico (orgs.).
[13] SUBRAHMANYAM - Empires between Islam and Christianity, 1500-1800, p. 135.

Miguel Bernal e Guimerà Ravina, entre outros; este último, de resto, e concordando com Bernal[14], especifica que se em 1502 o projecto castelhano pretendia copiar o funcionamento do organismo português, no ano seguinte, quando foi definitivamente estabelecida, a *Contratación* sevilhana não funcionava como executor do capitalismo estatal, mas era somente um órgão de gestão comercial[15]. Todavia, a criação de tal organismo não deixou de se inspirar na prática do vizinho português. De resto, Mariano Cuesta-Domingo assim o entende; que as origens da instituição castelhana devem ser encontradas em Portugal[16]. A instituição lusa já funcionava há algum tempo, com processos de funcionamento experimentados, desde que a coroa instituíra a casa da Guiné para ajustar os termos do negócio dos armadores naquele espaço, tornando o seu funcionamento mais complexo quando lhe juntou os negócios da Mina, e consagrando um modelo de funcionamento que cresceria muito quando a instituição teve de gerir o trato da Índia (e, mais tarde ainda, do Brasil). Se a *Casa de la Contratación* de Sevilha deveu algo à sua 'congénere' de Lisboa, as semelhanças acentuaram-se quando os castelhanos se confrontaram com a perspectiva de ter de lidar com uma rota interoceânica como a que os portugueses tinham com a Índia. Assim, quando se instituiu, embora viesse a ter vida curta e nunca estabelecida em definitivo, a *Casa da Contratação da Especiaria*, da Corunha, decalcaria, em muitos aspectos, e à letra, o modelo de funcionamento da casa portuguesa. Já o veremos, pois importa muito ao tema de que aqui me ocupo.

Antes de vermos aspectos institucionais – aos quais, de resto, não dedicarei muita atenção – comecemos pelos recursos humanos e logísticos. É um erro – ou mais uma forma de assinalar pretensas diferenças – dizer-se que Castela não tinha dimensão marítima comparável à portuguesa. Se mais não fosse, a 'indústria' naval cantábrica e basca, e a sua actuação no Atlântico Norte, a 'indústria' pesqueira galega, a cabotagem andaluza e a projecção mediterrânica (e, mesmo, americana, como há muito mostrou Carlos Martínez Shaw[17]) valenciana e catalã aí estão para o desmentir. Porém, e sobre isso não pode existir qualquer dúvida, a escola de navegação de longo curso portuguesa (chamemos-lhe assim, porque nunca houve nenhuma escola de navegação formal) era a mais aperfeiçoada entre o final da Idade Média e o início da Época Moderna. Não era só a mais aperfeiçoada da Península. Era, garantidamente, a mais aperfeiçoada da Europa: "os protagonistas do período sem precedentes da expansão portuguesa – os navegadores – encontravam-se na vanguarda da inovação, adaptando e aperfeiçoando práticas e tecnologias que possibilitaram o domínio português sobre rotas oceânicas até então inacessíveis e, em última instância, sobre os mundos então descobertos"[18]. Basta olhar para as histórias de aliciamento de pilotos portugueses da parte dos reinos europeus com costa de mar e ambições

[14] Que sintetiza trabalhos anteriores em - La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI), pp. 129-160.

[15] Embora isto não impeça que tenha tido funções de controlo apertado. GUIMERÁ RAVINA, Agustín – La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino, pp. 135-150 e a extensa bibliografia que indica sobre o tema.

[16] La Casa de Contratación, p. 9-42.

[17] SHAW, CARLOS MARTÍNEZ - **Cataluña en la carrera de Índias**.

[18] COLLINS, Edward – Pilotos e pilotagem, p. 830 (e em geral, pp. 830-835).

marítimas, e das missões que muitos deles cumpriram ao serviço desses mesmos estados, para comprovarmos as palavras de Edward Collins. Sem falar dos que foram para Castela, que mencionarei adiante, citemos o caso de António Anes Penteado, experimentado na navegação do Atlântico Sul, que se fixou em Inglaterra, ou o "piloto-mor Afonso", que, ao serviço da coroa de França, conduziu uma armada à *Costa da Malagueta*. Num memorial escrito de Santo Domingo, em 1581, alertava-se a coroa da monarquia hispânica que "no viene navío francés corsario por esta tierra que no traiga un piloto portugués"[19].

4. Portugal fez muitos e bons pilotos, e esses competiam entre si por um lugar ao sol. Quem diz pilotos, diz os navegantes, os comandantes, os nobres do império que se acostumaram ao mar e capitanearam missões navais. Que ganharam experiência no mar e nas funções militares que a coroa lhe confiara. Penso mesmo que, no caso da nobreza, devemos avaliar e reavaliar a importância de Ceuta, e do Norte de África, como centros de formação de comandos marítimos, fazendo destes fidalgos, cujas acções nos são contadas por Zurara, activos valiosos e imprescindíveis na guerra marítima e, indirectamente, na criação de uma ideia imperial, acarinhada no Reino desde o final do século XV[20]. Mas, voltando aos pilotos, e a todo um conjunto de navegações que se reparte entre as da expansão propriamente ditas, e as dos portos e da fortíssima operação portuária desenvolvida em Portugal naquele tempo, havia-se criado um conjunto muito sério de gente do mar competente.

Gente que tinha aspirações, com projectos, pretensões e, porque não?, ambição. Projectos nem sempre considerados, ou, pelo menos, nunca atendidos com facilidade. O que não era um exclusivo português, entenda-se, porque convencer o poder a apadrinhar (e a investir em) propostas ousadas e de resultados incertos nunca foi fácil em nenhuma época ou lugar. Mas, acima de tudo, um facto a reter: para os que queriam mais do estado, não era fácil; pois se havia muitos pilotos não havia capacidade para satisfazer o que pretendiam ou, de forma mais prosaica, para empregar todos a contento, isto é, em postos e em missões que lhes dessem oportunidade de singrar e de enriquecer.

Se, como já veremos adiante, se 'copiavam' os navios e práticas mais corriqueiras, esta disponibilidade de pilotos era impossível de ignorar. Ter gente acostumada ou capaz de responder às exigências de rotas e de circuitos comerciais (e militares) interoceânicos como os que se perspetivavam – e ficaram bem claros depois da viagem de Magalhães/Elcano – era fundamental. E essa expedição acentuou esse fenómeno da contratação de pilotos portugueses em Castela, que se iniciara ainda antes. Não de uma forma pontual, note-se, de resposta a um problema concreto. A sua contratação viria a ser rotineira, duraria séculos, e, no fundo, era como que o reconhecimento do seu valor. Quando, em 1535, o comendador João Pacheco foi autorizado a preparar expedição ao Mar do Sul e

[19] GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio – La estrutura económica de Santo Domingo, p. 74.

[20] São fundamentais os trabalhos de João Paulo Oliveira e Costa, Vítor Rodrigues, Teresa Lacerda e a restante equipa de investigadores que tem participado nos projectos do CHAM sobre a intervenção da nobreza na construção do império, desde o século XV.

Especiaria, insistia nesta ideia do valor dos pilotos nacionais, "que Vuestra Majestad de licença que en dos navios que yo entiendo armar en la dicha Mar del Sur pueda llevar en cada un año dellos este primer viaje diez o doze portugueses para pilotos o marineros porque estos son mucho mas provechosos que outra generaçion alguna para la navegaçion y toda la otra gente que yra en los dichos nabios seran vassalos de Vuestra Majestad y suditos de vuestros Reynos", pedido que lhe foi concedido[21].

Uma política de contratação que se mostrou, sempre, muito agressiva e muito informada. Que os embaixadores e agentes, multiactivos, agentes diplomáticos, mas também espiões e engajadores nas 'horas vagas', deviam ter o cuidado de garantir. "Que os embaixadores tivessem o cuidado de, em segredo, saber os pilotos de Portugal que conhecessem a navegação do Maluco" e tudo fizessem para os contratar, oferecendo-lhes bons salários e licenças comerciais na Casa da Contratação. O rol de contratados e inscritos nos livros desta instituição, e que encontramos ao longo do tempo a servir nas armadas – em todas as armadas – de Castela, é muito longo[22].

Era, no fundo, e para além daquilo que dizia respeito às iniciativas expansionistas de Castela, o aproveitamento do conhecimento que estes pilotos tinham dos espaços do império português, da cartografia e dos circuitos por onde se podia aceder aos objectivos pretendidos. Quando aquela instrução foi (por artes de espionagem e de muito segredo) enviada a Lope Hurtado de Mendoza, o problema da posse das Molucas apenas se levantava. Mas os castelhanos já então os castelhanos sabiam que os lusos para ali navegavam há vários anos. Conheciam bem aqueles circuitos e costumavam navegar da 'Índia', de Malaca, para os *mares do Arquipélago*, como tão bem nos descreve Jorge Semedo de Matos, uma vez que o itinerário pelo Estreito, consagrado por Magalhães/Elcano, além de se ter revelado desinteressante, caía na jurisdição que pelo tratado de Tordesilhas havia tocado a Castela. Mas essa era uma certeza só mais tarde adquirida, e, entretanto, havia que jogar com todas as indefinições, e forçar uma presença que se revelaria incómoda para o rival, obrigando-o a negociar. Como viria a acontecer.

Não quer dizer que os castelhanos estivessem só interessados nos pilotos calejados nos circuitos do Índico/Pacífico. Os que navegavam no Atlântico, em várias carreiras, eram igualmente proveitosos aos seus intentos expansionistas. Teriam oportunidade de o provar em vários momentos; a capacidade revelada pelo português Nuno da Silva na circum-navegação de Francis Drake, aparentemente tendo-o guiado pelo Estreito sem que se saiba que alguma vez lá tinha passado antes disso, é uma das maiores demonstrações dessa versatilidade que Castela procurava naqueles que colocava ao seu serviço. Uma procura de pilotos que não se fazia ao acaso. Decorria de uma acumulação de informação sobre o que se passava nos portos portugueses, que a proximidade geográfica e as relações comerciais seculares facilitavam a recolha de dados que eram transmitidos tanto pelos

[21] Apesar de não sabermos se alguma vez levou a cabo o projecto, que me parece ser mais de tráfico de escravos que de outra coisa qualquer. Também incluo o estudo deste caso no livro que preparo e a que já aqui me referi.
[22] COLLINS, Edward – Portuguese pilots at the Casa de la Contratacion and the Examenes de Pilotos, pp. 179-192

viajantes como pelos espiões. O que quer dizer que o trabalho destes (e dos mercadores, que também o eram) era bem feito, mostrando aturado conhecimento da realidade marítima e portuária do reino de Portugal no seu todo. A capacidade que o citado Nuno da Silva demonstrou, era prova de que os pilotos da marinha mercante, experientes nas idas ao Brasil, às Ilhas, a África a traficar escravos e, mesmo, às Índias de Castela (percorridas sobretudo em função do transporte atlântico de escravos), eram capazes de fazer mais; eram capazes de descer a sul e embocar no Estreito.

Os séculos XV e XVI foram de intensa e continuada aprendizagem para os portugueses, mais do que para quaisquer outros; o mar exigiu-lhes muito, colocou-lhes desafios que foram vencidos graças à experiência que acumularam, com navios, com homens, com quotidianos marítimos muito exigentes, mas com os quais se familiarizaram.

Por muitos e variados meios, conseguiram obter conhecimentos que lhes foram fundamentais em todos os espaços que frequentaram – e não me refiro apenas à pilotagem e à navegação, mas a todas as práticas, usos e costumes que tiveram de aprender e adoptar para serem bem-sucedidos. Obter conhecimentos dos povos com quem contactavam, das suas próprias práticas e das soluções técnicas que estes utilizavam. Cartas javanesas para se orientarem, por exemplo. Em missiva enviada a D. Manuel em 1 de Abril de 1512, D. Afonso de Albuquerque fala de um mapa-múndi javanês, dizendo-lhe que "foi a milhor cousa que eu nunca vi"[23]. E todo um mundo de contactos, de aquisição de conhecimentos que durante tanto tempo foi processo ignorado, para dizer pouco[24]. Um grau de adaptação que não se resumiu aos pilotos e às navegações, mas também aos mercadores e às comunidades portuguesas instaladas nas mais variadas partes do império, mesmo na periferia, onde a autoridade portuguesa era difícil de impor[25]. Comunidades que foram bem-sucedidas, conseguiram manter negócios muito depois de já não haver, na prática, uma presença lusa, oficial, em muitos lugares, que fazem dos portugueses um verdadeiro caso de estudo, e que, em boa parte, esperam ainda por esse estudo aprofundado.

Mas a navegação, claro. Desde muito cedo navegavam em três oceanos e em muitos mares, aprendendo com quem desde sempre os navegava, reunindo saberes que os roteiros (esses formidáveis testemunhos da construção dos saberes dos séculos modernos…) e as cartas náuticas consagravam, comunicavam e actualizavam, pois estes eram tudo menos documentos fechados. Essa é uma das grandes lições – se é que me posso expressar assim e com o maior cuidado no uso desta palavra – da expansão: reconhecer que por mais dramáticas que tenham sido algumas experiências – e foram – o mundo conheceu, pela primeira vez, o significado mais profundo da palavra *encontro*. Encontro de civilizações. Olhares cruzados e partilha de saberes. Nada foi alcançado sem essa prática. E esse

[23] O documento foi publicado por Bulhão Pato, e estudado, entre outros, por OLSHIN, Benjamin B. – A Sixteenth Century Portuguese Report Concerning an Early Javanese World Map, pp. 97-104.

[24] Sobre este assunto, ver LOUREIRO, Rui Manuel – O encontro de Portugal com a Ásia no século XVI, pp. 155-211.

[25] Um exemplo da dificuldade de estender o poder imperial à periferia, e aos grupos portugueses aí instalados, em MIRANDA, Susana Münch – The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the *Estado da Índia* (1517-1640), pp. 24-37.

processo deve constar entre as prioridades do estudo sobre este tempo de navegações e de expansão, de chegada a outros mundos e das relações estabelecidas com esses mundos[26].

Foi esta capacidade que os castelhanos reconheceram. Contratando, mesmo quando não tinham vontade de o fazer, pois a necessidade que tinham de gente do mar (de preferência competente) era muita e urgente, e impunha-lhes essa decisão. desde logo porque pretendiam disputar os domínios no Pacífico com à coroa de Portugal. Ninguém disse que o tema era fácil de tratar…

5. Ainda quanto aos recursos humanos. À importância atribuída aos pilotos, correspondia aquela que era atribuída a todos quantos tinham competência em funções de comando e, melhor ainda, se as conseguissem combinar com saberes nas coisas do mar.

Isto significava que havia diferentes tipos de contratação. Procurar elites era também um objectivo. Aceitar propostas de nobres com experiência de comando no império português – como Magalhães – e pagá-las de maneira diferente; certamente com a inscrição dos nomes dos contratados nos róis da Casa da Contratação de Sevilha, mas cedendo-lhes outras regalias, outras recompensas, como a atribuição de cargos no império. Como acontecera com Colombo, o mais eloquente, mas com o próprio Fernão de Magalhães, citado, e como aconteceria com outros de que aqui falarei, caso de Simão de Alcazaba[27]. E se os pilotos davam um contributo interessante na evolução da navegação – e na manutenção das carreiras de Castela –, os fidalgos comandantes de armadas com experiência militar-marítima no império sabiam (ou, pelo menos, assim se esperava) como se faziam as coisas, como se organizavam as instituições ultramarinas, como funcionavam, e os mecanismos de chefia/autoridade exigidos para que tudo funcionasse, muito mais do que um piloto que 'simplesmente' soubesse guiar um navio.

Dos três, aquele sobre quem é mais difícil conhecer as origens é Estêvão Gomes. Nem as origens, nem a sua formação como piloto, nem sobre a experiência náutica que acumulou em Portugal, se é que a acumulou alguma aqui. Provavelmente sim. É dado como natural do Porto[28], mas não há memória dele nos anos finais do século XV[29], e o

[26] Por vezes tendemos a deixar-nos envolver e esquecer que a relação dos europeus com os outros povos – e vice-versa – evoluiu, como evoluíram as sociedades; muitas vezes – porventura demasiadas vezes – para o pior, para o desencontro, para o desencanto, para processos efectivos de dominação e de colonização, com tudo de negativo que tiveram. Mas o que valorizamos hoje, a multiculturalidade, o reconhecimento do outro, o valor intrínseco das outras culturas, tudo isso também existiu – e muito – nestes primeiros tempos, a níveis muito práticos como este da aprendizagem do mar, e não podemos deixar de o reconhecer e estudar.

[27] Se Fernão de Magalhães era um nobre, a sua categoria era, porventura, inferior à de Simão de Alcazaba. Este era um dos membros da família Alcáçova Carneiro, próxima da corte (do secretário Pêro de Alcáçova Carneiro), e acrescentada com a ligação aos Sottomayor de Castela. Se quisermos fazer a distinção entre a contratação de nobres e de pilotos, podemos dizer que, tal como referi, estes eram inscritos no rol dos pilotos da Casa da Contratação, ao passo que aos nobres era concedida a graça de uma capitulação com o rei a missão que lhes era financiada e dado cumprir.

[28] Ver o meu estudo publicado nas actas do ano passado, e BENITO FRAILE, Luis Miguel – **Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias**.

[29] E havia uma confraria de mareantes, com róis de mestres, pilotos e marinheiros. Pode tratar-se, porém, de algum membro da pequena nobreza ligado aos serviços da corte na cidade (como pode ter acontecido com Magalhães, que também viveu parte da sua vida nesta cidade, por razões da itinerância dos seus pais e parentes), e, nesse caso, escapar ao registo naquela instituição.

seu nome só será conhecido quando em 1518 ou 1519 (sensivelmente ao mesmo tempo que Fernão de Magalhães) quando se passou a Castela para, segundo as crónicas, propor a Carlos V o projecto de navegar para o Cataio Oriental por Ocidente – ou seja, como Magalhães pretendia. Nessa altura passou a estar inscrito como piloto da *Contratação*, em Sevilha. As honras que acumulou em Castela ao fim de vários anos ao serviço do rei-imperador assemelham-se àquelas com que Elcano foi agraciado, chagando a dizer-se na carta que lhas concedia, que "descobriu o Estreito". Mas, como Elcano, não seria socialmente muito conceituado até essa altura, quando passou a exibir escudo de armas.

Simão de Alcazaba, como já vimos, é o homem que procuramos relativamente a esta categoria social mais elevada. Foi um nobre português que desempenhou algumas funções de comando na Índia. Talvez por isso tenha sido considerado um navegador competente – embora acredite que deva ser integrado sobretudo na categoria de comandante – e, por algum contratempo que teve na corte portuguesa (não sabemos exactamente qual), resolveu colocar-se ao serviço de Carlos V. De qualquer forma, as competências que mostrou nas coisas do mar (desconhecemos, também, que façanhas terá cumprido ao serviço de Castela no tempo de Magalhães, quando se terá mudado, mas sabemos que esteve na preparação da armada de Loaysa) levaram-no a ser nomeado comissário do imperador na junta de peritos que se reuniu em Badajoz para estabelecer o meridiano e a jurisdição das Molucas, nomeação que seria revogada na sequência da recusa portuguesa, considerando que a sua presença deslustrava a figura do rei português, que via aquele que fora seu vassalo trabalhar contra si[30].

Porque servira nas armadas de Portugal, devemos considerar também que se tratava de um elemento importante na ligação com investidores da empresa marítima castelhana. Cristóbal de Haro e seus sócios, que o apoiavam e com quem manteve correspondência a propósito da armada do comendador Loaysa, e da sua própria expedição, já na década de 1530, tinham passado em Portugal, investindo no tráfico de escravos, comércio do golfo da Guiné e Mina, e noutras operações marítimas portuguesas, e, mesmo depois da saída litigiosa de Haro, continuariam a influenciar esses negócios, de forma directa, indirecta ou enviesada, como em breve mostrarei. Haro, de resto, a quem Simão de Alcáçova sucederia como feitor da Contratação da Especiaria da Corunha, e com quem continuaria a trabalhar.

6. Parece-me evidente que após a 'aventura' de Magalhães, e até por tudo o que já aqui foi dito sobre a contratação de pilotos portugueses, criou-se como que um 'grupo português' na marinha de Castela; prestigiado e invejado. Juan Rodríguez Serrano, Andrés de San Martín, Juan Rodríguez Mafra y Vasco Gallego pediam a Carlos V em 30 de Junho de 1519, nas vésperas da viagem de circum-navegação, 3 mil maravedis por mês "mientras navegávamos de mas de la tierra", e esclareciam que essa quantia era a que costumavam pagar aos pilotos em Portugal ("como se da a los pilotos que navegan en Portogal"), "y como se da a Juan Caravallo piloto portugues que agora mando V.A. reci-

[30] Há uma biografia, muito incompleta e antiga, que pretendo corrigir em breve, incluindo Alcazaba no livro a que já fiz referência. Ver MARKHAM, Clements – ***Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan*** **(Introduction to The Voyage of Simon De Alcazaba)**.

bir en su servicio pues el viaje que agora llevamos no es de menos qualidad ni condicion que el que llevan los dichos pilotos portugueses"[31]. Invejado e, porventura, combatido[32]. Mas também um grupo que, nalgumas ocasiões de mostrou unido, bastando, para o comprovar, ver o que se passou com a preparação das armadas para o Estreito, trabalhando alguns deles (Estêvão Gomes e Simão de Alcazaba, por exemplo) em conjunto. Nesta linha, não faz sentido separar estes personagens, uma vez que eles fazem parte de um processo que não pretendia dar resposta a coisas pontuais, antes procurava criar uma estrutura que pudesse ser eficaz e funcionar a médio e longo prazo. Por isso, não admira que encontremos estes personagens juntos em várias ocasiões. Até no destino. Alcáçova contou com o auxílio (e a experiência) de Estêvão Gomes – conforme se pode ver no expediente com que mestre Fernando, carpinteiro de naus pede contas do dinheiro que a coroa lhe devia – enquanto ele por ali andou chegando os dois a residir na Corunha. E o trabalho a que tiveram de deitar mão – a julgar pelos documentos relativos ao percurso de Simão de Alcazaba – foi imenso, difícil e frustrante, pois como era normal naquele tempo, tudo servia para 'bloquear' os projectos[33] e isso, como se sabe, acabaria por comprometer, em definitivo, a existência da Casa, 'sentença' precipitada, porém, e também, pelo Tratado de Saragoça de 1529. Da corte portuguesa à morte no distante Puerto de los Leones, na Patagónia oriental, Simão de Alcazaba cumpriu uma carreira maioritariamente em Castela, já que o que obteve em Portugal e no seu império foi pouco para as suas ambições que eram, como se provaria com a última viagem, a obtenção de uma capitania, de um domínio que lhe caberia povoar e desenvolver. Voltarei a Alcazaba, como já disse, noutra oportunidade. O que agora pretendo dele, e já lá irei, é destacar o papel que desempenhou por nomeação régia – também cheio de dificuldades e obstáculos em última análise inultrapassáveis – na instalação da Casa da Contratação da Especiaria, na Corunha, e, sobretudo, como a experiência portuguesa era vista pelo (rival) vizinho como válida e modelo a seguir.

Antes disso, assinale-se uma diferença. Ou uma diferença aparente, que suscita maior reflexão, a saber, a que se aponta na estrutura de financiamento da *carreira das Índias*. A referência principal continua a ser o livro de Antonio Miguel Bernal, mas muitos se têm dedicado ao tema, estudando-o em vários planos[34]. O que parece ser unanimemente

[31] **Archivo General de Indias** – Patronato, 34, R.9.

[32] Basta ver o que aconteceu a Simão de Alcazaba, assassinado pelos próprios homens na missão que o levou à Patagónia, embora não me pareça que isso tivesse acontecido porque era português.

[33] Embora a Corunha tudo tivesse feito para ter consigo a Casa, enfrentando, como se disse, Sevilha num concurso exigente no qual tinha de se haver com as pretensões poderosíssimas da instituição e dos homens que nela tinham interesses.

[34] BERNAL, António Miguel - **La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América**. Outros autores, para diferentes épocas, também abordaram o tema. Veja-se GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – Un modelo de financiación del tráfico con Indias: el riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768, pp. 219-248; *idem* (com estudo preliminar de Carlos Martínez Shaw) – Andalucía y la carrera de Indias, (1492-1824); CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – Seguros marítimos en la Carrera de Indias, pp. 58- 102, enfim um livro de referência, com muitos dados sobre a estrutura comercial da carreira, o de GARCÍA FUENTES, Lutgardo – **Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630**.

considerado é que ela era financiada com recurso a capitais da coroa, bem como a dinheiros privados e investimentos estrangeiros. Assim aconteceu com a preparação do navio de Estêvão Gomes, em pleno processo de instalação da Casa da Especiaria da Corunha, e do apetrechamento da armada de Loaysa ao Maluco, pelo Estreito. Assim, quando Alcazaba recebeu a ordem régia para que se armasse a "caravela" (que tipo de caravela?) de Gomes, soube-se que o custo da operação, ou melhor, que o custo da embarcação, aparentemente de 50 toneladas, iria até 1500 ducados. O rei entraria com 750. Interessado no assunto – na descoberta da passagem para o Catayo Oriental, isto é, da China, segundo a capitulação entre o monarca e o piloto português – Cristóbal de Haro e companhia entrava com outros 750, "do ponyan mercaderes y armadores y otras personas que en la dicha armada querian contrebuyr". Haro, Francisco de Mejía e Bernaldino Melendez encarregar-se-iam ainda dos abastecimentos.

O Rei era, portanto, um investidor, com outros. O padrão era, como se disse, o das armadas que a Contratação de Sevilha despachava para as Índias, e que aqui vai ser instituído. A coroa, evidentemente, tinha uma palavra importante a dizer na base deste comércio. Se rotas como a da pescaria do bacalhau na Terra Nova, ou a que trazia os navios bascos, andaluzes, valencianos e catalães a Portugal eram livres, com as Índias o comércio era enquadrado num marco jurídico de controlo estatal, embora não tão vincado como o português, como já vimos – um modelo jurídico, a favor da monarquia, que era quem determinava os portos participantes – elegendo, no caso da carreira das Índias, Sevilha como sede, no que não se distinguia muito do caso português, que promovera Lisboa a sede do trato da Índia –, condicionava a transacção dos produtos (monopolizando alguns) e, de certa forma, através dos conselhos e da mesa da Casa, definia os agentes podiam intervir. Isso explica, em grande medida, a discussão sobre onde deveria ficar a Casa da Especiaria. A competição entre a Corunha e Sevilha, foi, no final, muito influenciada pela pressão dos nobres galegos, de uma necessidade régia de lhes agradar e pacificar e, sobretudo, pela participação na mesma do arcebispo Fonseca e do apoio do grupo de investidores de Burgos, os verdadeiros interessados no projecto (e que também actuavam em Sevilha, diga-se)[35].

Um modelo diferente. Mas assim tão diferente? Nalguns aspectos formais, aparentemente, sim. Porém, na prática, sabemos que a carreira portuguesa da Índia só funcionou porque havia capital privado. Estrangeiro, é certo, numa primeira fase. Favorecido por medidas régias em detrimento do capital nacional que, de resto, não existia na quantidade necessária, ou não se deixou que houvesse já que, no início da Época Moderna, vários homens de negócios portugueses sabiam como acumular dinheiro com o trato internacional, e veriam chegada a sua hora no final do século XVI, numa fase bastante diferente do negócio. Porém, nos outros domínios da expansão, a Coroa ou porque não

[35] EIRAS ROEL, Antonio – **El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V**, p. 306 e seguintes; CUESTA-DOMINGO, Mariano – La Casa de la Contratación de La Coruña, 16, depois em livro, **A Casa de Contratación da Coruña**, publicado pela Xunta de Galicia em 2009; SZÁSZDI, István – La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V, cit., pp. 101-128.

tinha capacidade (não tinha) ou porque não estava interessada (menos claro), deixava o negócio livre a quem nele participasse[36]. Portanto, fixemos ainda mais algum tempo esta ideia, a de uma limitação da participação no trato da Índia determinada por monopólios concedidos a quem podia pagar; e, no conjunto da expansão, falarmos de monopólio régio, só se for muito *sui generis*, e complexo[37].

7. Finalmente, e para encerrar o tema que inspira este texto, a ideia de que os modelos portugueses estiveram muito presentes na competição entre Sevilha e a Corunha, para a instalação da casa que trataria do negócio do Maluco. Estiveram muito presentes e terá feito inclinar a balança para a cidade galega.

A proximidade e a relação com Portugal – beneficiando das suas estruturas e dos seus recursos humanos – também pode ter pesado na decisão da coroa. Havia, desde a Idade Média, um conhecimento dos portos e dos negócios, havia, enfim, uma articulação entre o complexo comercial e portuário galego e o português, e um trabalho marítimo que não dispensava a participação portuguesa, como se comprovará no decurso do tempo com uma persistente presença dos agentes do norte de Portugal na Corunha e na generalidade dos portos galegos.

Não só o Norte de Portugal. Também, claro, a proximidade e contacto secular entre esta zona galega e a Cantábria e Biscaia, com toda a importância que a logística biscainha (sobretudo em todos os aspectos relacionados com a construção naval) tem nestes assuntos, que justificam, mais até do que Portugal, a instalação da casa nesse lugar.

Estes processos viviam sobretudo da partilha de conhecimentos. Fazem-nos relativizar conceitos e discursos sobre novidades, sobre liderança de projectos que, na maior parte das vezes, resultavam de séculos de contacto, de contribuições de diferente proveniência. A palavra-chave é mesmo aquela: partilha. Estimulando a construção de conhecimentos e realizações que demoravam muito tempo e beneficiavam de coisas que iam acontecendo em muitos lugares. Copiava-se muito. Sem qualquer problema e sem ocultar que se copiava. Essa, creio, é a grande diferença entre os discursos tradicionais e este que pretendo mostrar. Não havia qualquer problema em reconhecer que uma coisa que o 'rival' fazia era boa e útil aos próprios propósitos.

Olhava-se o que o outro fazia; procurava aprender-se o que o outro fazia; copiava-se pura e simplesmente o que o outro fazia, ou adaptava-se. E neste processo, a reunião de informação era fundamental. Por todos os meios. Desde a espionagem à observação pura e simples, ao contacto e aprendizagem com ele, à contratação de técnicos, como aqui vimos. Todos faziam isso. As cartas enviadas por diversos agentes (de mercadores a embaixadores) a Carlos V, mostram como os castelhanos estavam bem familiarizados

[36] Uma análise muito sintética desta questão em COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch – **História económica de Portugal, 1143-2010**, p. 71-72.

[37] De resto, embora mencionada na obra citada na nota anterior, e, indirectamente percebida, a questão do monopólio régio e do financiamento da casa da Índia, não parece ter interessado muito aos seus autores, que preferiram, no meu entender acertadamente, uma análise holística da economia deste período, com as diferentes variáveis a exercerem o seu papel.

com o funcionamento da carreira da Índia portuguesa, as instituições do tráfico, os recursos portuários e as disponibilidades das marinhas dos portos e da coroa.

No processo de instalação da casa da Corunha foi preciso ouvir pareceres técnicos. Cada candidato, Sevilha e a Corunha, apresentou os seus, que foram em seguida avaliados por conselhos que deram o seu parecer, que já sabemos ter sido favorável a esta cidade. Os pareceres técnicos também eram fundamentais na preparação das armadas. Na armada do comendador Loaysa, a segunda a tentar passar o Estreito, por exemplo, ou na preparação da expedição de Estêvão Gomes quando foi à procura do Catayo, também se escreveram cartas, relatórios, informações técnicas, tidos em conta na generalidade, e que, para os nossos intentos, remetiam, também, para práticas usuais de abastecimento dos navios, que surgem como um património comum de cultura marítima. Pareceres que variavam entre os mais prosaicos – matérias sobre as pipas ou o peixe que os navios deviam levar, por exemplo – e os mais complexos – como os que analisavam as navios e estaleiros. Mas todos pertinentes. Nestes relatórios, sobre a instalação da casa da Especiaria e sobre a preparação das armadas há algumas referências a Portugal e, no fundo, a esta forma de partilhar saberes.

1. Aos arcos de pipas. O transporte de vinhos – e aqui trata-se de vinhos tanto para o abastecimento da gente a bordo dos navios, como do abastecimento de uma feitoria, eventualmente do comércio no Pacífico, mas, sobretudo, no vaivém da navegação de uma carreira de longuíssimo curso. Os vinhos eram fundamentais a bordo. E o seu transporte não era fácil, como não era fácil conservá-los, em recipientes que se deterioravam com facilidade, dado os materiais – essencialmente madeira e fibras, estas para os arcos – com que eram feitas[38]. Ora, através desta correspondência castelhana, percebemos que os portugueses, fruto da sua experiência com as navegações a longa distância, inovavam. Introduziam arcos de metal nas pipas, tornando-as mais resistentes. E assim, por aqueles dias de preparação da armada de Loaysa (e da caravela de Estêvão Gomes), os ferreiros da Corunha e de Betanços não faziam outra coisa senão os arcos *de ferro* para as pipas, à razão de seis arcos por pipa, *"por assim parecer melhor aos homens que os viram fazer em Portugal"*. E com provas dadas e observadas: "e foram [as pipas] a Calecute. E dizem que para ficarem lá e para o torna-viagem costumam levar em Portugal as pipas ferradas; e se fosse só para lá (isto é, só para ida), não o fariam nem faziam".

2. Ainda sobre o abastecimento do navio e sustento dos homens a bordo, a importância do pescado. Assim dito, "o pescado para mantimento dos homens da

[38] Um sistema que se manteve durante a Idade Média, e que não custa admitir fosse pensado por quantos se dedicavam ao transporte de vinho. É também importante assinalar o comércio de vinhos no desenvolvimento da marinha e das actividades marítimas internacionais. O comércio de vinhos foi responsável por uma grande parte das navegações portuárias, sendo conhecido o facto de, ainda no século XIV, navios do Porto e do norte de Portugal levarem vinhos do Douro para a Biscaia. Ver RIVERA MEDINA, Ana María – **Comercio de vinos Bilbao**.

armada", e com mais uma informação proveitosa recolhida em Portugal, onde aprenderam que "os melhores pescados que se podiam levar eram polvos e raias, *"que são tidos como os melhores naquelas partes* [em Portugal]". Eis uma matéria facilmente adaptável, tendo em conta a capacidade da indústria pesqueira galega. Na Galiza, diziam, esse mantimento podia ser enriquecido com a sardinha, levando-a em botas, o que, por outro lado, não quer dizer que os portugueses não levassem também outros peixes, porque sabemos que o faziam.

3. Sobre os navios, mais do que uma vez é dito que, para tal carreira e navegação (tanto para a armada ao Estreito que se preparava, como para futuro da carreira) pretendia-se que eles ***"fossem da feição dos de Portugal"*** e, de acordo com o que se verificava já então na carreira da Índia portuguesa, que fossem de elevado porte.

4. Curiosamente, considerava-se que os portugueses conseguiam fazer tais navios com alguma comodidade, pois tinham uma carreira regular de abastecimento de madeiras desde a "Flandres". Fala-se, principalmente, de tabuado de grandes dimensões, comprado no Norte da Europa, e que facilmente – assim se diz – era levado a Lisboa. De resto, esse era um dos argumentos a favor da instalação da Casa na Corunha (assim o diziam os defensores desta solução, desde logo os locais), pois se os tabuados iam a Lisboa, com maior facilidade ficariam na Galiza.

5. Finalmente, a fisionomia/morfologia dos portos e dos estaleiros. Os galegos, e em concreto a Corunha, eram abertos ao mar, ou tinham fácil acesso ao mar, com águas vivas que tornariam os canais fluviais aptos ao trânsito de navios de qualquer calado; além disso, a Corunha acumulava as funções comerciais com as de construção naval, à semelhança dos principais portos portugueses, havendo "montes" em abundância onde se podiam fazer navios, grandes, dar-lhes facilmente calafeto e botá-los à agua em segurança. Muitas vantagens, portanto. Sevilha não tinha, nem os grandes navios podiam navegar carregados até à cidade. Seria isto um problema? Não era, na verdade; porém, as pressões, o contexto e, porventura, o desejo de dar começo a uma carreira sem mais obstáculos do que aqueles que teriam de ser removidos se a opção recaísse em Sevilha, tornaram atractiva a aposta na Corunha.

O Tratado de Saragoça fez com que a Casa da Especiaria da Corunha acabasse por ser um não capítulo na história da relação dos galegos com a América, parafraseando o título de um livro de referência da história da expansão peninsular[39]. Mas tudo o que a propósito dela se produziu – desde correspondência, ordens e mandados régios, a recibos de compras e relatórios de actividade – mostra a complexidade dos assuntos com que os homens dos séculos XV e XVI tinham de lidar para erguer uma empresa marítima eficaz.

O que aqui se pretendeu mostrar foi a forma como esses assuntos eram resolvidos com a partilha de soluções, com a aplicação de processos que noutras partes se revelaram

[39] EIRAS ROEL, Antonio; REY CASTELAO, Ofelia – **Los gallegos y América**.

eficazes. Independentemente das rivalidades, da competição, da agressividade e, mesmo, dos períodos de guerra travados no decurso dos séculos. O orgulho, o chauvinismo (os portugueses que viram os navios de Magalhães e de Loaysa chegaram a afirmar que nem para as Canárias navegariam neles e, no entanto, eles chegaram ao outro lado do mundo e voltaram…), a animosidade, os sentimentos de superioridade, etc., existiram. Como em todos os tempos e em todos os lugares, e exercendo-se, mesmo, entre súbditos de um mesmo rei. Mas o espírito prático impunha-se nesse mundo em que muito, neste domínio, era descoberta e dificuldade. E se o que o outro utilizava funcionava, pois então que se usasse na solução dos nossos próprios problemas. E isso teve consequências; na criação de um património comum, de um património marítimo que portugueses e castelhanos partilharam, porventura na construção de uma identidade marítima ibérica que se tornou multicultural nas partes do mundo onde chegaram.

Bibliografia

ANDERSON, Loftus Grant Anderson – **Vida y cartas de Vasco Nuñez de Balboa**. p. 345. As instruções com as menções às caravelas, em Archivo General de Indias – 26/Panama, 233, L. 1, fl. 167v-167bis.

YUN CASALILLA, Bartolomé – **Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415–1668**,

CASADO ALONSO, Hilario – **El papel de las colonias mercantiles castellanas en el Imperio hispánico (siglos XV y XVI**, p. 355-374, e o recente El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI.

RAMÓN VALLESPIN, Ramón – **Castilla y Portugal, más cooperadores que competidores**.

ROMERO PORTILLA, Paz – **La expansión del siglo XV: rivalidad luso-castellana**, p. 667–693. Exemplo de uma visão tradicional da rivalidade, com termos como "o inimigo", e interpretações de bulas e tratados direcionadas para a questão dos "direitos", em PÉREZ

EMBID, Florentino – Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas. **Descobrimentos portugueses**, p. 234.

MACEDO, Jorge Borges de – **Constantes e linhas de força da história diplomática portuguesa,** p. 93.

Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800, ANTUNES, Cátia Antunes; POLÓNIA, Amélia (eds.).

SOTTOMAYOR-PIZARRO, José Augusto de – **De e Para Portugal. A Circulação de Nobres na Hispânia Medieval (Séculos XII a XV)**, pp. 889-924.

Uma visão geral dos intercâmbios ibéricos, do ponto de vista político e administrativo, em Monarquias Ibéricas em Perspectiva Comparada (Sécs. XVI-XVIII). **Dinâmicas imperiais e circulação de modelos administrativos**, XAVIER, Ângela Barreto; STUMPF, Roberta; PALOMO, Federico (orgs.).

SUBRAHMANYAM - **Empires between Islam and Christianity, 1500-1800**, p. 135.

Que sintetiza trabalhos anteriores em - **La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)**, pp. 129-160.

GUIMERÁ RAVINA, Agustín – **La Casa de la Contratación y el comercio ultramarino**, pp. 135--150 e a extensa bibliografia que indica sobre o tema, p. 9-42.

SHAW, CARLOS MARTÍNEZ - **Cataluña en la carrera de Índias**.

COLLINS, Edward – **Pilotos e pilotagem**, p. 830 (e em geral, pp. 830-835).

GUTIÉRREZ ESCUDERO, Antonio – **La estrutura económica de Santo Domingo**, p. 74.

COLLINS, Edward – **Portuguese pilots at the Casa de la Contratacion and the Examenes de Pilotos**, pp. 179-192

OLSHIN, Benjamin B. – **A Sixteenth Century Portuguese Report Concerning an Early Javanese World Map**, pp. 97-104.

LOUREIRO, Rui Manuel – **O encontro de Portugal com a Ásia no século XVI**, pp. 155-211.

MIRANDA, Susana Münch – **The center and the periphery in the administration of the Royal Exchequer of the Estado da Índia (1517-1640)**, pp. 24-37.

BENITO FRAILE, Luis Miguel – **Esteban Gómez, piloto de la Casa de la Contratación de las Indias**.

MARKHAM, Clements – **Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan (Introduction to The Voyage of Simon De Alcazaba)**.

Archivo General de Indias – **Patronato**, 34, R.9.

BERNAL, António Miguel - **La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): Dinero y crédito en el comercio colonial español con América**. Outros autores, para diferentes épocas, também abordaram o tema. Veja-se GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – **Un modelo de financiación del tráfico con Indias: el riesgo marítimo en las flotas de 1765 y 1768**, pp. 219-248; idem (com estudo preliminar de Carlos Martínez Shaw) – Andalucía y la carrera de Indias, (1492-1824); CESPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – **Seguros marítimos en la Carrera de Indias**, pp. 58- 102, enfim um livro de referência, com muitos dados sobre a estrutura comercial da carreira, o de GARCÍA FUENTES, Lutgardo – **Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630**.

EIRAS ROEL, Antonio – **El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V**, p. 306 e seguintes; CUESTA-DOMINGO, Mariano – **La Casa de la Contratación de La Coruña**, 16, depois em livro, **A Casa de Contratación da Coruña**, publicado pela Xunta de Galicia em 2009; SZÁSZDI, István – **La Casa de la Contratación de la Coruña en el contexto de la política regia durante el reinado de Carlos V**, cit., pp. 101-128.

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch – **História económica de Portugal, 1143-2010**, p. 71-72.

RIVERA MEDINA, Ana María – **Comercio de vinos Bilbao**.

EIRAS ROEL, Antonio; REY CASTELAO, Ofelia – **Los gallegos y América**.

LA AMISTAD DE CARLOS I, REY DE CASTILLA, CON TUAN MAAMUD, SEÑOR DE POLOAN

Susana García Ramírez[1]

Resumen

Desde su llegada a Filipinas, la armada formada por Carlos I para alcanzar la cuna de las especias fue estableciendo una serie de acuerdos comerciales con los distintos mandatarios de los territorios visitados. En esta comunicación se estudia el tratado firmado con el gobernador de la isla de Palawán por los que, tras la muerte de Magallanes, habían asumido el mando de la armada, Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Sebastián de Elcano y Juan Bautista de Punzorol. La fuente fundamental para conocer estos acuerdos está constituida por los manuscritos que el contador Martín Méndez redactó a bordo, conocidos como «Libro de las paces y amistades». Estos escritos alcanzan toda su dimensión cuando se ponen en relación con las instrucciones que el rey de Castilla entregó a Magallanes antes de zarpar de Sevilla, pues evidencian tanto la atención que desde la Corona se prestó al modo en que deberían construirse esas relaciones con los nativos, como la disciplina de los navegantes en la manera en que pactaron el que resultó ser el último acuerdo antes de llegar a las Molucas.

Palabras clave: Libro de las paces y amistades; primera vuelta al mundo; instrucciones de Carlos I a Magallanes; Palawán; Tuan Maamud.

Abstract

Since its arrival in the Philippines the armada of Charles I established a series of trade agreements with the various leaders of the territories it visited. This essay studies the treaty between the governor of the island of Palawan and those who, after Magalhães' death, took charge of the armada, Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Sebastián de Elcano and Juan Bautista de Punzorol. The manuscripts that the accountant Martín Méndez wrote known as the "Libro de las paces y amistades" (Book of Peace and Friendships) is the fundamental source for understanding these agreements. These writings reach their full significance when compared with the instructions that the King of Castile gave Magalhães before setting sail from Seville. They demonstrate both the attention that the Crown paid to the way in which these relationsships with the natives should be built, and the navigators' discipline as they reached what became the last agreement before arriving to the Moluccas.

Keywords: Book of peace and friendship; first circumnavigation of the world; instructions from Charles I to Magalhães; Palawan; Tuan Maamud.

[1] Técnica superior de museos, funcionaria del Estado, con destino actual en el Museo Naval de Madrid donde ocupa la jefatura del Área de Investigación y de las colecciones de Uniformidad y Simbología y Patrimonio arqueológico. sgarram1@et.mde.es

En este segundo simposio de Historia de Oriente, dedicado a la exploración de Magallanes y Elcano, me ha parecido oportuno presentar un tema que reúne estos cuatro elementos y que constituye una de las cuestiones clave de la primera circunnavegación: las relaciones comerciales que establecieron con Oriente los expedicionarios de la que resultaría ser la primera vuelta al mundo. Para instituirlas, resultó fundamental la aplicación de las instrucciones que Carlos I entregó a los capitanes generales de la armada que partiría hacia la Especiería, Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro, donde se detallaba el modo y la condición de las personas con quienes se debería negociar durante el viaje, de manera que pudiera concluirse con el éxito el objetivo definitivo de la misión, que no era otro que la adquisición de especias en su lugar de origen**.**

La noticia de la firma de estos acuerdos nos ha llegado a través de una serie de documentos redactados por el contador de la armada, Martín Méndez, fechados entre noviembre y diciembre de 1521, y encabezados de manera genérica con el título *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 e Juan Sevastián del Cano, e el maestre Juan Bautista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della* [2].

En ese momento, como revela ese encabezamiento, Magallanes ya había muerto y su función la había asumido un triunvirato formado por Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Sebastián de Elcano y Juan Bautista de Punzorol, quienes ejercieron el mando desde el 21 de septiembre de 1521 hasta la partida de la nao *Victoria* en dirección a occidente el 21 de diciembre.

Las paces que cronológicamente ocupan el primer lugar de este manuscrito son las que se acordaron con el gobernador de la isla filipina de Palawán, o, lo que es lo mismo, las últimas que se pactaron antes de la llegada al Maluco.

Imagen 1 – Ubicación de Palawán en el archipiélago filipino. Google Maps

[2] Se conserva en el **Archivo General de Indias**: AGI. Indiferente, 1528, N. 1.

Martín Méndez inscribe como fecha de inicio del proceso que llevó al establecimiento del tratado de paz con el gobernador de Palawán, el lunes 30 de septiembre de 1521. En ese momento, habían pasado ya tres meses desde que el rey de esta isla había realizado con los expedicionarios una ceremonia de fraternización por sangre, muy extendida por la zona, que era conocida por el nombre de *casi casi* (de *kasih*: amar)[3] . El rito fue recogido por Pigafetta en su diario, quien el 21 de junio escribió: «El rey para darnos muestras de paz se hizo un corte en mitad del pecho con un cuchillo nuestro y con el dedo ensangrentado se tocó la lengua y la frente en señal de verdadera amistad; y nosotros hicimos lo mismo»[4].

Pero a pesar de esa confraternidad, tres meses después, el 30 de septiembre, el contador Martín Méndez consignaba por escrito a bordo de la nao *Victoria,* que Tuan Maamud, «señor» de la que denominaba «isla de Poloan»[5], se hallaba en condición de cautivo. El registro de esta acción formaba parte de sus obligaciones como contador, pues como tal le correspondía garantizar, junto a los tesoreros y a los escribanos, la «buena cuenta y razón» de todo lo dispuesto por Carlos I, quien los había nombrado precisamente para ello[6]. De esas disposiciones reales formaba parte asimismo el cumplimiento del contrato que el monarca había firmado con Fernando de Magallanes y Ruy Falero el 22 de marzo de 1518 en Valladolid, en el que estipulaba las condiciones en que debería llevarse a cabo el descubrimiento de «islas y tierras firmes, ricas especierías y otras cosas»[7], dentro de los límites castellanos. Esa demarcación espacial se hallaba fijada desde el 7 de junio de 1494, cuando los Reyes Católicos habían rubricado en Tordesillas con Juan II de Portugal el célebre tratado[8]**.**

El nombre del prisionero que registra Méndez alude a su estatus social, puesto que *tuan* es un título honorífico que equivale a «señor»[9]. El contador añade que no sólo fue capturado Maamud, sino que también lo fueron «un su hermano e hijo» y «otras muchas personas que con ellos venyan en un juco de la cibdad de Burney para la dicha isla de

[3] CASTRO, Xavier de [et al.] - **Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d´Antonio Pigafetta & autres témoignages**, p. 394

[4] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo: relación de la expedición de Magallanes y Elcano.** (Introd.,trad., y notas) RIQUER, Isabel de, p. 204

[5] Pigafetta la nombra como «Pulaoan»

[6] Martín Méndez había embarcado en Sevilla como escribano de la *Victoria*, aunque, como les ocurrió a muchos de sus compañeros de viaje, las sucesivas bajas impusieron su cambio su empleo. Sobre esta cuestión, *v.* GARCÍA RAMÍREZ, Susana - Gente de mar en la primera vuelta al mundo. **En Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo**, pp. 19-43.

[7] **Capitulación con Fernando de Magallanes y Ruy Falero encomendándoles la Armada para el descubrimiento de la Especiería**, firmada en Valladolid el 22 de marzo de 1518, AGI, Indiferente, 415, L.1, ff.18 v-20 r.

[8] *Vid.,* entre otros, CUESTA DOMINGO, Mariano - La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente, pp. 1.483-1.581. Más recientemente, entre otros y con un enfoque jurídico, DUVE, Thomas - El Tratado de Tordesillas: ¿Una Revolución espacial? Cosmografía, prácticas jurídicas y la historia del derecho internacional público. **Revista de Historia del Derecho**, pp. 77-107

[9] CASTRO, Xavier de [et al.] - Le voyage de Magellan (1519-1522) … p. 632.

Poloan». Asimismo, afirma que a los cautivos les fueron «tomados sus byenes todo de buena guerra»[10].

Pigafetta coincide con Méndez al constatar en su relato que Tuan Maamud era «moro», es decir, musulmán, que su hijo se llamaba igualmente Tuan Maamud, y, su hermano, Guantayl.

Imagen 2 – LIBRO DE LAS PAZES Y AMISTADES QUE SE AN HECHO CON LOS REYES Y SEÑORES DE LAS YSLAS Y TIERRAS DONDE HEMOS LLEGADO (…). Archivo General de Indias. Sevilla

La contextualización de los hechos aparece sintetizada por el mismo Martín Méndez en la página del manuscrito correspondiente al miércoles 13 de noviembre, cuando, ya en las Molucas, los gobernadores de la armada relataron al rey de Tidore que, después de partir de Cebú, decidieron quemar la nao *Concepción* en la isla de Bohol a causa de la escasez de tripulación, y que llegaron a la isla de Quipit (Zamboanga, Mindanao) «en busca de piloto para las yslas de Maluco». Tras estar en Brunei, donde firmaron la paz

[10] **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 e Juan Sevastián del Cano, e el maestre Juan Bautista, gobernadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della**. AGI. Indiferente, 1528, N. 1, f. 14 r.

con su rey, tuvieron que hacerse a la vela apresuradamente porque vieron canoas y praos de la isla en actitud de tomar las naos, cuya «gente estaba doliente e flaca e no estava para pelear»[11] . Durante la travesía interceptaron un junco y un prao «que estaban en la canal de Burney» (Brunei) y después otro junco donde iba el hijo del rey de Luzón, al que capturaron junto a sus hombres para que vieran «las cosas de Castilla»[12].

Imagen 3 – Modelo de prao. Museo Naval. Madrid.

De esa narración se hizo cargo el piloto portugués Juan Lopes Carvalho, «que entendía algo de la lengua de la tierra»[13], y que había sido nombrado capitán general de la armada después de que Duarte Barbosa y Juan Rodríguez Serrano, que habían asumido el mando supremo tras la muerte de Magallanes, cayeran víctimas de la emboscada de Cebú. Pero ostentó el cargo durante poco tiempo, ya que por «los desaguisados y deservicios que contra Su Majestad hacía»[14] fue destituido en favor de Gómez de Espinosa y Elcano. No obstante, una vez alcanzadas las Molucas, Carvalho pudo volver a ser útil a sus compañeros al actuar como intérprete ante el rey de Tidore[15]**.**

---

[11] **Libro de las pazes y amistades (…)**, f. 5 v. El *prao* o *parao* era el nombre genérico con que se conocían las embarcaciones malayas y, por extensión, las naves ligeras, con velas o remos, que navegaban por esas latitudes, *v.* LORENZO, José de; MURGA, Gonzalo de; FERREIRO, Martín – **Diccionario marítimo español**, p. 398. De hecho, su etimología deriva del malayo *parahu*, *Vid.* CASTRO, Xavier de [et al.] - Le voyage de Magellan (1519-1522) …, p. 417

[12] Con el nombre «Burney» los expedicionarios se refieren tanto el puerto de Brunei, como la isla de Borneo

[13] *Libro de las pazes y amistades* (…), f. 4 v.

[14] Interrogatorio a Elcano en Valladolid el 18 de octubre de 1522, en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección 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**, p. 289

[15] **Libro de las pazes y amistades** (…), f. 5 v.

Pero volvamos al 30 de septiembre de 1521. Como hemos visto, ese lunes, Tuan Maamud, sus familiares y otros muchos, habían sido hechos prisioneros. Pigafetta informa del lugar donde tuvo lugar la acción: «en un cabo de la isla de Palawán vimos un junco que venía de Borneo y en el que viajaba el gobernador». Este cabo ha sido identificado con el cabo Melville, en Balabac. Pigafetta continúa señalando: «le hicimos señales para que amainara las velas y, como se negó, lo capturamos y saqueamos el junco»[16].

Imagen 4 – ISLA DE PULAOAN. ANTONIO PIGAFETTA. Creative Commons.

Por su parte, el documento del contador Martín Méndez subraya que

> «el dicho Tuan Maamud e los que con él venyan en el dicho junco [eran] vasallos del Rey de Burney. Porque habiendo estado las naos Trinidad e Vitoria surtas en la canal de Burney e avyendo echo paz e amistad con el dicho Rey de Burney en nombre del Emperador e Rey de Castilla nuestro Señor por su mandado vino mucha gente armada en juncos y canoas para tomar las dichas naos Trinidad e Vitoria e a la gente que en ellas estaban». [17]

De este modo, Méndez contrapone la paz establecida con el rey de Burney, al intento de apresamiento de la armada, ahora reducida a sólo dos naos, la *Trinidad* y la *Victoria*, por vasallos de un monarca amigo a cuyo mando se hallaba Tuan Maamud**.** La ilegalidad de

[16] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo,** p. 217, fecha la acción el 27 de septiembre.
[17] **Libro de las pazes y amistades (…)**, f. 14 r.

esta acción, justificaba, por tanto, la licitud del cautiverio de todos ellos y la confiscación de sus bienes.

Imagen 5 – Modelo de junco chino. Museo Naval. Madrid.

Y tanto el cautiverio como la confiscación se fundamentaban en el cumplimiento de las instrucciones que el 8 de mayo de 1519 Carlos I había firmado en Barcelona para ser acatadas por su armada[18]. Según esas normas, ambas medidas constituían acciones de «buena guerra» porque, como puntualizaba Méndez, el intento de toma de la *Trinidad* y la *Victoria* había tenido lugar «avyendo echo paz e amistad con el dicho Rey de Burney en nombre del Emperador e Rey de Castilla». Además, la paz se había acordado para cumplir esas instrucciones, que en su punto 17 señalaban que deberían concertarse acuerdos de paz y amistad con los territorios «en que vierdes e supierdes que haya mercaderías o oro de que nos podamos aprovechar». Y en Borneo, en la suntuosa corte del rajá Siripada, los expedicionarios habían tenido ocasión de comprobar la existencia de esas mercaderías. Por ello, los gobernadores habían avisado en la isla, según prescribían las mismas instrucciones, que «nuestra voluntad no es hacer mal a los que con nos quisieren tomar asiento de paz e trato de mercaderías»[19], pues, como estipulaba el punto 20 «los que quieren nuestra paz e amistad han de ser favorecidos e agasajados, e los otros que el contrario hicieren con todo rigor tratados»**.**

Y así se lo manifestaron también a Tuan Maamud, en esta ocasión por mediación Pacecalam, «un moro que entendía algo de nuestra lengua castellana»[20]. A su vez, Paceca-

[18] *Instrucción dada por Carlos I a Fernando de Magallanes y Ruy Falero, caballeros de la Orden de Santiago y capitanes generales, sobre lo que debían observar en la Armada dispuesta para el descubrimiento de la Especiería (1519, mayo, 8. Barcelona)*, AGI, Patronato, 34, R. 8. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes …**, doc. núm. XIV, pp. 130-152.

[19] Apartado nº 18 de las instrucciones.

[20] **Libro de las pazes y amistades (…),** f. 14 r.

lam había sido capturado en el junco de rey de Luzón en aplicación de otro apartado de la instrucción real, el 29, donde se señalaba que «De todas las tierras que descubrierdes trabajad por haber lenguas [intérpretes] para tener plática en las otras partes donde fuerdes, las cuales serán muy bien tratadas de vosotros».

El trato que debería dispensarse a los apresados estaba asimismo contemplado en las instrucciones. El punto 19 indicaba que cuando se tomasen «moros e moras que no fueren de las tierras que nos pertenecen que habemos por tomados de buena guerra», deberían ser vendidos o liberados, «por excusar de gastar los mantenimientos», una vez hubieran sido elegidos los más adecuados para efectuar trueques. Y respecto a los barcos, el punto 16 reseñaba que cuando se capturasen «procurareis saber si en las dichas naos vienen moros o moras principales e de rescate». En este caso, esos «moros principales» eran Tuan Mamud, su hijo y su hermano Guantayl, que, en caso necesario, podrían emplearse para intercambiar prisioneros u obtener mercaderías, como señalaban los puntos 17 y 18, pero teniendo siempre presente que no podrían hacer «ninguna crueldad contra ellos».

Por ello, el intérprete Pacecalam comunicó a Tuan Maamud que, si quisiera ser amigo del emperador y rey de Castilla, se le favorecería de inmediato y se le daría una carta de seguro. A cambio, debería entregar «arroz e alguna carne de la que en la dicha ysla de Poloan uviere» para «bastimentos de las dichas naos e refresco de la gente dellas»[21]. Esa petición estaba alentada por la estancia de los expedicionarios en Palawán, la isla de la que Pigafetta señaló que podrían haber llamado «Tierra de Promisión», porque antes de alcanzarla habían pasado tanta necesidad, que se había llegado a plantear la posibilidad de abandonar las naves y quedarse en tierra para no morir de hambre. Allí encontraron arroz, jengibre, cerdos, cabras, gallinas, cocos, batatas, caña de azúcar, «unas raíces con sabor a rábanos y unas bananas largas como medio brazo y gordas como un brazo entero que son buenas, pero son mejores otras que tienen un palmo de largo y otras que miden un poco menos»[22].

Las instrucciones contemplaban también los beneficios futuros que pudieran derivarse de las relaciones que la armada creara con las tierras a las que llegara, por lo que los capitanes requirieron a Tuan Maamud que

> «quando algunas gentes plaziendo a Dios de Castilla vinieren a la dicha ysla de Poloan les dará a trueque de sus mercaderías o por sus dineros qualesquier bastimentos que en la dicha isla de Poloan uviere e que para esto nos a de dar otra carta el dicho Tuan Maamud firmada de su nonbre de los complir e guardar asi como dicho es»[23].

Si se comprometía a ello, «le soltaremos a él e a su hijo y hermano e a toda la otra gente que con ellos en el dicho junco venían e le daremos el dicho junco»[24]. Era la necesidad de conseguir bastimentos, y no el propósito de obtener un rescate, lo que, según Martín Méndez, les había impulsado a realizar el apresamiento. De no haber sido así,

[21] **Libro de las pazes y amistades (…),** f. 14 r.
[22] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo**, p. 203.
[23] **Libro de las pazes y amistades (…)**, f. 14 r.
[24] *Idem.*

«solo al dicho Tuan Maamud no lo diéramos por veinte myll ducados», es decir, 25 veces más de lo que había costado la *Vitoria*[25]. Pero no lo *darían*, «porque nosotros holgamos de tener paz e amistad con quien la quiere tener con nosotros»[26]**.**

Imagen 6 – MODELO DE LA NAO VICTORIA, COSTADO DE BABOR.
Exposición temporal Fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la Vuelta al Mundo.
Museo Naval (2019-2020).

Tuan Maamud respondió que «quería ser amigo y servidor del Enperador y Rey de Castilla» y que les daría una carta afirmando la paz y amistad. Por su parte, pedía otra «carta de seguro firmada de nuestros nombres para cualesquyer naos o personas que de oy más vynyeren a estas partes de Castilla». Además, se comprometió a entregar «cuatroientas medidas de arroz e veynte cabras e veynte puercos e ciento e cinquenta gallinas, lo qual fuese dentro de ocho días»[27]. Pigafetta coincide en las cantidades anotadas por Méndez, y añade que «no sólo dio todo lo que pedimos, sino que añadió cocos, higos, caña de azúcar, vasos de vino de palma y otras cosas más»[28].

Aunque no hay seguridad respecto a la equivalencia de esas 400 «medidas» de arroz, es posible que se trate de la unidad denominada *kabang*, equivalente aproximadamente a 25 kg. De ser así, la armada que entonces transportaba 113 hombres, habría cargado 10 toneladas de arroz, lo que habría permitido a la *Trinidad* afrontar su intento de torna-viaje, puesto que no aparecen otras menciones de cargamentos posteriores de arroz[29].

---

[25] 800 ducados, *v.*FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martin - **Colección de los viajes …**, p. 162.
[26] **Libro de las pazes y amistades (…),** f. 14 r.
[27] *Ibidem*, f. 14 v.
[28] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo,** p. 217.
[29] CASTRO, Xavier de [et al.] - **Le voyage de Magellan (1519-1522)**, p. 634.

El juramento de lo pactado se realizó al día siguiente, martes 1 de octubre de 1521, a bordo de la nao capitana, la *Trinidad*. Los capitanes Gómez de Espinosa y Elcano, y el maestre Juan Batista de Punzorol como gobernadores de la armada, en presencia de Martin Méndez como contador, tomaron un crucifijo y juraron por Dios, por Santa María y por la señal de la Cruz.

A continución, Tuan Maamud, su hijo, «de edad de dieziocho años poco mas o menos», y su hermano Guantayl «juraron en su ley poniendo el dedo en la boca e luego en la cabeça, segun uso e costumbre de moros».

Al día siguiente, miércoles 2, Maamud entregó la carta para el emperador afirmando las paces, y a continuación le fueron entregados los 88 hombres retenidos, «los quales hombres fueron sueltos e entregados al dicho Tuan Maamud con el dicho junco e los enbyo a tierra a todos e a su hermano Guantayl quedando el dicho Tuan Maamud y su hijo en la dicha nao Trinidad hasta de los dichos bastimentos de arroz e carne traxen para las dychas naos».

El lunes 7 de octubre, tras entregar lo pactado, Maamud hizo valer su nueva condición de «amigo del Enperador e Rey de Castilla» para ser «mas favorecido»: pidió «que le hiziesen merced de aquellas lombardetas de bronce que le avian tomado en el junco, porque los cafres que avya en la dicha isla de Poloan e en las comarcanas le harian daño en su tierra»[30].

Y, en efecto, le entregaron la carta de seguro, firmada por los gobernadores y el contador, y las *lombardetas*. Es posible que Nuño García de Toreno plasmase en su *Carta náutica de La India y de las Molucas* ese acto, pues representó un junco junto a un bote con la bandera de Castilla (que, como veremos, también le fue concedida), transportando una pieza de artillería.

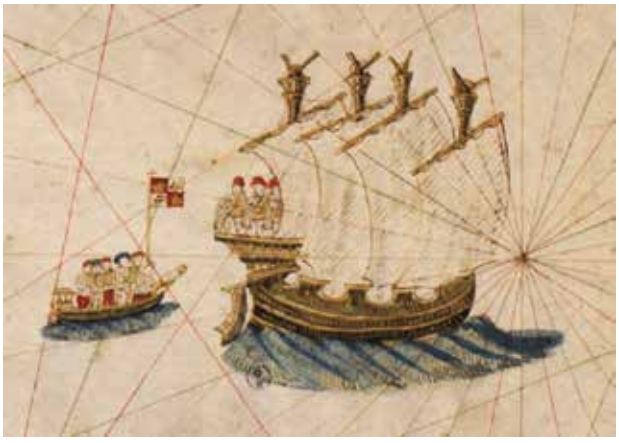


Imagen 7 – CARTA NÁUTICA DE LA INDIA Y DE LAS MOLUCAS (detalle). Nuño García de Toreno (1522). Biblioteca Reale (Turín).

[30] **Libro de las pazes y amistades (…)**, f. 3 r. El término «cafre» (del árabe «kaafir») se aplicaba a los no musulmanes.

Como pedía Maamud, fue *más favorecido*, porque, «por la amistad que con el Enperador e Rey de Castilla avia hecho e con los dichos capitanes e oficiales en su nombre le querían presentar a él e a su hermano e hijo algunas ropas de seda e de paño e otras cosas que en los Reynos de Castilla ay».

Pigafetta es más explícito al describir esos presentes. En primer lugar, dice que también le devolvieron arcabuces y algunos de sus puñales, pero no todos, pues como menciona después, tras partir de Palawán se dirigieron a Cavite y Subanon, donde cambiaron «dos grandes cuchillos que le habíamos quitado al gobernador de Palawán por diecisiete libras de canela»[31]. Además, le regalaron una bandera, una túnica de damasco amarillo y quince brazas de tela; a su hijo, una capa azul, y a su hermano otra de paño verde[32]. No parece casual que la túnica ofrecida a Tuan Maamud fuera amarilla, ya que ese era el color real en esas latitudes, y aunque no se menciona, es probable que el modelo se ajustara a la moda de Turquía, país sagrado para los musulmanes del sudeste de Asia[33], pues de ese tono y de esa hechura fue la túnica que regalaron después al sultán de Tidore[34].

Sin embargo, Pigafetta no especifica si los textiles entregados a Maamud y su familia correspondían a los que se habían embarcado en Sevilla como parte de las mercaderías para el rescate, entre las que figuraron ropas de seda y paño[35], o si las habían adquirido posteriormente, como las que intercambiaron por especias en Tidore[36]. En cualquier caso, lo que sí es seguro es que las instrucciones exponían, en su punto 53, que «de las mercaderías que de acá llevais (…) van ropas fechas e otras cosas para dar a los Reyes, e a los otros principales de las tierras que descubrierdes; las cuales por vía de paz se darán con parecer del Veedor e Oficiales de la dicha Armada».

Con todo ello, Tuan Maamud, su hermano y su hijo «quedaron muy obligados todo lo que cumpliese a servicio del Enperador e Rey de Castilla nuestro Señor e a sus naos quando a la dicha isla de Poloan viniesen», *como rubrica* Martín Méndez al finalizar este documento.

Un mes después de la firma del acuerdo con el señor de Poloan, el viernes 8 de noviembre de 1521 la *Trinidad* y la *Victoria* arribaron a Tidore «que es una de las yslas de Maluco donde ay el clavo de girofle», según reseñó Martín Méndez[37]. De este modo, esa tarde, tres horas antes de la puesta de sol, las naos alcanzaban el objetivo para cuya consecución habían navegado 27 meses menos dos días y habían sufrido tantas de penalidades.

---

[31] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo,** p. 218.
[32] *Idem*, p. 217
[33] ANDAYA, Leonard Y. – Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de las Especias, p. 68.
[34] PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo**, p. 224.
[35] FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección de los viajes**, p. 181.
[36] Las telas de la famosa ciudad india de Cambay, o Gujarat, tan apreciadas en occidente, *v.* PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo**, p. 231.
[37] **Libro de las pazes y amistades** (…), f. 3 v.

Fuentes y Bibliografía citadas

ANDAYA, Leonard Y. – Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de las Especias. **Revista Española del Pacífico**. Asociación Española de Estudios del Pacífico. ISSN 1131-6284. Año 2, núm. 2 (1992), pp. 62-85.

Carta de Juan Sebastián de Elcano a Carlos V. Sanlúcar de Barrameda, 6 de septiembre de 1522, Archivo General de Indias [=AGI]. Patronato, 48, R. 20.

CASTRO, Xavier de [et al.] - **Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d´Antonio Pigafetta & autres témoignages**. Paris: Chandeigne, 2010. ISBN 978-2915540-57-4.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín - **Colección 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**, tomo IV, Expediciones al Maluco: Viaje de Magallanes y Elcano. Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

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. ISBN 978-84-9091-433-5, pp. 19-43.

Instrucción dada por Carlos I a Fernando de Magallanes y Ruy Falero, caballeros de la Orden de Santiago y capitanes generales, sobre lo que debían observar en la Armada dispuesta para el descubrimiento de la Especiería (1519, mayo, 8. Barcelona), AGI, Patronato, 34, R. 8.

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, governadores del Armada quel Emperador nuestro señor envía al descubrimiento del Espeçiería, y yo, Martín Méndez, contador della. AGI. Indiferente, 1528, N. 1.

MORALES PADRÓN, Francisco - Las instrucciones a Magallanes. En A. Teixeira da Mota (ed.), **A viagem de Fernão de Magalhães e a questao das Molucas**. Lisboa: Junta de Investigaçoes científicas do ultramar, 1975, pp. 245-263.

PIGAFETTA, Antonio - **La primera vuelta al mundo: relación de la expedición de Magallanes y Elcano.** Introducción, traducción y notas de Isabel de Riquer. Madrid: Alianza Editorial, 2019. ISBN 978-84-9181-499-3.

UMA CONSEQUÊNCIA INDIRECTA DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE MAGALHÃES-ELCANO? LINSCHOTEN E OS ROTEIROS IBÉRICOS PACÍFICO-ÍNDICO (1583-1596)

Nuno Vila-Santa[1]

Resumo

Uma das múltiplas consequências da circum-navegação de Magalhães e Elcano de 1519-22, foi o acentuar de um interesse europeu pelo conhecimento científico das rotas marítimas para a Ásia. França, Inglaterra e mais tarde as Províncias Unidas procuraram organizar expedições de descoberta geográfica e marítima, embaladas pela senda aberta pela viagem de Magalhães. Já no final do século XVI, em 1596, o neerlandês Jan Huygen van Linschoten, publicou uma compilação de roteiros ibéricos, fundamental no início da expansão marítima neerlandesa na Ásia, e na qual incluiu diferentes roteiros do Pacífico-Índico. Neste artigo detalha-se a base ibérica dos roteiros do Índico-Pacífico publicados por Linschoten. Analisam-se os locais onde neerlandês adquiriu a informação, que alterações lhe introduziu e quem interveio no processo de publicação. Explora-se ainda o significado da hierarquia estabelecida pelo próprio das regiões a apostar no Índico--Pacífico. Poderá a compilação publicada por Linschoten em 1596 e as suas sucessivas traduções e reedições durante o século XVII, ser vista como mais uma consequência indirecta da viagem de Magalhães na longa duração do século XVI? Terá a viagem de Magalhães iniciado uma era de globalização do conhecimento marítimo a uma nova escala? Eis as principais questões, às quais procuraremos dar resposta recorrendo a uma análise da circulação na Europa do conhecimento náutico sobre o Estreito que Magalhães descobriu em período posterior à sua circum-navegação.

Palavras-chave: circum-navegação, circulação de conhecimento, ciência náutica, Europa, Províncias Unidas

Abstract

One of the multiple consequences of Magalhães and Elcano's circumnavigation of 1519-22 was the growing European interest in scientific knowledge of the maritime routes to Asia. France, England and later, the United Provinces sought to organise expeditions of geographical and maritime discovery, following the path paved by Magalhães'

[1] Bolseiro de Pós-Doutoramento do projecto RUTTER. Centro interuniversitário de História e Filosofia das Ciências e Tecnologia, Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa. 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).

voyage. Already at the end of the 16th century, in 1596, the Dutch Jan Huygen van Linschoten, published a compilation of Iberian routes, fundamental at the beginning of the Dutch maritime expansion to Asia, and in which he included different routes of the Pacific-Indian. This article details the Iberian basis of the Indo-Pacific routes published by Linschoten. It examines where the Dutchman acquired the information, what changes were introduced and who was involved in the publication process. It also explores the meaning of the hierarchy he established among the regions to be targeted in the Indo-Pacific. Could the compilation published by Linschoten in 1596 and its successive translations and re-editions during the seventeenth century be seen as another indirect consequence of Magalhães' voyage in the course of the long sixteenth century? Had Magalhães' voyage initiated an era of global maritime knowledge on a new scale? These are the main questions, which we will attempt to answer by analysing the movement of European nautical knowledge about Magalhães's discovery of the Straits in the aftermath of his circumnavigation.

Keywords: circumnavigation; knowledge circulation; nautical science; Europe; United Provinces

1. Introdução

Por ocasião da comemoração dos 500 anos da primeira circum-navegação da Terra, realizada por Fernão de Magalhães (1480-1521) e Juan Sebastián Elcano (1486-1526), entre 1519-1522, multiplicaram-se as iniciativas e publicações sobre a viagem do navegador português ao serviço de Carlos V (r. 1516-1556)[2]. Muito se têm destacado o pioneirismo da viagem de Magalhães enquanto grande feito no náutico no século XVI: ao atravessar o Oceano Pacífico pela primeira vez em linha quase recta e particularmente ao ter sido bem-sucedido na travessia de um Oceano totalmente desconhecido à época. O facto de Elcano, na sequência do falecimento de Magalhães, ter completado a primeira circum-navegação do globo têm sido também largamente destacado. Os impactos na longa-duração, para retomar o conceito de Fernand Braudel[3], do século XVI da viagem não têm merecido igual atenção. Recentemente, António Sánchez procurou reavaliar as condições institucionais e científicas que precederam e que tornaram possível a concretização da primeira circum-navegação do Globo Terrestre[4]. Por sua vez, Henrique Leitão e José María Moreno Madrid nas suas duas recentes obras procuraram aprofundar algumas dessas consequências, ao estudarem detalhadamente a evolução dos roteiros do Estreito de Magalhães e da sua cartografia em período posterior à pioneira viagem de Magalhães-Elcano[5]. Em ambas os livros, os autores realçaram a rapidez da circulação de informação relativa à viagem de Magalhães-Elcano e como esta influenciou directamente o interesse revelado pelos rivais marítimos das coroas ibéricas na exploração das novas possibilidades abertas pela rota que ligava o Atlântico Sul ao Pacífico Sul. Implícita fica a ideia de uma corrida e gradual globalização ao longo do século XVI do conhecimento náutico, cartográfico e geográfico do Estreito de Magalhães, independentemente das motivações dos interessados nesse conhecimento. Sinal eloquente disso mesmo é aliás toda a história editorial de um dos principais relatos da viagem de Magalhães-Elcano, a do italiano Antonio Pigafetta que rapidamente circulou de Espanha, para Itália, França, Flandres, Países Baixos e Inglaterra[6].

---

[2] Na impossibilidade, pelo seu enorme volume, de sumariar todos trabalhos que têm sido publicados sobre Fernão de Magalhães, remetemos para as mais recentes e relevantes sínteses publicadas recentemente: GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães, herói, traidor ou mito: a história do primeiro Homem a abraçar o mundo**; GARCIA, José Manuel - **Fernão de Magalhães: Lisboa e o início da mundialização**; THOMAZ, Luís Filipe - **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer**; SALOMONI, David - **Magellano. Il primo viaggo intorno al mondo**. (o livro será traduzido para português).

[3] Conforme usado por Braudel na sua clássica obra: BRAUDEL, Fernand - **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**.

[4] SÁNCHEZ, Antonio - Making a Global Image of the World: Science, Cosmography and Navigation in Times of the First Circumnavigation of Earth, 1492-1522, pp. 1-24.

[5] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno - **Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães 1520-1620**; LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno - **Desenhando a Porta do Pacífico**.

[6] Neste aspecto remetemos para a edição de Joana Lima do relato de António Pigafetta, traduzida do original italiano para português, a qual se encontra no prelo.

Encarando a viagem de Magalhães-Elcano na longa duração do século XVI, este artigo procurará debater em que medida é que esta mesma expedição não iniciou também uma corrida ao conhecimento marítimo e geográfico da Terra, não antes registada à mesma escala, e em que medida é que esse mesmo processo se prolongou ou não ao longo de todo o século XVI em diferentes fases. À medida que o domínio técnico da passagem entre o Atlântico e o Pacífico no Hemisfério Sul se foi acentuando ao longo do século XVI, a necessidade de informação roteirística, cartográfica e geográfica mais detalhada foi-se acentuando. É nesta mesma lógica que a publicação, em 1596, do *Itinerário*, do neerlandês Jan Huygen van Linschoten (1563-1611), se afigura importante enquanto momento fundamental na transmissão destes conhecimentos do Pacífico-Índico entre a Península Ibérica e a nascente República das Províncias Unidas[7]. Ainda em 1595, no contexto da primeira expedição neerlandesa à Ásia, foi impresso e entregue ao comandante Cornelis de Houtman (1565-1599), o designado *Reys-gheschrift*, isto é, a compilação dos roteiros ibéricos que Linschoten acumulara e que foram fundamentais na organização e concretização da primeira expedição da jovem República à Ásia. Na edição de 1596 do *Itinerário*, o *Reys-gheschrift* voltaria a ser publicado e ao longo do século XVII, sofreu diversas reedições em neerlandês, inglês, francês e latim, quer sendo publicado como parte do *Itinerário*, quer como peça autónoma[8]. A importância nevrálgica do *Itinerário* no início da expansão neerlandesa foi já há muito reconhecida[9], embora tenha sido dado menos destaque à importância dos roteiros do Pacífico-Índico nele publicados, facto para o qual procurámos convocar a atenção historiográfica muito recentemente[10].

O caso da publicação de Linschoten ilustra bem, como na transição do século XVI para o XVII, a corrida ao conhecimento marítimo (náutico, cartográfico e geográfico) tinha atingido um ponto alto. A divulgação à escala global do *Itinerário* e o seu emprego nas expansões marítimas neerlandesas, inglesa e francesa ao longo do século XVII, demonstram bem como o processo de globalização do conhecimento da Terra se tornara verdadeiramente irreversível. Porém, até que ponto é que este processo não foi iniciado pela viagem de Magalhães-Elcano, a primeira que demonstrou a circum-navegabilidade do planeta Terra? Como procuraremos demonstrar neste artigo, este processo de corrida e difusão do conhecimento da Terra intensificou-se a uma escala verdadeiramente europeia após a viagem de Magalhães-Elcano. Uma análise das diferentes expedições

[7] Abordámos este tema num artigo intitulado "A Chronicler or a Go-Between? Rethinking Jan Huygen van Linschoten and his *Itinerario*" submetido para a revista **Anais de História de Além-Mar**. Utilizamos parte da investigação e propostas de interpretação deste trabalho no presente artigo.

[8] Para a consulta das diferentes edições nos séculos XVI e XVII do **Itinerário** e do **Reys-gheschrift** veja-se: https://www.aseaofbooks.org/#linschotens-itinerario ou em alternativa a nota técnica da nossa autoria intitulada *Jan Huygen van Linschoten: An annotated bibliography* acessível em https://www.rutter-project.org/uploads/1/2/9/4/129482413/vila-santa_tn9.pdf.

[9] PARR, Charles McKew - **Jan van Linschoten: The Dutch Marco Polo**, , pp. XV, XXV, XXVII, XXXIV e XLVI; VAN DEN BOOGAART, Ernst - **Jan Huygen van Linschoten and the moral map of Asia**, p. 1.

[10] Para uma análise mais extensiva do **Reys-gheschrift** veja-se VILA-SANTA, Nuno - Jan Huygen van Linschoten and the *Reys-gheschrift*: Updating Iberian Science for Dutch expansion, pp. 1-22. Utilizamos parte da investigação e propostas de interpretação deste trabalho no presente artigo.

europeias ao Estreito que se sucederam à de Magalhães-Elcano contribuirá para demonstrar este aspecto.

2. A exploração do Estreito após-1522: Portugal, Espanha, Itália, França e Inglaterra na senda de Magalhães

A rivalidade luso-castelhana nas Molucas que a viagem de Magalhães-Elcano acentuou, as consequentes Juntas de Elvas-Badajoz, em 1524, e posteriormente, a assinatura do Tratado de Saragoça, em 1529, de forma alguma encerraram a rivalidade entre as coroas ibéricas, a qual se prolongou até ao século XVII[11], momento em que a coroa portuguesa perdeu o controlo das Molucas para os neerlandeses. Esta rivalidade impactou ainda de forma directa, os primeiros projectos franceses e ingleses de exploração do Pacífico-Índico, assim com em momento posterior o das Províncias Unidas. Façamos, pois, uma breve cronologia destas expedições.

Após todo o conhecido diferendo entre D. João III (r. 1521-1557) e Carlos V, relativo à viagem de Magalhães, em 1525, o Imperador decidiu patrocinar nova tentativa séria de explorar a viabilidade da rota entre o Atlântico Sul e o Pacífico Sul que lhe permitisse alcançar a Ásia, cujo acesso pelo Oceano Índico se encontrava vedado a Castela desde a assinatura do Tratado de Tordesilhas, em 1494. O nomeado para esta expedição foi o capitão García Jofre de Loaísa (1490-1526), o qual partiu acompanhado por Elcano, com expressas ordens de Carlos V para repetir a rota de Magalhães-Elcano de forma a assegurar o estabelecimento de uma rota duradoura com as Molucas. Desta forma, ambos levavam como missão encontrar a *Trinidad* (navio da esquadra de Magalhães que se separara da armada durante a expedição), e ainda alcançar as Molucas. Porém, a expedição terminou com o falecimento de Loáisa e de Elcano. De igual forma, o roteiro desta expedição (da autoria de Martin de Uriarte) acabou apreendido em Lisboa[12], facto que evidenciava bem a importância do conhecimento roteirístico na rivalidade luso-castelhana das Molucas. Terá esta rivalidade motivado D. João III a ordenar ao piloto português João Afonso (1484?-1544?) que realizasse uma expedição ao Estreito? Os indícios de que João Afonso terá participado numa expedição portuguesa ao Estreito de Magalhães durante a década de 1520 são ténues (as suas referências de conhecimento pessoal da região publicadas em obras da sua autoria publicada em França), porém a hipótese não poderá ser totalmente afastada[13]. Certo é que o malogro da expedição de Loáisa, motivou Carlos V, em 1526, a enviar nova expedição à região. Desta vez, o comandante foi o conhecido Sebastião Cabot (1477-1557), *piloto-mayor* da sevilhana Casa da Contrata-

[11] Sobre o tema veja-se: LOBATO, Manuel - **Comércio, conflito e religião. Portugueses e espanhóis nas ilhas Molucas entre 1512 e 1618. Contribuição para o estudo da presença europeia na Insulíndia na Época dos Descobrimentos**; PINTO, Paulo - **No Extremo da Redonda Esfera: relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640: um ensaio sobre os impérios ibéricos**.

[12] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…**), p. 44. LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…)**, pp. 27-28.

[13] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…**), p. 28.

ção, na qual se encontravam vários portugueses[14]. Contudo, Caboto acabou por não se dirigir ao Estreito e ficou-se pela exploração da baía do rio da Prata entre 1526 e 1530[15].

No entanto, a circulação das novas da viagem de Magalhães pela Europa foi rápida, em parte devido à circulação do relato de António Pigafetta (?-1531)[16], cronista da viagem de Magalhães, por Itália e depois por França. É importante relembrar que o cronista italiano, na estratégia de divulgação editorial da sua obra à escala europeia, apresentou entre finais de 1522 e 1523, a sua obra à rainha-mãe de França, Luísa de Sabóia (1476-1531), mãe de Francisco I (r. 1515-1547). O impacto de tal acontecimento na expansão marítima francesa têm sido desde então destacado, em particular com o interesse de Francisco I, em 1524, de patrocinar as viagens de Giovanni Verrazano (1485-1528) à América do Norte[17]. A notícia da comunicação entre o Atlântico e o Pacífico no Hemisfério Sul, rapidamente gerou o debate e o interesse em aprofundar as viagens, de finais do século XV, de João Caboto (c. 1450-c. 1499), ao serviço do monarca inglês Henrique VII (r. 1485-1509), de forma a descobrir se igual passagem existiria no Hemisfério Norte. Desta forma, a viagem de Magalhães também desempenhou o seu papel no relançamento dos projectos franceses, ingleses e posteriormente neerlandeses de todo o século XVI, da chamada busca da rota do Norte para atingir a Ásia. Porém, se nas duas primeiras expedições Verrazano explorou a actual costa do continente norte-americano em busca de uma passagem para o Pacífico a Norte, a qual não encontrou, já na terceira viagem é afirmado que faleceu nas Caraíbas quando decidira rumar às Molucas por via do Estreito de Magalhães[18]. Não era a primeira vez que uma expedição francesa tomava tal direcção. Também na década de 1520 Nicholas Durrand de Villegagnon (1510-1571), futuro líder da França Antártida na década de 1550, terá realizado uma expedição clandestina ao Estreito cujos resultados são desconhecidos[19]. Em qualquer caso, com Verrazzano e Villegagnon, o interesse francês pela passagem entre o Atlântico Sul e o Pacífico Sul fica bem claro logo na década de 1520. Este interesse francês prolongou-se para cronologias posteriores. Nos anos entre 1557 e 1561, os embaixadores franceses em Lisboa, Michel de Seure (?-1593) e Jean Nicot (1520-25?-1600), no contexto da rivalidade luso-francesa no Atlântico, enviaram para

[14] Sobre o tema veja-se: COLLINS, Edward - Portuguese Pilots at the Casa de la Contratácion and the Examenes de Pilotos, pp. 1-14. Veja-se ainda do mesmo autor, o conhecido caso de Francisco Faleiro (COLLINS, Edward - Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa de la Contratácion in the sixteeenth century, pp. 25-36), uma figura central na preparação da viagem de Magalhães, e que será abordada por Carmo La Cerda na sua tese de mestrado, sob orientação de Henrique Leitão.

[15] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…)**, p. 44.

[16] Para a mais recente edição da obra de Pigafetta em português veja-se: PIGAFETTA, António - **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo**, LIMA, Joana (ed., introd. trad. e notas)

[17] Sobre as viagens de Verrazano veja-se: WROTH, Lawrence C. - **The voyages of Giovanni da Verrazano, 1524-1528**; JOURDIN, Michel Mollat du, HABERT, Jacques - **Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François 1er: dossiers de voyages**; MURPHY, Henry C. - **The Voyage of Verrazzano: a chapter in Early History of Maritime Discovery in America**.

[18] RONCIERE, Charles de la - **Histoire de La Marine Française**, p. 270.

[19] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando(…)**, p. 28; LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando(…)**, p. 45. Sobre a figura de Villegagnon veja-se : HEULHARD, Arthur -**Villegagnon, roi d´Amérique. Un homme de mer au XVIe siècle (1510-1572)**.

França detalhadas informações da região a sul do Brasil[20]. Já antes, nas décadas de 1530 e 1540, o piloto português naturalizado francês com o nome de Jean Alphonse, cujo papel na fundação da escola cartográfica de Dieppe parece incontornável, também oferecera a França a sua experiência e conhecimentos sobre a região. Apesar de o caso de Alphonse ser o mais conhecido, outros pilotos portugueses passaram ao serviço de Francisco I[21], e poderão também ter entregue à coroa gaulesa importantes informações sobre o Estreito de Magalhães. Porém, não existem indícios claros de que a França se tenha interessado em explorar seriamente a zona até porque Francisco I posteriormente decidiu canalizar a sua atenção para a região do actual Canadá com as expedições de Jacques Cartier (1491-1557) e Jean-François de Roberval (1495-1560) nas décadas de 1530-40[22].

A circulação da obra de Pigafetta explica que também ainda na década de 1520 tenham existido duas expedições particulares de genoveses ao Estreito de Magalhães e de comerciantes da Galiza. Uma destas expedições genovesas foi organizada pelo mercador Giovanni Pietro Vivaldi e guiada por Leone Pancaldo (1490?-1538), um dos pilotos de Magalhães, que em 1537 tentou regressar à região sem conseguir entrar no Estreito de Magalhães[23]. De facto, na década de 1520 o Estreito de Magalhães correspondia a uma zona ainda largamente por explorar pelo que, apesar de, segundo o Tratado de Tordesilhas, recair na demarcação castelhana, Carlos V teve dificuldades em assegurar o seu controlo desde o início. Antes das tentativas da década de 1530, o interesse em organizar expedições à região revelou-se ainda em Inglaterra durante a década de 1520. É bem conhecido que o mercador inglês Robert Thorne (1492-1534), residente em Sevilha, em 1527, enviou ao embaixador inglês junto de Carlos V um mapa da região, sugerindo que Henrique VIII (r. 1509-1547) apostasse na exploração da zona como forma de alcançar as Molucas[24]. Por via da proximidade de Thorne a Sebastião Caboto, este conseguiu que os ingleses Roger Barlow e Henry Latimer partissem na expedição de 1526. Entretanto, o monarca inglês ainda ponderou, em 1525-57, comprar a Carlos V os direitos das Molucas, em momento anterior à assinatura do Tratado de Saragoça entre Portugal e Castela, mas não chegou a avançar com o projecto devido à oposição do cardeal Thomas Wolsey (1473-1530)[25]. Ainda assim, o papel de Henrique VIII na criação e reforço da

[20] Sobre o tema veja-se o nosso artigo - Diplomacy and Humanism: ambassador Jean Nicot and the French-Portuguese maritime rivalry (1559-1561) - aceite para publicação na revista **Metodologías Humanísticas en la Era Digital.**

[21] Sobre o tema vejam-se: FERREIRA, Ana Maria Pereira - **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**, pp. 210-215 e mais recentemente BORGES, Marco Oliveira - **O trajecto final da Carreira da Índia na torna-viagem (1500-1640). Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: acções e reacções**, pp. 325-328 e 341.

[22] Para uma panorâmica geral da política ultramarina de Francisco I veja-se: KNECHT, R. J. - **Renaissance Warrior and Patron: the reign of Francis I**, pp. 369-384.

[23] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando(…)**, p. 28; LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando(…)**, p. 47.

[24] - ANDREWS, Kenneth R. - **Trade, plunder, and settlement: maritime enterprise and the genesis of British Empire, 1480-1630**, p. 53.

[25] 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**, p. 222.

armada inglesa é incontornável, e os seus interesses marítimos surgem bem claros nas suas tentativas da década de 1540 de contratar especialistas náuticos que tinham participado em expedições francesas à Ásia, como Jean Rotz (1505-?) que acabou a dedicar o seu atlas (hoje conservado no Museu Britânico) ao monarca inglês, o qual continha informação diversa sobre a Ásia e o Estreito de Magalhães. Desta forma, a aposta inglesa na zona do Estreito de Magalhães só se veio a concretizar décadas mais tarde com Isabel I (r. 1558-1603).

Cientes do interesse espoletado na Europa pela região e em particular pela possibilidade de ligação marítima com a Ásia, não violando o Tratado de Tordesilhas, Carlos V e a sua esposa Imperatriz Isabel (v. 1503-1539) tentaram patrocinar, logo em 1529, na sequência do malogro da expedição de Sebastião Caboto, a partida do piloto português Simão de Alcáçova para reclamar formalmente a posse para a Coroa castelhana da região a sul do Peru. No entanto, devido à assinatura do Tratado de Saragoça naquele ano, Alcáçova viu a sua partida adiada. Esta só se concretizou em 1534[26]. Porém, o investimento mais sério seguinte da coroa castelhana registou-se com a expedição de Alonso Camargo em 1539-40, a qual se voltou a saldar em magros resultados[27]. Devido à continuidade da rivalidade luso-castelhana nas Molucas e tendo em vista a importância da criação de bases permanentes castelhanas na região, a Juan Baptista Pastene (1507-1580) foi ordenado, em 1544, que realizasse o levantamento cartográfico da região. Novamente, tal acabou por não suceder[28]. Já antes, com este mesmo objectivo, em 1541, Carlos V indigitara Pedro de Valdivia (1497-1553) como governador da região. Devido à acção de Valdivia, o primeiro governador do território do actual Chile, a coroa castelhana foi capaz de começar a dominar de forma mais sistemática a navegação e geografia do Estreito de Magalhães. A expedição de Francisco de Ulloa, em 1553, foi relevante por ter alcançado pela primeira vez o objectivo de atravessar o Estreito nos dois sentidos (entrando pelo Atlântico e conseguindo regressar ao Atlântico pelo Pacífico[29]). Em 1558, novo sucesso foi alcançado por Juan Ladrillero (1490-1559) o qual voltou a realizar esta viagem e a redigir um detalhado roteiro a mando de Valdivia. Quer com Ulloa, quer com Ladrillero, e como também já acontecera anteriormente em várias outras expedições castelhanas, é importante referir o papel do português Gaspar Rebelo na preparação da jornada[30].

O reinado de Isabel I de Inglaterra, correspondente ao início das primeiras guerras civis em França e ao reinado de Filipe II (r. 1556-1598), vieram alterar o cenário no Estreito de Magalhães. Herdando uma sólida preparação científica e marítima dos seus antecessores Eduardo VI (r. 1547-1553) e Maria Tudor (r. 1553-1558), e no contexto das tensões europeias com Filipe II, Isabel I não tardou a ser convencida dos benefícios para a Inglaterra de explorar a ligação entre o Atlântico Sul e o Pacífico Sul. Após os primeiros sucessos de Francis Drake (c. 1540-1596) nas Caraíbas, a monarca inglesa patrocinou

[26] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…)**, p. 46.
[27] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…)**, pp. 28-29.
[28] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…)**, p. 18.
[29] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…)**, p. 29.
[30] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…)**, p. 18.

aquela que ficou conhecida como a primeira viagem inglesa de circum-navegação da Terra, liderada por Drake entre 1577-79. Com o fito de preparar da viagem, Drake passou dois anos em Lisboa a recolher informação roteirística e cartográfica[31]. Apesar dos evidentes objectivos de pilhagem da expedição de Drake, é importante realçar como a Inglaterra não teria conseguido ultrapassar o Estreito de Magalhães sem o contributo fundamental do piloto português Nuno da Silva, o qual Drake raptou em Cabo Verde antes de rumar ao Atlântico Sul. Ao serviço de Drake, Silva não se limitou a redigir um dos mais importantes roteiros do Estreito do século XVI. A investigação de David Salomoni e José María Moreno Madrid demonstrou mesmo que Silva foi, por momentos, o verdadeiro líder náutico da expedição inglesa, motivo pelo qual posteriormente Filipe II se empenhou em garantir que Silva ficaria bem pago e empregue em Castela de forma a que não tivesse a tentação de retornar ao serviço dos ingleses[32]. Em todo o caso, o sucesso de Drake veio a iniciar um verdadeiro ciclo de viagens inglesas ao Estreito e debates em Inglaterra sobre a criação de bases inglesas na região[33]. Consciente do impacto do desafio inglês ao seu *Mare Clausum* na América do Sul, Filipe II ordenou, logo em 1580, a Pedro Sarmiento de Gamboa (1532-1592) que fortificasse a região. Em 1581, Diego Florés de Valdés (1530-1595) partiu com o mesmo intuito para a zona. Apesar do fracasso então registado em criar sólidas bases castelhanas no Estreito[34], Filipe II conseguiu evitar que novas expedições inglesas conseguissem passar o Estreito de Magalhães. De facto, só em 1587, Thomas Cavendish (1560-1592) o conseguiu dobrar novamente, terminando posteriormente a sua circum-navegação da Terra. Em 1590, o navegador inglês John Childey tentou dirigir-se de novo ao Estreito sem sucesso, levando a que no ano seguinte Cavendish tentasse repetir a façanha de 1587, embora este tenha encontrado a morte[35]. Apesar de em 1593, Richard Hawkins (c. 1562-1622) ter conseguido novamente passar o Estreito, acabou prisioneiro dos castelhanos no Pacífico. Com o malogro de Hawkins, a Inglaterra desistiu de um investimento sério na região, preferindo concentrar-se nas tentativas norte-americanas e de alcançar a Ásia pelo Índico. Em todo o caso, como se verá, as tentativas inglesas foram relevantes para os neerlandeses.

Em todas estas expedições ao longo do século XVI, e apesar dos diferentes objectivos de cada uma, o conhecimento do Estreito de Magalhães foi se tornando cada vez mais apurado. Em várias destas expedições se denota também a participação directa de pilotos portugueses ou simplesmente de conhecimento de origem portuguesa, ainda que a região recaísse na demarcação castelhana segundo o Tratado de Tordesilhas. De certa forma, o que todas estas expedições confirmam é a continuação de um padrão que Magalhães plenamente iniciara em 1519: a colaboração luso-castelhana na exploração da ligação entre o Atlântico Sul e o Pacífico Sul, a despeito da rivalidade declarada entre as coroas ibéricas. Um caso muito semelhante a este intercâmbio de informação luso-castelhano,

[31] *Idem…*, p. 58.
[32] Neste ponto remetemos para o artigo de José Maria Moreno Madrid no âmbito deste colóquio.
[33] ANDREWS, Kenneth R. - **Trade, Plunder (…)**, pp. 159-163.
[34] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…)**, p. 30.
[35] *Idem.*

será agora observado com o caso do neerlandês de Linschoten, o qual, consciente da emergência de um conhecimento marítimo global não hesitou em publicar, no *Itinerário* e no *Reys-gheshcrift*, a valiosa informação roteirística ibérica na tentativa de contribuir para o sucesso da nascente expansão marítima neerlandesa no Pacífico e no Índico.

3. O caso das Províncias Unidas: Jan Huygen van Linschoten e os roteiros do Pacífico-Índico no *Itinerário*

Num outro artigo em que se analisou as diferentes fases da carreira de Linschoten detalhámos as formas como este, durante a sua carreira ibérica entre 1583 e 1592, adquiriu os roteiros portugueses e castelhanos que posteriormente publicou no *Reys-gheschrift* em 1595 e no *Itinerário* em 1596[36]. Nesta secção iremos debater os conteúdos dos roteiros do Pacífico-Índico publicados pelo neerlandês, algumas das alterações que introduziu para a publicação e numa fase posterior o impacto desta publicação na expansão marítima neerlandesa.

Provavelmente nomeado como contabilista de D. Frei Vicente da Fonseca (1530?-1587), arcebispo de Goa nomeado por Filipe II para partir para a Índia em 1583, é bastante provável, com base no testemunho do próprio no *Itinerário*, que Linschoten tenha sido promovido a secretário do arcebispo já na Índia. A confiança do arcebispo em Linschoten, e em particular o provável pedido de Filipe II a Fonseca para que organizasse um livro sobre a Ásia a remeter para o monarca, explicam que a Linschoten tenham sido dadas invulgares condições de acesso, em Goa, a diversas obras publicadas e documentação. Se uma parte desta informação (livros publicados) se encontraria no palácio do arcebispo (relembremos que o arcebispo de Goa aprovava para publicação todos os livros em Goa desde a chegada da imprensa precisamente em conjunto com o primeiro arcebispo em 1559), já a documentação marítima (roteiros e cartografia) seria conservada no palácio dos vice-reis. Relembremos que por esta época ainda não tinha sido criada a Torre do Tombo de Goa (algo apenas alcançado em 1595 com a nomeação, por Filipe II, de Diogo do Couto). Como monarca papeleiro que era e sempre interessado em roteiros e cartografia portuguesa, a ponto de ordenar, em 1575, nas instruções para D. Juan da Silva, embaixador castelhano em Lisboa, que sempre que pudesse deitasse a mão a esses valiosos documentos[37], Filipe II não tardou a aproveitar a União Dinástica para legitimar uma assumida colaboração científica entre Portugal e Castela. Esta colaboração é facilmente documentada na emigração de importantes peritos portugueses para Castela, entre os quais se destaca o conhecido caso do cosmógrafo português João Baptista Lavanha (c. 1550-1624)[38]. Deste ponto de vista, e tendo-se tornado recentemente rei de Portugal

[36] Ver notas 6 e 9.

[37] **Archivo General de Indias** - **Indiferente**, 427, L.29, F.109V-110V. Sobre o tema da circulação de conhecimento cartográfico entre Portugal e Castela veja-se: MADRID, José María Moreno - Circulation and contacts in sixteenth century New Cosmography: Spain, Portugal and Italy, pp. 1-15.

[38] Sobre a figura veja-se: CANAS, António José Duarte Costa - **A obra náutica de João Baptista Lavanha (c. 1550-1624)**; CUESTA DOMINGO, Mariano - **Tres cartógrafos portugueses en la corte de España: Ribeiro, Lavanha, Teixeira**.

e querendo informar-se sobre os detalhes do império asiático português sobre os quais pouco conhecia, é possível que Filipe II tenha utilizado a nomeação de Fonseca para arcebispo para lhe solicitar a redacção de um livro sobre a Ásia que o monarca pudesse vir a conservar na sua biblioteca do Escorial[39].

Reconhecendo desde cedo as habilidades organizativas e cartográficas do neerlandês Linschoten é provável que Fonseca lhe tenha confiado tal missão. Para tal, o arcebispo ter-lhe-á dado condições de acesso ao palácio dos vice-reis onde se conservavam diversos roteiros e cartografia, os quais eram copiados e entregues aos pilotos antes do início das suas viagens. Relembremos que em Goa existia uma ribeira de construção naval[40] e armazéns, à semelhança dos Armazéns da Índia e Guiné de Lisboa, à qual governadores e vice-reis acorriam com regularidade para preparar a partida de diversas armadas. Por ordens régias desde 1559, o arcebispo de Goa era sempre chamado a dar parecer junto do vice-rei/governador sobre importantes temas[41]. É assim de presumir que na qualidade de secretário de Fonseca, Linschoten tenha visitado o palácio do vice-rei. No caso de Fonseca, sabe-se ainda que este governou pessoalmente em Goa em duas ocasiões em 1583-84 e 1585, tendo, portanto, acesso directo ao palácio do vice-rei. No *Itinérario*, Linschoten descreve também em pormenor a galeria dos vice-reis e das armadas, o que demonstra que este teve acesso pessoal ao palácio. Desta forma, e sob autorização de Fonseca para compilar informação em livro a remeter para Filipe II, considera-se provável que Linschoten tenha consultado e copiado diversa cartografia e sobretudo roteiros[42].

Em nossa opinião, uma parte significativa dos roteiros portugueses que Linschoten publicou posteriormente tiveram esta origem[43]. Em concreto, referimo-nos aos roteiros de Diogo Afonso e Vicente Rodrigues da Carreira da Índia que o neerlandês posteriormente publicou. O mesmo aplicamos para os roteiros em que Linschoten detalha a navegação entre diversos pontos do subcontinente indiano, Ceilão ou a costa oriental africana. Já os roteiros da navegação para Malaca, Molucas, China e Japão poderão ter origens distintas. Se bem que seja possível admitir a sua existência no palácio dos vice-reis, sobretudo porque à data da estadia de Linschoten em Goa, estas rotas correspondiam a verdadeiras carreiras organizadas há várias décadas (Malaca, Molucas, Macau, Nagasaqui – *Nau do Trato*), não é de excluir que o neerlandês tenha adquirido parte destes roteiros por via de um amigo próximo: Dirck Gerritsz Pomp (1544-1608). Pomp foi o primeiro neerlandês que se consegue documentar a ter sulcado os mares da China e Japão, ao serviço do capitão-mor da *Nau do Trato* Francisco Pais na década de 1580, na

[39] Ver nota 6.

[40] Sobre este tema veja-se: CARVALHO, Patrícia - **Os estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)**.

[41] No âmbito das problemáticas religiosas (VILA-SANTA, Nuno - Resistência e contemporização: tensões políticas na implementação da Contra-Reforma no Estado da Índia (1557-1580), pp. 153-172), mas não só. Relembremos que na ausência do vice-rei/governador de Goa, não era incomum, o arcebispo governar. Assim sucedeu, em 1569, com o arcebispo D. Jorge Temudo durante o primeiro vice-reinado de D. Luís de Ataíde (1568-1571) e veio a suceder com o próprio arcebispo Vicente da Fonseca.

[42] Ver nota 6

[43] Ver nota 9.

qualidade de condestável de artilharia da nau *Santa Cruz*. A essa data, Pomp já detinha um considerável prestígio e influência para ser nomeado para participar em tal expedição, até porque rumara à Ásia originalmente em 1568, partindo de Lisboa na armada do vice-rei D. Luís de Ataíde (1568-1571)[44]. Alguns dos roteiros que Linschoten publicou sobre a navegação nas costas chinesa e japonesa tiveram como origem o diário do bordo da nau *Santa Cruz*, o navio onde Pomp navegou ao serviço de Francisco Pais. Devido às suas viagens naquela região, é possível que Pomp tenha acumulado esta informação junto de capitães e pilotos portugueses, não apenas para a China e Japão, mas também para outras regiões como o Sião, Cambodja ou a ilha de Java. De facto, todos estes roteiros foram publicados por Linschoten no *Reys-gheschrift* e poderão, pelo menos parte deles (sobretudo a navegação de Goa para Malaca), ter sido também copiados no palácio dos vice-reis. No entanto, consideramos mais provável que a maioria destes roteiros tenha sido entregue por Pomp a Linschoten quando estes se reencontraram em Goa em 1589 por ocasião do regresso à Europa de ambos. No *Itinerário*, Linschoten assume mesmo que aproveitou a partida do "amigo" Pomp, a quem em 1585 tivera de recusar o seu desafio de ir com ele até à China e Japão, para organizar o seu próprio regresso. E de facto é sabido que Linschoten alcançou autorização formal do governador Manuel de Sousa Coutinho (1588-1591) para abandonar a Ásia e que viajou no mesmo navio que Pomp[45].

Porém, tal não significa que o neerlandês não tenha adquirido outros importantes roteiros do Pacífico-Índico no palácio dos vice-reis. Na verdade, é o próprio Linschoten que o confirma no *Reys-gheschrift* quando explica as razões que o levaram a publicar os roteiros do navegador castelhano Francisco Gali e afirma que os copiou *verbatim* tal qual a cópia que foi enviada de Macau ao vice-rei D. Duarte de Meneses (1584-1588)[46]. Tal cópia só poderia ser encontrada no palácio dos vice-reis, onde já se viu que Linschoten teve acesso. Os roteiros de Gali eram particularmente relevantes, como já assinalou Rui Manuel Loureiro, a ponto de anos mais tarde, o próprio cronista Diogo do Couto (1542-1616) deles fazer menção nas sua *Década X*[47]. Na realidade, Linschoten decidiu publicá-los por corresponderem a uma zona de navegação promissora: o Índico-Pacífico. Os roteiros de Gali incluíam as viagens Acapulco-Manila (*Galeão de Manila*), Manila-Macau (uma viagem proibida pelas autoridades portuguesas, facto do qual Linschoten estava bem ciente) e sobretudo a primeira viagem náutica entre Macau e Acapulco (navegando por latitudes superiores a norte do arquipélago japonês em direcção à costa norte-americana e depois descendo da Califórnia para Acapulco). Ao publicar estes roteiros, Linschoten detalha que parte destas navegações terá sido realizada pelo navegador português

[44] Sobre o Pomp vejam-se os seguintes trabalhos: POS, Arie - Dirck Gerritsz Pomp e Jan Huygen van Linschoten, Amigos-Aventureiros Na Índia Portuguesa e Pioneiros Da Expansão Marítima Holandesa, pp. 57–92 e NIJOFF, M. - **Dirck Gerritsz Pomp, alias Dirck Gerritsz China, de eerste Nederlander die China en Japan bezocht (1544-1604)**.

[45] POS, Arie; LOUREIRO, Rui Manuel - **Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas**, pp. 306-308.

[46] LINSCHOTEN, Jan Huygen van - **Discours of the voyages into East and West Indies**, p. 416.

[47] Sobre o tema veja-se: LOUREIRO, Rui Manuel - Inquérito sobre um navegador enigmático. Francisco Gali e as suas viagens transpacíficas, pp. 90-103.

Aires Gonçalves de Miranda e narra o interesse dos vice-reis da Nova Espanha na ligação comercial com a China[48]. Desta forma, apesar de nunca ter visitado a região, o neerlandês estava bem informado da realidade ali vigente e procurava potenciar uma exploração neerlandesa do rico comércio que passava por aquela área.

Precisamente, nesta mesma lógica, mas não com origem no palácio dos vice-reis de Goa, Linschoten publicou ainda o roteiro de Nuno da Silva relativo à circum-navegação de Francis Drake, consciente da importância do Estreito de Magalhães na passagem para o Pacífico e como alternativa a uma guerra declarada dos neerlandeses aos Portugueses por via do Índico. Neste caso, Linschoten valeu-se dos contactos próximos de vários neerlandeses com a Inglaterra. O intercâmbio de informações cartográficas, roteirísticas e geográficas entre a Inglaterra Isabelina e a República Neerlandesa era uma consequência da aliança estabelecida entre ambas desde que em 1585 Isabel I passara a apoiar abertamente a rebelião da jovem República contra Filipe II[49]. Figuras como o cartógrafo neerlandês Jodocus Hondius (1563-1612) ou François Maelson (1538-1602), o presidente da câmara de Enkhuizen e embaixador neerlandês em Inglaterra, com cuja filha Linschoten casou[50], poderão facilmente ter-lhe dado acesso aos relatos marítimos ingleses da circum-navegação de Drake. Já numa lógica diferente da anterior, Linschoten publicou ainda diversos roteiros do Atlântico, a maioria dos quais consideramos que terá acedido durante a sua estadia em Angra, entre 1589 e 1591, e no contexto da sua relação muito próxima com Juan de Urbina, o governador castelhano de Angra desde 1582. Não nos deteremos, por ora nessa análise que já foi realizada noutro local[51], mas apenas pretendemos destacar que consideramos que terá sido em Angra que Linschoten acedeu ao atlas-roteiro do cartógrafo português Luís Teixeira (?-1604), assim como aos quatro roteiros de origem castelhana que publicou e que detalhavam a navegação para as Índias Ocidentais. Destaque-se ainda, como na lógica de publicação de Linschoten, a impressão dos roteiros da costa brasileira funcionava como complemento de informação ao roteiro de Nuno da Silva. É, por isso, momento de reflectir sobre a ausência de certos roteiros do *Reys-gheschrift* e as razões que poderão ter levado Linschoten a organizar a publicação de forma claramente dividida por três oceanos: Índico, Pacífico e Atlântico.

No palácio dos vice-reis de Goa ou mesmo nas suas interacções com capitães e pilotos portugueses em Goa, na viagem de regresso à Europa em 1589 e posteriormente em Angra, Linschoten não poderá ter deixado de se cruzar com as principais compilações náuticas portuguesas de então. De facto, o nosso estudo comparativo revelou que Linschoten terá tido muito provável acesso a todos os livros de marinharia portugueses em circulação até então (João de Lisboa, Bernardo Fernandes, Pero Vaz Fragoso, Manuel Álvares), embora tenha escolhido claramente seguir mais uns que outros[52]. Nesses livros, o neerlandês encontraria mais roteiros e informação científica do que aquela que foi

[48] LINSCHOTEN, Jan Huygen van – **Discours (**…), pp. 357-358 e pp. 409-411.
[49] ISRAEL, Jonathan I. - **The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall. 1477-1806**, pp. 220-221.
[50] PARR, Charles McKew, **Jan Huygen (...)**., p. 185.
[51] Ver notas 6 e 9.
[52] Ver nota 9.

publicada no *Reys-gheschrift*. Roteiros da navegação para o Golfo Pérsico ou mesmo para as Molucas seriam facilmente encontrados nestas compilações. O mesmo se aplica às tabelas de declinação solar, comuns nestes livros. No entanto, Linschoten optou claramente por não publicar estes materiais. Se para o caso do Golfo Pérsico se pode deduzir, atentando à lógica que o levou a publicar os restantes roteiros, que não consideraria esta zona como de investimento prioritário para a República Neerlandesa, já o caso das Molucas e das tabelas de declinação solar requer outra explicação. Relativamente às Molucas, é sabido que esta foi uma das primeiras zonas onde os neerlandeses se procuraram estabelecer. A ausência de um roteiro náutico para esta zona, assim como do roteiro da navegação entre Madagáscar e a ilha de Java (uma rota portuguesa desde o final da década de 1570 que Linschoten conheceu pelo seu contacto com diversas figuras na Ásia), informação que se sabe que Linschoten entregou a Cornelis de Houtman em 1595 antes de partir para a Ásia, só pode ser interpretada como uma tentativa de não publicar conhecimento considerado sensível e secreto. O mesmo se aplica, em nossa opinião, às tabelas de declinação solar presentes nos livros de marinharia e que nos parecem que terão sido barradas da publicação pelo editor do *Itinerário*, Cornelis Claesz (1546-1609) e por Petrus Plancius (1552-1622), o matemático, cartógrafo e pastor calvinista, que redigiu as instruções de Houtman em 1595 e que em várias outras expedições holandesas procurou garantir o "segredo" do conhecimento náutico neerlandês[53]. Em causa, estava decisivamente a rivalidade marítima com a Inglaterra de Isabel I uma vez que à data da partida de Houtman, era bem sabido que os ingleses já há muito que tentavam estabelecer uma ligação estável com a Ásia, fosse através do Pacífico, fosse através do Atlântico (em particular com a viagem de Jamie Lancaster em 1591[54]).

Sabendo que a República Neerlandesa partia com uma desvantagem de várias décadas relativamente ao aliado europeu mas rival marítimo inglês, Plancius, que era também o chefe da rede de espionagem neerlandesa que em 1592 enviara os irmãos Houtman a Lisboa para adquirirem os roteiros portugueses da Carreira da Índia[55], sabia que não podia arriscar-se a publicar roteiros náuticos para as zonas onde a jovem República se pretendia estabelecer, sob pena de serem rapidamente traduzidos e publicados pelos ingleses. Foi, aliás, precisamente isso que aconteceu com o *Itinerário* que logo em 1598 sofreu a sua primeira tradução. A mesma foi realizada por John Wolfe, e patrocinada por Richard Hakluyt (1553-1616), o conhecido compilador de relatos marítimos ingleses. O *Reys-gheschrift* de Linschoten não tardou a ser massivamente usado pelos ingleses no Índico, sobretudo a partir do momento em que os neerlandeses tiveram rápido sucesso em criar as suas bases na Insulíndia, conseguindo delas excluir os próprios ingleses, levando a que a Companhia das Índias Orientais neerlandesa (VOC) interditasse a sua republicação por causa do massivo uso inglês[56]. Devido a esta razão, é de admitir que

[53] Sobre este tema veja-se: VAN NETTEN, Djoeke - Sailing and secrecy. Information control and power in Dutch overseas companies in the late sixteenth and early seventeenth centuries, pp. 157-171.
[54] BALDWIN, R. C. D - **The development (…)**, vol. I, p. 267.
[55] PARR, Charles McKew - **Jan Huygen (…)**, p. XVII.
[56] DELMAS, Adrien - L'Itinerario de J.H. van Linschoten, Ou l'histoire d'un Divorce Entre Le Livre et La Compagnie Hollandaise Des Indes Orientales (VOC), 1595-1619, pp. 16 e 21.

quer Claesz, quer o próprio Plancius, tenham participado do processo de edição de diversos roteiros para publicação. Entre as várias alterações de descrições costeiras, de latitudes e no processo de copiar, colar e reescrever certos roteiros, é perceptível que nem todas as alterações foram realizadas por Linschoten. Para isso também aponta a secção final do *Reys-gheschrift* onde de forma algo caótica se publicam uma série de perguntas e respostas para marinheiros, uma listagem das latitudes de várias localizações geográficas nos três Oceanos e o regimento do compasso náutico para a viagem Lisboa-Goa, componentes que não poderão ter deixado de ser trabalhadas por Plancius cujo papel enquanto instrutor de navegação da República é sobejamente conhecido. A colaboração torna-se ainda mais provável atendendo a que o próprio Plancius forneceu para o *Itinerário* vários dos seus mapas para publicação[57], o mesmo se aplicando para a colaboração entre Linschoten e o influente roteirista neerlandês Lucas Jaaanszoon Waghnaer (c. 1534-1606), à época já bastante conhecido pelo seu *Espelho de Navegação* e *Tesouro de Navegação*[58], onde publicara roteiros e perfis de costa de toda a Europa, também massivamente traduzidos e publicados em Inglaterra.

Em todo o caso, olhando à globalidade dos roteiros do Pacífico-Índico publicados por Linschoten fica claro que este seguiu a tradição cosmográfica portuguesa (fundada em Duarte Pacheco Pereira e Tomé Pires e sempre seguida por autores posteriores) de descrever a Ásia de Oeste para Este (isto é, começando na África Oriental e terminado no Japão), e não a tradição cosmográfica castelhana de descrever o Pacífico-Índico, isto é, o Mar do Sul castelhano[59]. Mesmo publicando os roteiros de Gali nesta última lógica, a tradição portuguesa é rigorosamente seguida nos restantes e maioritários capítulos. Uma das zonas que merece mais capítulos é precisamente a China e o Japão, pelos rendosos lucros comerciais que ali se podiam registar, mas também pelo sincero fascínio do neerlandês por uma região que nunca visitou, mas sobre a qual tanto leu e ouviu. No cômputo geral dos capítulos, verifica-se mesmo que o neerlandês dedicou quase metade dos capítulos do *Reys-gheschrift* a esta região. Assim se documenta como a descrição de Linschoten revela uma internalização da lógica portuguesa de apresentação/representação da Ásia, sempre de Oeste para Este, e não da lógica castelhana. Em todo o processo de edição do *Reys-gheschrift* se denota ainda que Linschoten procurou actualizar e simplificar o mais possível a tecnicalidade dos roteiros para os mareantes neerlandeses que nunca tinham sulcado os mares do Pacífico-Índico e que por isso, por exemplo, não conheciam o regime das monções ou diversas particularidades da navegação em zonas específicas do Índico onde os perigos de ilhas, baixios e canais espreitavam com regularidade. Por essa razão, Linschoten procurou encurtar roteiros, misturando informações de diferentes origens, o que por vezes deu origem a erros técnicos. Porém, em vários passos, Linschoten assume a sua própria voz em pequenos comentários. Em todo o caso, a intenção pedagó-

[57] SCHILDER, Gunter - **Monumenta Cartographica Neerlandica**, p. 205.
[58] Sobre o tema: MENDES, Gabriel H. - **Lucas Jansz. Waghenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal no século XVI**.
[59] Sobre esta problemática: PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as TransPacific West**.

gica do *Reys-gheschrift*, também ela presente no estilo de escrita dos roteiros portugueses e castelhanos, encontra-se muito presente na publicação de Linschoten, embora adaptada à ambiência neerlandesa[60]. É, por isso, momento de analisarmos de que forma esta publicação afectou as primeiras expedições neerlandesas para o Pacífico-Índico.

4. O *Itinerário*, Linschoten e as expedições neerlandesas ao Estreito de Magalhães

Como já foi mencionado, em Abril de 1595, aquando da partida da expedição de Cornelis de Houtman para a Ásia, é sabido que este levava a bordo a primeira edição do *Reys-gheschrift* impressa em avanço do restante *Itinerário* com o propósito de auxiliar Houtman a realizar uma viagem bem sucedida para a Ásia. Ainda com esse fito, Plancius não se limitou a redigir instruções náuticas para a viagem, nas quais explicava o sistema de ventos no Atlântico, e ordenava a Houtman que em caso algum (excepto se fosse atacado) abrisse guerra contra navios portugueses[61]. Para se assegurar que a expedição correria bem, Plancius e a jovem República Neerlandesa contrataram dois pilotos ingleses com experiência do Pacífico-Índico. O primeiro deles fora o piloto de Thomas Cavendish na sua viagem de circum-navegação do globo em 1587 e o segundo foi o prestigiado John Davies que servira o capitão Jamie Lancaster na sua viagem à Ásia pelo Cabo da Boa Esperança, em 1591. Quando Houtman regressou em 1597, a agitação do outro lado do Canal da Mancha não se fez esperar: o almirante inglês tratou de negociar o regresso imediato de John Davies ao serviço de Isabel I para evitar que o aliado e rival neerlandês pudesse continuar a beneficiar do conhecimento marítimo inglês para melhor alicerçar a sua presença na Ásia[62]. No entanto, ainda em 1595, antes de Houtman partir, foi debatido, na presença de Linschoten, qual a rota e destino final da expedição de Houtman. Tal como fez no *Itinerário*, ao sugerir o estabelecimento neerlandês em Bantém, na ilha da Java, por a zona não ser dominada comercial e militarmente pelos Portugueses, Linschoten aconselhou a rumar àquela localização e nunca directamente à Índia[63]. O conselho de Linschoten terá sido certamente acompanhado da partilha da rota que o capitão Matias de Albuquerque, inaugurara em 1576, quando D. Sebastião (r. 1557-1578) lhe ordenou que partisse directamente de Lisboa para socorrer Malaca (ameaçada pelo sultão achém) e que navegasse de Madagáscar para Malaca sem parar no subcontinente indiano[64]. Ainda na Ásia, Linschoten terá tomado conhecimento desta rota pelo seu contacto provável com diferentes figuras: o piloto Gaspar Reimão Ferreira (que pilotou a nau *São Tomé* onde seguia D. Paulo de Lima Pereira que naufragou em

[60] Ver nota 9.
[61] **Itinerario**, p. 19.
[62] WATERS, David W. - **The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart times**, pp. 232-234.
[63] PARR, Charles Mckew, pp. 34-35.
[64] "Vida e acções de Mathias de Albuquerque cappitão e Viso-Rey do Estado da Índia. Primeira e segunda parte em que se contam todas as suas acções, e as dos insignes feitos que se obraram na memorável tomada do Morro de Chaul. Tresladado no anno de 1749", **Mare Liberum**, pp. 171-172.

1589 e que partiu da Cochim na companhia do navio onde seguia Linschoten), o piloto Vicente Rodrigues (autor de dois conhecidos roteiros da Carreira da Índia), o capitão Matias de Albuquerque (Linschoten afirma que o conheceu na Índia como capitão e até elogia a sua coragem náutica em 1591 de navegar sozinho para a Ásia[65]) ou o seu amigo flamengo Gerrit van Afhuyssen (o qual fora feitor em Malaca e Linschoten reencontrou no regresso à Europa em 1589). Qualquer uma destas figuras poderá ter confiado a Linschoten, uma figura desde sempre interessada em conhecimento marítimo, os detalhes da rota que Cornelis de Houtman inaugurou para a República Neerlandesa e que se tornou na sua principal rota para a Ásia nos anos seguintes.

Ainda assim, Linschoten decidiu não voltar a embarcar para a Ásia, apesar de toda a sua experiência acumulada na região e de, em conjunto com Pomp, ser o único neerlandês com conhecimento marítimo da região em 1595. Como explicámos noutro local, tal encontra-se ligado à consciência de Linschoten de que os Portugueses não aceitariam de bom grado a chegada dos rivais neerlandeses e que a guerra entre ambos seria certa e de desfecho imprevisível pois apesar do discurso do declínio português no *Itinerário* (propositadamente exagerado por Linschoten a pedido de Claesz e Plancius[66]). Linschoten sabia que, apesar das dificuldades financeiras e militares da Ásia Portuguesa, o vice-rei Matias de Albuquerque (1591-1597), o qual conhecera pessoalmente em Goa enquanto importante fidalgo, jamais aceitaria aquilo que era considerado uma intromissão ao *Mare Clausum* português[67]. Linschoten também não voltou a partir para qualquer nova expedição rumo à América ou ao Estreito de Magalhães (como fez o seu amigo Pomp[68]). Ao invés, apostou na exploração de uma rota alternativa para atingir a China, na senda das navegações inglesas de meados do século XVI, navegando pelas actuais costas da Escandinávia e Rússia. Assim se explica a sua participação nas expedições neerlandesas de 1594 e 1595[69]. Pouco depois de dar à estampa a primeira edição neerlandesa do *Itinerário*, Linschoten publicou, em 1598, a tradução da obra castelhana de José de Acosta (1540-1600)[70], na qual era descrita em bastante pormenor toda a América do Sul. Devido à sua fluência em português e espanhol, Linschoten acabou, por essa via, por deter um papel de primeira importância nas primeiras expedições neerlandesas ao Estreito de Magalhães. A consulta de alguns dos relatos destas primeiras expedições, rapidamente revela que levavam a bordo não apenas o *Itinerário*, mas também a tradução de Acosta feita por Linschoten com o apoio do editor Cornelis Claesz.

Na sequência do regresso de Cornelis de Houtman, em 1597, e da publicação do seu diário de bordo pelo editor Cornelis Claesz, uma vaga de novas expedições neerlan-

---

[65] **Itinerário**, pp. 162 e 352.
[66] PARR, Charles Mckew - **Jan Huygen (…)**, p. 278.
[67] Ver nota 6. Sobre a importância de Linschoten na preparação de expedições neerlandesas para a Ásia veja-se ainda: SALDANHA, Arun - The Itineraries of Geography: Jan Huygen van Linschoten´s Itinerario and Dutch Expeditions to the Indian Ocean, 1594-1602, pp. 149-177.
[68] POS, Arie - **Dirck Gerritsz (…)**, pp. 65-66.
[69] Em 1601, Linschoten chegou mesmo a publicar, a suas expensas, um relato da sua autoria destas viagens. Para mais pormenores ver nota 7.
[70] Ver nota anterior.

desas passou a ser organizada por diversas companhias comerciais com diferentes destinos. No ambiente de concorrência comercial, urbana e até política entre as diferentes cidades da jovem República Neerlandesa, foram fundadas companhias para a exploração da rota do Estreito de Magalhães. Em mente, estava evitar a necessidade de confrontação directa com os Portugueses no Índico, mas também explorar os ricos comércios do Pacífico-Índico que Linschoten anunciara no *Itinerário* em 1596. Por outro lado, não se pode negar o impacto das circum-navegações de Francis Drake e Thomas Cavendish no ambiente neerlandês e o facto de a jovem República se ter apercebido que a Inglaterra direccionara a sua atenção para outras regiões, deixando aberta uma oportunidade de exploração da zona para os neerlandeses. Neste contexto, em 1598, e na sequência da fundação no ano anterior de uma Companhia Magalhânica em Roterdão, partia a expedição de Jacob Mahu (1564-1598) com destino ao Estreito de Magalhães. Mahu faleceu ainda no Atlântico sendo o comando assumido por Simon de Cordes (?-1598) que conseguiu pela primeira vez entrar no Pacífico, por via do Estreito de Magalhães. O seu sucesso impulsionou a partida Olivier van Noort (1558-1627) para a região com a intenção de criar uma ligação permanente com a Insulíndia pelo Pacífico. A expedição foi importante para os neerlandeses pois dela resultou a escrita do primeiro roteiro neerlandês da região da autoria do piloto Jan Outghersz, o qual serviu de base para posteriores navegações neerlandesas[71].

A mestria holandesa na passagem do Estreito estava assim assegurada, levando a que a Monarquia Hispânica estivesse agora ela própria interessada em adquirir o conhecimento marítimo neerlandês, dispondo-se a recrutar pilotos neerlandeses e mesmo a espiar navios da jovem República quer no Atlântico, quer no Índico. As expedições neerlandesas de Jacob Le Maire (c. 1585-1616) e Willem Schouten (c. 1567-1625) em 1615-16 e as descobertas geográficas então realizadas na zona, demonstraram que a República Neerlandesa continuava em condições de desafiar a presença e mesmo o conhecimento científico da zona pela Monarquia Hispânica. Em resposta, a Monarquia Hispânica enviou os irmãos Nodal e Diego Ramírez de Arellano (c. 1580-1624) em 1619 para realizarem novo levantamento do Estreito de Magalhães. A disputa pela zona passou a científica quando a expedição hispânica decidiu renomear os novos locais descobertos e baptizados pelos neerlandeses com topónimos hispânicos. Não admira, por isso, que desta expedição tenham resultado novos roteiros e cartografia hispânicos da região[72]. Desta forma, passados cerca de 100 anos, da pioneira viagem de Magalhães e da descoberta do Estreito com o seu nome, a disputa evoluíra de comercial e marítima para verdadeiramente científica.

Um sinal eloquente da disputa científica entre a Monarquia Hispânica e a República Neerlandesa surgiu na publicação do jornal de navegação de William Schouten, publicado pela primeira vez em 1618 e sucessivamente reeditado durante o século XVII. Na gravura neerlandesa (ver apêndice), Magalhães surge frente-a-frente a Schouten. A comparação da mestria náutica ibérica com a neerlandesa é ainda realizada por via da colocação da Vitória frente ao navio congénere neerlandês de Schouten. O ar grave e

[71] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Desenhando (…)**, p. 31.
[72] *Idem*, p. 32.

sério de Magalhães é contraposto pela seriedade e segurança do seu equivalente neerlandês que segurando o compasso e o globo demonstra assim que os neerlandeses já ombreavam com o pioneiro Magalhães na exploração do planeta Terra. Não esquecidos ficavam os outros circum-navegadores que tinham sucedido a Magalhães e que tinham precedido os neerlandeses, particularmente os ingleses, mas em posição de subalternidade de forma a afirmar a preponderância do domínio científico dos mares pela jovem República Neerlandesa. Assim e numa frase, esta ilustração corrobora a influência e a importância que então ainda era reconhecida à circum-navegação de Magalhães-Elcano, cerca de um século depois de esta ter ocorrido.

Desta forma, durante os cerca 100 anos que mediaram entre a viagem de Magalhães-Elcano e a de Schouten, como Henrique Leitão e José María Moreno Madrid concluíram, a exploração do Estreito de Magalhães foi verdadeiramente internacional[73]. Se no início permaneceu como um exclusivo ibérico, ainda no século XVI não se podem negar os contributos científicos e descobertas geográficas realizados pelos navegadores ao serviço de Isabel I e também da República Neerlandesa. Em todo o caso, fica evidente como todas estas gerações de viajantes portugueses, castelhanos, franceses, ingleses, genoveses e neerlandeses ao Estreito de Magalhães desde a década de 1520 foram também motivadas pelo impacto da viagem de Magalhães-Elcano e pela vontade de aprofundar o conhecimento geográfico de uma região de importância nevrálgica na construção de impérios marítimos na época moderna. Esta questão leva-nos, assim, à nossa interrogação final: em que medida a publicação de Linschoten pode ser vista como mais uma das múltiplas consequências da globalização do conhecimento marítimo aberta pela circum-navegação de Magalhães-Elcano?

5. Conclusão

Se por um lado, o contexto científico da publicação do *Itinerário* de Linschoten se encontra fortemente ligado ao ambiente cultural e científico da República Neerlandesa de finais do século XVI[74], por outro lado, esse mesmo ambiente científico é também ele uma consequência da intensificação de rivalidades marítimas, as quais foram escalando desde o início do século XVI. A crescente identificação entre os interesses marítimos portugueses e castelhanos, sobretudo face aos "desafios" franceses e ingleses, a qual teve o seu corolário máximo no período da União Dinástica, teve como contraponto uma activa colaboração entre a França e a Inglaterra e posteriormente entre a Inglaterra e as Províncias Unidas. A circulação da informação náutica era um processo verdadeiramente imparável e incontrolável, por qualquer monarca, por mais poderoso que fosse. Neste sentido, qualquer política de sigilo por mais bem orquestrada que fosse, como Portugal tantas vezes tentou ao longo do século XVI, estava destinada a falhar. A cada obra que transpunha a fronteira de um reino, a cada piloto que viajava para um porto de outro reino ou até a cada missão de espionagem, as fronteiras do conhecimento marítimo

[73] LEITÃO, Henrique; MADRID, José María Moreno – **Atravessando (…)**, p. 19.
[74] Ver nota 6 e 9.

nunca coincidiam com as fronteiras de reinos. Mesmo entre rivais marítimos declarados, se constata que tal sucedeu. O caso do próprio Fernão Magalhães é elucidativo, mas apenas mais um de muitos exemplos da circulação de peritos náuticos portugueses para Castela. Uma história não muito diferente, mas talvez menos frequente pela menor intensidade e força da relação com aqueles reinos, se verifica com a circulação de peritos náuticos portugueses para França e Inglaterra a partir de meados do século XVI. Foi nessa lógica que João Pereira Dantas, embaixador em França e Inglaterra, no período de 1557 a 1568, teve de erigir uma política de estancagem da drenagem de cartógrafos e pilotos portugueses para França e Inglaterra, recorrendo a todo o tipo de estratagemas[75]. Porém, no caso inglês, a importância da conexão a Portugal e Castela na emergência da expansão marítima inglesa é um facto assente e reconhecido no século XVI[76]. Já para o caso francês, existe um menor grau de reconhecimento, enquanto no caso neerlandês é difícil negar o papel fundamental que Linschoten deteve da articulação e passagem do conhecimento marítimo ibérico para a jovem República Neerlandesa.

Se no século XVII a vanguarda da ciência náutica se encontrou primordialmente do lado inglês e neerlandês[77], tal não deve obliterar um processo que se registou anteriormente no século XVI: a circulação do conhecimento marítimo ibérico para França, Inglaterra e Províncias Unidas. Apesar das diferentes geografias e contextos em que este sucedeu, ele foi uma realidade incontornável como bem documentou R. C. D. Baldwin. Como este autor também salientou, tal deveu-se ao facto do conhecimento marítimo, a partir de determinadas cronologias, se ter tornado verdadeiramente internacional na medida em que qualquer reino com aspirações marítimas tinha necessidade de se apropriar dele para preparar expedições marítimas com sucesso[78]. Deste ponto de vista, o caso de Linschoten é apenas mais um caso paradigmático deste processo na análise das relações entre Portugal e os Países Baixos no século XVI. Porém, como também como se procurou demonstrar com as diferentes expedições organizadas logo na década de 1520 para o Estreito de Magalhães, os impactos da viagem de Magalhães-Elcano tiveram longe de se cingirem às relações luso-castelhanas. França e Inglaterra desde cedo demonstraram o seu interesse marítimo pela região, ainda que nem sempre tenham tido condições de o efectivar.

Em todo o caso, a circum-navegação de Magalhães-Elcano, passada a fase de deslumbramento inicial por uma nova descoberta e pelo ambiente de natural curiosidade à escala europeia, teve um impacto mais profundo a nível científico. Na organização de todas as expedições ao Estreito de Magalhães denota-se a necessidade, por diferentes reinos, de dominar tecnicamente a passagem entre o Atlântico Sul e o Pacífico Sul. A

[75] Sobre o tema veja-se o nosso artigo intitulado "Fighting for *Mare Clausum* and *Secret Science*: France, England and Spain in the strategies of ambassador Dantas (1557-1568)" submetido para a revista **Hispania**.

[76] Sobre o tema WATERS, David - **The Iberian Bases of the English Art of Navigation in the Sixteenth Century**; TAYLOR, E. G. R. - **The English debt to Portuguese nautical science in the 16th century**, pp. 5-11; ANDREWS - **Trade, Plunder (...)**, p. 3.

[77] BALDWIN, R. C. D., **The development (...)**., vol. I, p. 529.

[78] *Idem*, p. 517.

necessidade de organizar e sistematizar todo este conhecimento, algo que era sempre realizado na Casa da Índia no caso português e na Casa da Contratação no caso castelhano, começou a ser sentida por Inglaterra e as Províncias Unidas quando iniciaram de forma sistemática as suas expansões marítimas. Dada a inexistência, até à fundação das Companhias Comerciais inglesa e neerlandesa (EIC e VOC), de estruturas semelhantes às ibéricas, este conhecimento, tendeu a ser publicado e divulgado por essa via. É precisamente nesta lógica que a obra de Linschoten se tornou fundamental como ponto a partir do qual a expansão neerlandesa estava destinada a iniciar-se. Para retomar a expressão de Ernst van den Boogaart, o *Itinerário* foi o livro que lançou os primeiros navios neerlandeses ao mar rumo à Ásia[79]. Enquanto obra que procurou compilar, de um modo que de certa forma já anunciava o novo paradigma filosófico-científico que viria a emergir e consolidar-se no século XVII, as principais rotas marítimas então sulcadas no Atlântico, Índico e Pacífico, o *Itinerário* é uma consequência directa de processos de acumulação de conhecimento a uma escala global iniciados décadas antes.

Se a viagem de Vasco da Gama (?-1524) ou a de Cristóvão Colombo (1451-1506) abriram Novos Mundos ao Velho Mundo, por outro lado, foi o drama de Magalhães, para recuperar a expressão de Luís Filipe Thomaz[80], que contribuiu decisivamente para a globalização na consciência europeia de que um novo momento científico chegara: a confirmação de que afinal a Terra era circum-navegável, contrariamente aos que os autores Clássicos tantas vezes tinham proposto. A ideia de uma nova era científica aberta pela viagem de Magalhães foi também sugerida recentemente por António Sánchez[81]. Esta consciência não tardou a afectar diversos outros aspectos da vida cultural e religiosa europeia, mas também a acentuar de forma irreversível os interesses marítimos dos rivais marítimos dos Ibéricos, na certeza que existia mais mundo para descobrir, conhecer e explorar económica e comercialmente. A continuação dessa discussão iniciada na década de 1520 é o que se encontra no *Itinerário* de Linschoten, num momento particularmente sensível em que pela primeira vez no século XVI a hegemonia marítima ibérica começava a dar sinais de fraqueza que podiam ser aproveitados pelos seus rivais. Linschoten compreendeu que nesse mundo em mudança, o conhecimento náutico do "inimigo/rival" ibérico era fundamental para que as Províncias Unidas pudessem ter sucesso na sua estratégia de mundialização do conflito com Filipe II. No entanto, também aqui o caso neerlandês encontra os seus antecedentes com os casos francês e inglês, onde a mesma apropriação do conhecimento marítimo ibérico se verificou em grande parte espoletada pela corrida a um novo tipo de conhecimento que se tornou verdadeiramente global pela primeira vez no século XVI: o conhecimento das ciências do mar, para o qual Fernão de Magalhães com a sua viagem deu também um impulso fundamental.

[79] VAN DEN BOOGAART - **Jan Huygen (...)**, p. 1.
[80] THOMAZ, Luís Filipe - **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer.**
[81] SÁNCHEZ, Antonio - Making a Global Image of the World: Science, Cosmography and Navigation in Times of the First Circumnavigation of Earth, 1492-1522.

Fontes

PIGAFETTA, António, **Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo**, edição, Introdução, Tradução e Notas por Joana Lima, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2021.

Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas, edição de Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, CNCDP, 1997.

LINSCHOTEN, Jan Huygen van, **Discours of the voyages into East and West Indies**, edição de John Wolfe, Londres, 1598.

"Vida e acções de Mathias de Albuquerque cappitão e Viso-Rey do Estado da Índia. Primeira e segunda parte em que se contam todas as suas acções, e as dos insignes feitos que se obraram na memorável tomada do Morro de Chaul. Tresladado no anno de 1749", *Mare Liberum*, 15 (1998), pp. 139-245.

Bibliografia

ANDREWS, Kenneth R., **Trade, plunder, and settlement: maritime enterprise and the genesis of British Empire, 1480-1630**, Nova Iorque, Cambridge University Press, 1984.

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. I, dissertação de mestrado, Durham, Durham University, 1980.

BORGES, Marco Oliveira, **O trajecto final da Carreira da Índia na torna-viagem (1500-1640). Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: acções e reacções**, dissertação de doutoramento policopiada, vol. I, Lisboa, FLUL/UCP/ISCTE/UE, 2020.

BRAUDEL, Fernand, **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**, Lisboa, Dom Quixote, 1995.

CANAS, António José Duarte Costa, **A obra náutica de João Baptista Lavanha (c. 1550-1624)**, dissertação de doutoramento policopiada, Lisboa, FLUL, 2011.

CARVALHO, Patrícia, **Os estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)**, dissertação de mestrado policopiada, Lisboa, FCSH-UNL, 2008.

COLLINS, Edward - Francisco Faleiro and Scientific Methodology at the Casa de la Contratácion in the sixteeenth century. **Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography**, vol. 65, issue 1, 2013, pp. 25-36.

COLLINS, Edward - Portuguese Pilots at the Casa de la Contratácion and the Examenes de Pilotos. **The International Journal of Maritime History**, vol. 26, issue 2, 2014, pp. 1-14.

CUESTA DOMINGO, Mariano, **Tres cartógrafos portugueses en la corte de España: Ribeiro, Lavanha, Teixeira**, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 2010.

DELMAS, Adrien - L'Itinerario de J.H. van Linschoten, Ou l'histoire d'un Divorce Entre Le Livre et La Compagnie Hollandaise Des Indes Orientales (VOC), 1595-1619. **Quaerendo**, 42-1 (2012), pp. 1-25.

FERREIRA, Ana Maria Pereira, **Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI**, Redondo, Patrimonia, 1995.

GARCIA, José Manuel, **Fernão de Magalhães: Lisboa e o início da mundialização**, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2018.

GARCIA, José Manuel, **Fernão de Magalhães, herói, traidor ou mito: a história do primeiro Homem a abraçar o mundo**, Lisboa, Manuscrito, 2019.

HEULHARD, Arthur, **Villegagnon, roi d´Amérique. Un homme de mer au XVIe siècle (1510-1572)**, Paris, Ernest Leroux Éditeur, 1897.

ISRAEL, Jonathan I., **The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall. 1477-1806**, Oxford, Clarendon Press, 1995.

JOURDIN, Michel Mollat du, HABERT, Jacques, **Giovanni et Girolamo Verrazano, navigateurs de François 1er: dossiers de voyages**, Paris, Impremerie Nationale, 1982.

LEITÃO, Henrique, MADRID, José María Moreno, **Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e relatos da travessia do Estreito de Magalhães 1520-1620**, Lisboa, By the Book, 2020.

LEITÃO, Henrique, MADRID, José María Moreno, **Desenhando a Porta do Pacífico**, Lisboa, By the Book, 2021.

LOBATO, Manuel, **Comércio, conflito e religião. Portugueses e espanhóis nas ilhas Molucas entre 1512 e 1618. Contribuição para o estudo da presença europeia na Insulíndia na Época dos Descobrimentos**, trabalho apresentado para efeitos de prestação das provas de acesso à categoria de Investigador Auxiliar, Lisboa, IICT, 2003.

LOUREIRO, Rui Manuel - Inquérito sobre um navegador enigmático. Francisco Gali e as suas viagens transpacíficas. **Revista de História da Cultura**, nº 60 (2019), pp. 90-103.

KNECHT, R. J., **Renaissance Warrior and Patron: the reign of Francis I**, Nova Iorque, Cambridge University Press, 1994.

MADRID, José María Moreno - Circulation and contacts in sixteenth century New Cosmography: Spain, Portugal and Italy. **Culture & History Digital Journal**, 10 (2), 2021, 1-15

MENDES, Gabriel H., **Lucas Jansz. Waghenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal no século XVI**, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1969.

MURPHY, Henry C., **The Voyage of Verrazzano: a chapter in Early History of Maritime Discovery in America**, Michigan, University of Michigan Library, 2005.

NIJOFF, M., **Dirck Gerritsz Pomp, alias Dirck Gerritsz China, de eerste Nederlander die China en Japan bezocht (1544-1604)**, s-Gravenhage, 1915.

PARR, Charles McKew, **Jan Huygen van Linschoten: The Dutch Marco Polo**, Nova Iorque, Thomas Y. Crowell Company, 1964.

PADRÓN, Ricardo, **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as TransPacific West**, Chicago/Londres, 2020.

PINTO, Paulo, **No Extremo da Redonda Esfera: relações luso-castelhanas na Ásia, 1565-1640: um ensaio sobre os impérios ibéricos**, dissertação de doutoramento policopiada, Lisboa, Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Católica, 2010.

POS, Arie - Dirck Gerritsz Pomp e Jan Huygen van Linschoten, Amigos-Aventureiros Na Índia Portuguesa e Pioneiros Da Expansão Marítima Holandesa. **Revista Portuguesa de História Do Livro**, vol. III, no. 5 (1999), pp. 57–92.

RONCIERE, Charles de la, **Histoire de La Marine Française**, vol. III, Paris, Plon-Nourrit et Cto Imprimeurs et Editeurs, 1906.

SÁNCHEZ, Antonio - Making a Global Image of the World: Science, Cosmography and Navigation in Times of the First Circumnavigation of Earth, 1492-1522. **Culture & History Digital Journal**, 10 (2), 2021, pp. 1-24.

SALDANHA, Arun - The Itineraries of Geography: Jan Huygen van Linschoten´s Itinerario and Dutch Expeditions to the Indian Ocean, 1594-1602. **Annales of the Association of American Geographers**, 101 (2011), pp. 149-177.

SALOMONI, David, **Magellano. Il primo viaggo intorno al mondo**, Laterza, 2021.

SCHILDER, Gunter, **Monumenta Cartographica Neerlandica**, Alphen aan den Rijn, Uitgeverij Canaleto/Repro-Holland, 2003.

TAYLOR, E. G. R., **The English debt to Portuguese nautical science in the 16th century**, separata I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo, Lisboa, 1958.

THOMAZ, Luís Filipe, **O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer**, Lisboa, Gradiva, 2018.

VAN DEN BOOGAART, Ernst, **Jan Huygen van Linschoten and the moral map of Asia**, Londres, The Roxburghe Club, 1999.

VAN NETTEN, Djoeke - "Sailing and secrecy. Information control and power in Dutch overseas companies in the late sixteenth and early seventeenth centuries" in **Information and Power in History. Towards a Global Approach**, edição de Ida Nijenhuis, Marijke van Faassen, Ronald Sluijter, Joris Gijsenvergh and Wim de Jong, London, Routledge, 2020, pp. 157-171.

VILA-SANTA, Nuno, "Resistência e contemporização: tensões políticas na implementação da Contra-Reforma no Estado da Índia (1557-1580)" in **Martinho Lutero e Portugal: diálogos, tensões e impactos**, edição de Edite Alberto, Ana Paula Avelar, Margarida Lalanda e Paulo Lopes, Lisboa, CHAM/Edições Humus, 2019, pp. 153-172.

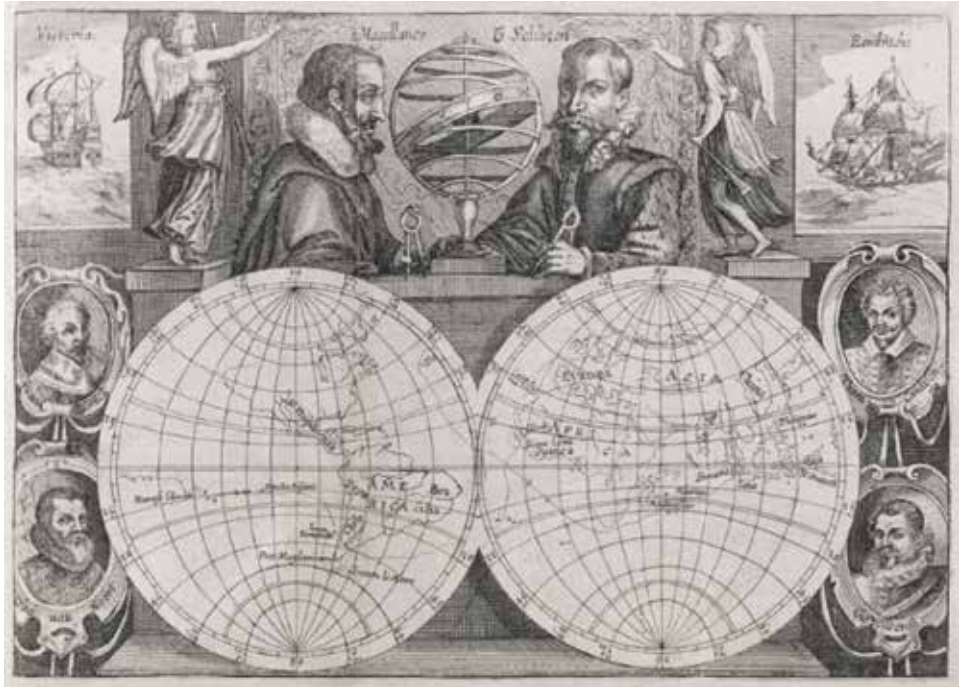
VILA-SANTA, Nuno - Jan Huygen van Linschoten and the *Reys-gheschrift*: Updating Iberian Science for Dutch expansion, **Historical Research**, vol. 95, issue 265, pp. 1-22.

WATERS, David W., **The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart times**, Londres, Hollis and Carter, 1958.

WATERS, David, **The Iberian Bases of the English Art of Navigation in the Sixteenth Century**, Lisboa/Coimbra, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1970.

WROTH, Lawrence C., **The voyages of Giovanni da Verrazano, 1524-1528**, New Haven, Yale University Press, 1970.

IOVRNAEL
Ofte
Beschrybinghe van de
Wonderlijcke reyse/ ghedaen door Willem Cornelisz
Schouten van Hoorn, inde Jaren
1615. 1616. en 1617.
Hoe hy bezuyden de Strate van Magel-
lanes een nieuwe Passagie tot inde groote Zuyd-
zee ontdeckt/ en door den gheheelen Aerd-
kloot omghezeylt/ heeft.
Wat Eylanden, vreemde volcken en wonderlijcke
avonturen hem ontmoet zijn.
't Amsterdam,
Op Willem Janſz. opt' water inde Sonnewyser /1618.



Gravura de Willem Cornelisz Schouten com um imaginário Fernão de Magalhães, publicada no relato neerlandês de 1618 (sucessivemente reeditado durante o século XVII) do jornal das suas navegações

MAGALHÃES E ELCANO E A EXPLORAÇÃO DAS "PACÍFICAS ÀS ÍNDICAS ÁGUAS"

João Abel da Fonseca[1]

Resumo

Corria o mês de Junho de 1864 quando saiu dos prelos da 'Imprenta Nacional de Santiago de Chile' a obra do historiador chileno Diego de Barros Arana, intitulada Vida i Viajes de Hernando de Magallanes. Em 1881, no seguimento do interesse que alguns sócios da então Academia Real das Sciencias de Lisboa vinham mantendo pelo estudo da vida e da famosa viagem de Fernão de Magalhães, foi dada à estampa pela sua tipografia a tradução do espanhol da referida obra, de que foi encarregado Fernando de Magalhães Villas-Boas, bacharel formado em Matemática pela Universidade de Coimbra, coronel do Corpo do Estado Maior e Secretário da Escola Politécnica de Lisboa. O corpo da obra, dividida em dez capítulos, acrescida de ilustrações e do referido apêndice, atestam o estado da arte sobre o tema em apreço na segunda metade do século XIX, através das considerações significadas, a par da citação de trechos de obras de autores conhecidos, nacionais e estrangeiros.

Fiéis aos propósitos enunciados, sobre «a complexa análise que pode ir desde uma dimensão biográfica à abordagem macro-historiográfica», pensamos poder contribuir com o singelo estudo, ora proposto, para melhor se entender a «abordagem plural sobre a construção do conhecimento em torno das "Pacíficas às Índicas águas"», mormente, recorrendo ao capítulo VIII da obra de Barros Arana: "A esquadrilha de Magalhães entra no grande oceano. Dão-lhe o nome de Mar Pacifico os maritimos hespanhoes".

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; 1.ª viagem de circum-navegação; bibliografia magalhânica, sécs. XVI-XIX; Diego de Barros Arana.

Abstract

In June 1864, the Imprenta Nacional de Santiago de Chile published Chilean historian Diego de Barros Arana's work entitled Vida i Viajes de Hernando de Magallanes. Following the interest shown by some members of the Royal Academy of Sciences of Lisbon regarding the life and the famous voyage of Fernão de Magalhães, the Spanish translation of the aforementioned work was published, in 1881, under the supervision of Fernando de Magalhães Villas-Boas, a mathematics graduate from the University of

[1] Licenciado em História e pós-graduado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela FLUL. Investigador Projecto DIAITA – Património Alimentar da Lusofonia, do Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos da Universidade de Coimbra. Investigador do Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão. jobe8304@hotmail.com

Coimbra, colonel and secretary of the Polytechnic School of Lisbon. The body of the work, divided into ten chapters, plus illustrations and appendix, attests to the state of the art on the subject at hand in the second half of the 19th century, through significant considerations, along with the citation of extracts from works by well-known authors, both national and foreign. Faithful to the stated purposes on "the complex analysis that can range from a biographical dimension to the macro-historiographical approach", we believe we are able to contribute with a study to better understand the "plural approach on the construction of knowledge about the "Pacific to the Indian waters", especially resorting to chapter VIII of Barros Arana's work: "Magalhães' squadron enters the great ocean. The Spanish sailors call it the Pacific Sea".

Keywords: Fernão de Magalhães; first circumnavigation voyage; Magalhães' bibliography, 16th-19th century; Diego de Barros Arana.

I - Introdução

Na edição portuguesa da obra em apreço de Barros Arana, que passamos a seguir, ao iniciar a «Advertencia Preliminar do Auctor», podemos ler:

> «Ainda quando a viagem empreendida por Magalhães não tivesse produzido senão o reconhecimento da extremidade meridional do continente americano, o descobrimento do Estreito a que a posteridade deu o nome do celebre viajante, e a navegação de mares desconhecidos, só por isso devera ella ser considerada como uma das mais notaveis empresas levadas a cabo n'aquelle seculo de atrevidas explorações. Esta viagem, porém, assignala além d'isso um dos mais solidos progressos que nunca a geografia houvera feito. […] A importancia d'esta viagem foi reconhecida pelos contemporaneos de Magalhães. O celebre collector das relações de viajantes, João Baptista Ramusio, quando publicou no primeiro tomo da sua collecção, a traducção italiana da historia da viagem de Magalhães, escripta por Maximiliano Transilvano, dizia em uma advertência: "A viagem executada pelos hespanhoes em volta do mundo no espaço de tres annos, é uma das maiores e mais maravilhosas empresas acabadas no nosso seculo, e ainda das que sabemos dos antigos, porque esta excede a todas as conhecidas até agora… e se os grandes philosophos da antiguidade tivessem ouvido referir os acontecimentos e o fim desta viagem, ficariam pasmados e fora de si."»[2].

Importa ter em atenção que o autor, no trecho anterior, cita uma passagem da famosa colecção de Ramusio, referindo que aquela tinha sido colhida numa obra de Maximiliano Transilvano. Deixamos, desde já, as suas identificações, nas primeiras edições:

TRANSYLVANUS, Maximilianus – *De Moluccis insulis, itemq[ue] alijs pluribus mira[n]dis, quæ nouissima Castellanorum nauigatio sereniss. Imperatoris Caroli. V. auspicio suscepta, nuper inuenit*. Coloniæ: In aedibus Eucharij Ceruicorni, 1523;

RAMUSIO, Giovanni Battista – *Delle Navigationi et Viaggi*, vol. I. In Venetia: Nella Stamperia de Givnti, 1550.

Barros Arana prossegue, agora citando um autor do século XIX:

> «Não ha vida mais terrivel que a de Magalhães, diz Michelet. Tudo é combate, navegações longinquas, fugas e processos, naufragios e assassinio frustrado, emfim a morte entre os barbaros. Peleja em Africa. Peleja na India. Vive entre os malayos tão bravos e tão ferozes. Elle mesmo parece havel-o sido. […] Magalhães disse: "Vamos adiante". Buscou, volveu, desenredou-se de cem ilhas, entrou n'um mar sem limites, Pacifico n'aquelle dia, e que tem conservado até hoje este nome. […] Não ha nada mais grandioso que esta viagem. Desde então o globo ficou certo da sua redondeza. Essa maravilha physica da agua uniformemente estendida sobre uma bola, a que adhere sem despegar-se, este milagre estava demonstrado. Estava finalmente reconhecido o Pacifico, esse grande e mysterioso laboratório, onde, longe da nossa vista, a natureza trabalha profundamente a vida, nos elabora mundos, continentes novos. Revelação de immenso alcance, não só material senão também moral, que

[2] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 5-6.

centuplicava a audacia do homem e o lançava em outra viagem sobre o livre oceano das sciencias, no esforço temerario e fecundo de dar a volta ao infinito.[3]»[4].

O autor, depois de significar que até ao momento em que iniciara esta obra não havia de Magalhães «um estudo completo, uma biografia capaz de o dar a conhecer, de revelar o alcance do seu genio, a direcção do seu caracter, os seus antecedentes, a sua vida», acrescenta que «a sua pessoa tem sido quasi completamente esquecida». E prossegue:

«Conheço apenas tres[5] ensaios biographicos de Fernão de Magalhães. Escreveu o primeiro, o contra-almirante francez Rossel (*Biographie Universelle*, tom. XXVI) com conhecimento das obras hespanholas que tratam d'esta viagem; o segundo, D. Martim Fernandes Navarrete á frente do tom. IV da sua importante *Coleccion de los Viages i Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*; o terceiro, foi publicado por Mr. Ferdinand Denis no tom. XXXII da *Nouvelle biographie générale*. Posto que todos possuam certo merecimento, o segundo é sem duvida o mais estimavel e o mais completo.»[6].

Barros Arana vem a terminar a «Advertencia Preliminar do Auctor», esclarecendo o leitor:

«Como aquelle celebre viajante foi o primeiro descobridor do territorio chileno, tive que estudar as suas explorações para as dar a conhecer em uma historia geral do Chile em que trabalho há muitos annos. Nas historias dos descobrimentos e conquistas dos hespanhoes e portuguezes no seculo XVI, encontrei toda a sorte de noticias; quis porém adiantar as minhas investigações nos documentos e relações que permanecem inéditos, e n'esta tarefa me engolfei durante a minha viagem a Hespanha em 1859 e 1860. Desde logo porém reconheci que o sabio historiographo João Baptista Muñoz, tinha já feito todo o trabalho de investigação no proposito de o aproveitar para a continuação da sua *Historia del nuevo mundo*, da qual deixou publicado apenas um volume. Muñoz tinha esquadrinhado com todo o acerto os archivos de Hespanha e Portugal; tinha copiado os documentos mais importantes e extractado os de menos interesse, e tinha reunido o mais rico cabedal de noticias que se podia desejar. O proprio Navarrete muito pouco mais fez que do que publicar os documentos que Muñoz havia já recopilado na sua valiosa collecção de manuscriptos.

N'esta collecção, que se conserva na rica biblioteca da Real Academia de Historia de Madrid, na qual tive entrada franca, graças à illustrada liberalidade d'aquella corporação, colhi copiosos dados que escrupulosamente ia apontando e que poucos

[3] Esta nota é do autor, e assim nos obriga mantê-la tal como ocorre na obra: «Michelet, *La mer*, liv. II, pag. 284 e seguintes (Paris, 1861)».
[4] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 6-8.
[5] Nota do autor: «Não merecem este nome a erudita introducção que Carlos Amoretti poz na sua esmerada reimpressão do *Primo Viaggio attorno il mondo*, escripto por Antonio Pigafetta (Milão, 1800), nem a pequena biographia que acompanha a reproducção d'esta mesma obra nos *Voyageurs anciens et modernes*, de E. Charton (tom. III, pag. 266, Paris, 1855). O *Journal illustré des voyages e des voyageurs* (tom. II, pag. 95, Paris, 1855) publicou uma biographia de Magalhães, curiosa pelos erros, juntamente com um retrato de pura phantasia, destinada a preceder uma nova reimpressão do *Viaggio* de Pigafetta.».
[6] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 8-9.

> mezes depois poude augmentar no precioso archivo das Indias depositado em Sevilha. Insensivelmente, as minhas notas excederam os limites que a principio me tinha fixado. Buscando noticias ácerca do descobrimento da extremidade meridional do continente americano, tinha reunido todos os antecedentes necessarios para fazer uma biographia de Magalhães, tão completa quanto m'o permitissem as minhas forças e os documentos que restam d'aquella celebre viagem. Era-me já materialmente impossivel fazer entrar n'uma historia geral do Chile todas as noticias que tinha recolhido. Forçoso me foi por tanto emprehender outro trabalho de diverso género, um ensaio especial sobre a vida e viagens do famoso descobridor. Tal foi a origem do presente livro.»[7].

Um breve relance pelo já exposto permite-nos avaliar como Barros Arana se esforçou na pesquisa a que se havia proposto, tentando elencar o maior número possível de autores que, até ao momento da redacção desta sua obra, se tinham dedicado ao estudo da vida e das viagens de Fernão de Magalhães. Veremos como se excedeu neste copioso trabalho que, pensamos, merece uma maior divulgação no seio da academia.

II – Autores e obras citadas ao longo dos 10 capítulos

Capítulo I, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Nascimento e familia de Fernão de Magalhães. Embarca para a India. Expedição á costa oriental da Africa. Regressa a Portugal. Magalhães faz a primeira campanha contra Malaca. Mallograda expedição ás Molucas. Magalhães regressa a Lisboa. Faz uma nova campanha em Africa. Correrias de Azamor. É ferido com uma lançada. O rei desattende os seus serviços.Projectos de futuros descobrimentos. Rui Faleiro. Magalhães desnaturalisa-se de Portugal e passa á Hespanha.»[8].

No capítulo I, a propósito da família de Magalhães, cita Manuel Severim de Faria[9], nas *Notícias de Portugal*. Ao falar dos primeiros anos do jovem Fernão, possivelmente, na corte, como pajem da rainha D. Leonor, onde teria feito os primeiros estudos, bem como tomado a decisão de servir na Índia, refere a *Historia de las Molucas*, e os *Anales de Aragon*, de Bartolomé Leonardo de Argensola[10]. Referindo-se à armada de 1505, em que Magalhães parte, cita uma passagem dos *Dialogos de varia historia*, de Pedro de Mariz, ao falar de D. Francisco de Almeida: «pessoa d'altos merecimentos e qualidades para grandes e difficultosas empresas, e em guerras contra mouros d'Africa e de Granada mui experimentado»[11]. Ao relatar a expedição punitiva que D. Francisco de Almeida enviou à costa oriental de África, em 1506, comandada por Nuno Vaz Pereira, cita um trecho da *Asia*

---

[7] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 10.
[8] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.11.
[9] Nota do autor: «Manuel Severim de Faria, *Noticias de Portugal*, disc. III, pags. 83, 99 e 139, ed. de 1740, addicionada por J. Barbosa». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.11.
[10] Nota do autor: «Argensola, *Historia de las Molucas*, liv. I, pag. 6; – Id. *Anales de Aragon*, liv. I, cap. 13, pag. 133». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 12.
[11] Nota do autor: «Pedro de Mariz, *Dialogos de varia historia*, dial. IV, cap. XV, pag. 244». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.13.

Portuguesa, de Manuel de Faria e Sousa, para significar que aquela partira «com algumas pessoas assignaladas, entre as quaes Fernando de Magalhães, aquelle nomeado da fama por illustre descobridor»[12]. Já no período subsequente à chegada à Índia da armada que saíra de Lisboa em Abril de 1508, comandada por Diogo Lopes de Sequeira, vem Barros Arana a descrever os vários momentos em que Magalhães se distinguiu, nomeadamente, após a retirada de Malaca, em 1509, quando este ajudou vários camaradas a salvarem-se, entre os quais Francisco Serrão. Para tal, o nosso autor recorre a passagens que identifica nas *Decadas da Asia*, de João de Barros, bem como, na *Histoire des Découvertes et Conquestes des Portugais dans le Nouveau Monde*, de Joseph-François Lafitau, e na *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Oceano que llaman Indias Occidentales*, de Antonio de Herrera[13].

Após o regresso de Magalhães ao reino, e a propósito da armada destinada à tomada de Azamor, em 1513, comandada por D. Jaime, duque de Bragança, em que aquele participa, Barros Arana vem a significar que: «É provável que Fernão de Magalhães entrasse n'aquelle numero, posto que o prolixo historiador das conquistas dos portuguezes em Africa não designe o seu nome entre os dos distinctos personagens da expedição»; apoiado na leitura da *Africa Portuguesa*, de Manuel de Faria e Sousa[14]. São conhecidas as acusações que recaíram sobre Magalhães, após a jornada magrebina, o que o teria levado a cair em desgraça junto de D. Manuel I, ao recusar-lhe o aumento solicitado do valor da moradia:

> «Parece que não fôra a cubiça de dinheiro que o estimulara a fazer aquelle requerimento, porque o augmento era quasi insignificante, ao passo que o valimento que com ella se alcançava era muito consideravel. […] "por que crescer n'isto um real é crescer muito em opinião."[15]»[16].

Barros Arana recorre, neste caso, à citação de um pequeno trecho que pode ler-se na *Europa Portuguesa*, de Manuel de Faria e Sousa, corroborado na obra de Lafitau, já citada acima, e prossegue, desta feita, recorrendo à opinião partilhada por Giovanni Pietro Maffei, na sua *Historiarum Indicarum*, significando:

> «Os historiadores que relatam este contratempo, não deixam de notar que a inveja de homens de escasso merecimento foi a principal parte para que se consummasse aquella injustiça. Apenas um, assumindo um tom moralisador, diz que os homens avaliam sempre os seus merecimentos em mais do [que] eles valem[17]: observação

[12] Nota do autor: «Manuel de Faria e Sousa, *Asia Portuguesa*, tom. I, part. I, cap. 10, pag. 91». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.14.

[13] Notas do autor: «João de Barros, *Decadas da Asia*, dec. II, liv. IV, cap. I, pag. 375. – Herrera, *Hechos de los castellanos en las Indias Occidentales*, dec. II, cap. XIX, pag. 66. Ed. de Madrid, 1601; Barros, dec. II, cap. IV, pag. 417. – Lafitau, *Histoire des découvertes et conquestes des portugais*, liv. V, tom. II, pag. 37». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 14-16.

[14] Nota do autor: «Faria e Sousa, *Africa Portuguesa*, cap. VII, pag. 108». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.19.

[15] Nota do autor: «Faria e Sousa, *Europa Portuguesa*, tom. II, part. IV, cap. I. – Lafitau, liv. VIII, tom. III, pag. 45».

[16] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 20.

[17] Nota do autor: «Maffei, *Historiarum Indicarum*, liv. VIII, pag. 309 (Caen, 1614)».

> injusta, quando applicada a Fernão de Magalhães, que pelo seu genio, pelo seu caracter, estava destinado para levar a cabo empresas dignas de Christovão Colombo e de Vasco da Gama.»[18].

O autor continua a relatar:

> «Desde então, consagrou-se particularmente ao estudo theorico das cosmographia e da náutica, assim como á composição de uma obra sobre os paizes que tinha visitado. D'esta época da sua vida data certamente a "descripção dos reinos, costas, portos e ilhas da India", que chegou até aos nossos dias escripta em lingua castelhana, e que se conserva ainda inedita. Á imitação dos geographos do seu seculo, Magalhães descreve aquellas terras percorrendo as costas desde o cabo de Boa Esperança para diante, notando os portos, ilhas e cidades, e descrevendo mui summariamente os costumes dos seus habitantes. Posto que o frontispicio do manuscripto hespanhol diga que seu auctor, Fernão de Magalhães, viu e percorreu tudo o que descreve, é evidente que os copistas ou traductores castelhanos lhe introduziram intercalações e variantes de transcendencia[19]. D'este modo, uma obra tão importante para conhecer o ponto a que tinham chegado os conhecimentos geographicos dos portuguezes n'aquella época, e mais util ainda para conhecer a extensão das viagens de Magalhães na India, foi adulterado por aggregações posteriores que lhe roubam a maior parte do merecimento.»[20].

A propósito dos portugueses de merecimento com quem Fernão de Magalhães se relacionou, Barros Arana cita um trecho muito breve da *Historia general de las Indias por el Capitan Gonzalo Hernandez de Oviedo y Valdez* (1536), em que este autor qualifica o mérito de Rui Faleiro:

> «Entre as pessoas com que Magalhães contraíu amisade n'aquella conjunctura, se distingue Ruy Faleiro ou Rodrigo Faleiro, habitante da pequena villa da Covilhã, "grande homem na cosmographia e astrologia e outras sciencias humanas" como

[18] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 20.

[19] Nota do autor: «A obra de Magalhães tem por titulo: *Descripcion de los reinos, costas, puertos i islas que hai en el mar de la India oriental i costumbres de sus naturales: su gobierno, religion, comercio i navegacion, i de los fructos i efectos que producen aquellas vastas rejiones, com otras noticias mui curiosas; compuesto por Fernando Magallanes, piloto portugues que lo vio i anduvo todo*. Examinei uma copia d'esta obra, de lettra do seculo XVI, que possuia em Madrid o erudito bibliophfilo D. Paschoal de Gayangos.». ARANA 1, 21. A este propósito, vem Barros Arana a introduzir no final da sua obra uma «Correcção do Auctor» onde pode ler-se: «No capítulo I, fizemos menção de uma *Descripcion* da India oriental que existe inedita e que se attribue a Magalhães, como declara o manuscripto que havemos consultado. D. Martim Fernandes Navarrete havia já suspeitado que esta obra não fôra composta por Magalhães; mas o erudito historiador do Brasil, Francisco Adolpho de Varnhagen, que examinou detidamente aquelle manuscripto, observou que não era senão uma imperfeita traducção castelhana da obra, que, sobre o mesmo assumpto, compozera Duarte Barbosa, e que só foi publicada pela primeira vez em 1813, pela Academia Real das Sciencias de Lisboa, na *Collecção de noticias para a historia e geographia das nações ultramarinas*, vol. II. Tão pouco conhecida era a obra de Barbosa, ainda em Portugal, que ao começar a sua publicação, os editores a traduziam do italiano da collecção de Ramusio; e só depois de impressa uma parte d'ella, é que se achou o manuscripto portuguez que se julgava perdido. Não é para estranhar que, em Hespanha se fizesse no seculo XVI uma traducção d'aquella obra, e se attribuisse a Magalhães.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 173.

[20] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 20-21.

> diz Oviedo[21]. Os seus inimigos, exasperados contra elle, já pelo genio atribiliario, já, sobretudo, por se haver empenhado na tentativa de Magalhães, diziam d'elle que era um ignorante, e que só as inspirações de um demonio familiar o podiam fazer passar por sabio em certas occasiões. Faleiro, não obstante, possuia sobre a nautica os conhecimentos mais solidos que então se professavam; comprehendeu o pensamento de Magalhães, e com toda a resolução se associou á sua empresa. Um seu irmão, Francisco Faleiro, homem de bastante merecimento tambem, se offereceu gostosamente para os acompanhar em seus trabalhos.»[22].

No último parágrafo deste capítulo, quando descreve a saída de Magalhães de Portugal, para ir servir na corte de Carlos I de Espanha, vem ainda Barros Arana a apoiar as suas considerações a propósito da estância 140 do Canto X d'*Os Lusíadas*[23], recorrendo ao testemunho de dois autores portugueses, nomeadamente, aos comentários de Manuel de Faria e Sousa, nos *Lvsiadas de Lvis de Camoens* (Madrid, 1639), bem como, de Diogo Barbosa Machado, no tomo II da *Bibliotheca Lusitana* (Lisboa, 1747):

> «Antes de deixar a patria, Magalhães quiz desnaturalizar-se d'ella, como cumpria a um fidalgo do seculo XVI. E assim o fez, por actos publicos, com toda a solemnidade, para poder offerecer os seus serviços livremente a quem melhor quizesse[24]. Separando-se então dos seus amigos, a quem queria adiantar-se, partiu para Sevilha. Chegou a esta cidade no dia 29 de outubro de 1517, disposto a apresentar-se a Carlos I de Hespanha, e fazer-lhe as suas propostas para emprehender a viagem.»[25].

Seria fastidioso continuarmos a descrição dos sucessivos momentos históricos em que Barros Arana, para os relatar, se apoia em obras dos mais diversos autores portugueses e estrangeiros, que vai citando ao longo dos dez capítulos do seu livro. Não corresponderia, aliás, ao propósito do nosso bosquejo singelo, nem tal se adequaria ao espaço que nos foi concedido. Contemplámos, como mero exemplo, o que pode ler-se acima sobre o capítulo I. Para os restantes nove capítulos limitar-nos-emos a enunciar os assuntos abordados, e a elencar os novos autores citados e as respectivas obras. Afinal, o que nos importa é evidenciar como Barros Arana se revelou um profundo conhecedor da bibliografia afim, ao seu dispor.

---

[21] Nota do autor: «Oviedo, *Historia general de las Indias*, liv. XX, cap. I». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 22.

[22] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 22.

[23] «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».

[24] Nota do autor: «Faria e Sousa, *Comentarios a la Lusiada de Camoens*, tom. III, coment. á oitava 140 do canto X. – Barbosa, *Bibliotheca Lusitana*, tom. II, pag. 31.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 23.

[25] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 23.

Capítulo II, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Familia de Diogo Barbosa. Casa Magalhães com uma filha d'elle. Faz as suas propostas á Casa da Contractação de Sevilha. Linha divisória das possessões hespanholas e portuguezas. João d'Aranda. Primeiras desavenças com Faleiro. Viagem de Magalhães e Faleiro a Valladolid. Serviços prestados a ambos por Aranda. Celebram com este um contracto dando-lhe parte nos lucros da empresa.»[26].

Tal como foi explicitado acima, segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

LOPEZ de HARO, Alonso – *Nobiliario Genealogico de los Reyes y Titulos de España*. En Madrid: por Luis Sanchez Impressor Real, 1622[27];

ZÚÑIGA, Diego Ortiz de – *Anales Eclesiasticos y Seculares de la muy leal ciudad de Sevilla*. Madrid: En la Imprenta Real, 1796[28];

RAMUSIO, Giovanni Battista – *Delle Navigationi et Viaggi*, vol. I. In Venetia: Nella Stamperia de Givnti, 1550[29];

Livro de Duarte Barbosa – Collecção 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, tom. II, num. VII. Lisboa: Na Typografia da mesma Academia, 1813, I-IX, 231-394[30];

NAVARRETE, Martin Fernandez de – *Coleccion de los Viages i Descubrimientos, que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, tom. IV – Expediciones al Maluco. = Viage de Magallanes y de Elcano. De Orden de S. M. Madrid: En la Imprenta Nacional, 1837[31];

VEITIA LINAGE, Joseph de – *Norte de la Contratacion de las Indias Occidentales*. En Sevilla: Por Juan Francisco de Blas, Impressor mayor de la dicha Ciudad, 1672[32];

PEREIRA, Juan de Solorzano – *Politica Indiana*. Madrid: Diego Diaz de la Carrera, 1648[33];

---

[26] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 25.

[27] Nota do autor: «Lopez de Haro, *Nobiliario de España*, liv. VII, part. II, pag. 189». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 26.

[28] Nota do autor: «Ortiz de Zúniga, *Anales de Sevilla*, liv. XIV, tom. III, pag. 409 (Madrid, 1796)». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 26.

[29] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 26.

[30] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 26.

[31] Nota do autor que abrange as três referências: «O collector italiano J. B. Ramusio, publicou em 1554 (sic) no vol. I das suas Navigazioni e viaggi (sic) uma traducção incompleta da interessante relação de Duarte Barbosa. Só em 1813 se publicou em Lisboa original completo d'este livro, no tomo II da *Collecção de noticias para a historia e geographia das nações ultramarinas* (sic). Em um documento contemporaneo de Duarte Barbosa, se affirma que era sobrinho de Diogo. Veja-se a carta de Sebastião Alvares ao rei de Portugal no tom. IV da *Coleccion* de Navarrete, pag. 153». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 26.

[32] Nota do autor: «Veitia i Linaje, *Norte de la contratacion de las Indias occidentales*, liv. I, cap. I». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 27.

[33] Nota do autor: «Solorzano, *Política Indiana*, liv VI, cap. 17». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 27.

GOMARA, Francisco Lopez de – *Primera y segunda parte de la historia general de las Indias con todo el descubrimiento y cosas notables que han acaecido dende que se ganaron hasta el año de 1551. Con la cõquista de Mexico y de la nueva España*. En Çaragoça: Taller de Agustin Millan, 1552;

VARGAS Y PONCE, José de (ed., introd. e Parte II) – *Relación del último viage al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786*. Madrid: Por la Viuda de Ibarra, Hijos y Compañia, 1788;

HUMBOLDT, Alexandre de – *Histoire de la Géographie du Nouveau Continent Et des Progrès de l'Astronomie Nautique aux Xve Et Xvie Siècles*, Tome Premier. Paris: Théodore Morgand, Editeur, 1836;

PIGAFETTA, Antonio – *Primo viaggio intorno al globo terracqueo ossia ragguaglio della navigazione alle Indie Orientali per la via d'Occidente fatta sulla squadra del Capit. Magaglianes negli anni 1519-1522. Ora pubblicato per la prima volta, tratto da un Codice MS. della Biblioteca Ambrosiana di Milano e corredato di note da Carlo Amoretti…* In Milano: Nella Stamperia di Giuseppe Galeazzi, 1800;

AMORETTI, Carlo – Vd. acima;

Historia de la Marina Real Española: desde el descubrimiento de las américas hasta el combate de Trafalgar. [la redacción del t.1 por José Ferrer de Couto comprende hasta la página 594 inclusive], José March y Labores [el resto de la obra]. Madrid: [s.n.], 1854 (Imprenta de José María Ducazcal)[34];

COUTO, José Ferrer de – Vd. acima;

LABORES, José March y – Vd. acima.

Capítulo III, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «A côrte do rei de Hespanha. Magalhães e Faleiro encontram um protector no bispo de Burgos. Primeiras conferencias com os ministros do rei. Manifestam os seus projectos e fazem propostas para tentar novos descobrimentos. Duvidas cosmographicas suscitadas por esses projectos. Confiança de Magalhães. Contracto celebrado com a corôa. Disposições do rei em favor da viagem. Ciumes da côrte de Portugal. Reclamações diplomaticas. Difficuldades que oppõem os officiaes da Casa da Contractação. O rei applana-as. Novas e inuteis reclamações do embaixador portuguez.»[35].

[34] Nota do autor que abrange as seis referências: «O chronista Lopez de Gomara, no cap. XC, da sua *Historia general de las Indias*, incorreu no erro de affirmar que Magalhães fez os seus ajustes com o Cardeal Ximenes de Cisneiros. D. José Vargas e Ponce, auctor da relação histórica das viagens ao estreito de Magalhães que acompanha a *Viaje de la fragata Santa Maria de las Cabezas*, repete a mesma coisa: veja-se a pag. 180. O mesmo equivoco commeteu o barão de Humboldt no tom. I, pag. 304 da sua *Histoire de la géographie du nouveau continent*; e Amoretti na Introducção á viagem de Pigafetta, pag. XXXI. Os auctores da *Historia de la real marina espanola* (Madrid, 1854), repetem este erro, que junto a outros muitos tornam esta obra indigna de todo o credito.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 30.

[35] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 35.

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

SANDOVAL, Prudencio de – *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V maximo, fortissimo Rey catholico de España y de las Indias, Islas, y tierra firme del Mar Oceano, &c.* Valladolid, 1604;

MIÑANA, José Manuel – *Continuacion de la Historia General de España del P. Juan de Mariana*, Tomo I. En Madrid: Por Don Benito Cano, 1793;

ANGLERIUS, Petrus Martyr – *Opus epistolarum Petri Martyris Anglerii Mediolanensis... cui accesserunt Epistolae Ferdinandi de Pulgar coaetanei latine pariter atque hispanicae cun Tractatu hispanico de viris Castellae illustribus. Editio postrema.* Amstelodam: typis Elzevirianis veneunt Parisiis: apud Fredericum Leonard, 1670; – *Opus epistolarum*. Alcala, 1530;

FERRER del RIO, Antonio – *Decadencia de España. Primera parte, Historia del levantamiento de las Comunidades de Castilla: 1520-1521*. Madrid: Establecimiento tipográfico de Mellado, 1850[36];

ROBERTSON, William – *The history of the reign of Charles the Fifth, Emperor of Germany; and of all the kingdoms and states in Europe, during his age...*, Vol. I. [Philadelphia] America: Printed [by Robert Bell] for the subscribers, 1770; – *ibidem*, London: Printed for W. Strahan, T. Cadell, 1772[37];

IRVING, Washington – *A History of the Life and Voyages of Christopher Columbus*. London: Published by John Murray, Albemarle Street, 1828[38];

CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *Historia do descobrimento & conquista da India pelos portugueses. Livro Primeiro*. Coimbra: João de Barreira & João Alvares, 1552[39];

VASCONCELOS, D. Agostinho Manuel de – *Vida y acciones delrey Don Juan el II, decimo tercero Rey de Portugal*. Madrid: En la Imprenta de Maria de Quiñones, 1629[40].

---

[36] Nota do autor que abrange as quatro referências: «Sandoval, *Historia de Carlos V*, liv. III §, XVI, folh. 77 (Valladolid 1604). – Miñana, *Continuacion de la historia de Mariana*, liv. I, cap. III. – Petrus Martyr, *Opus epistolarum*, epist. 662, 663 e 703. – Ferrer del Rio publicou em castelhano estas tres epistolas entre os documentos da sua *Historia de las comunidades de Castilla* (Madrid, 1851).». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 36.

[37] Nota do autor: «Robertson, *History of Charles V*, liv. I.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 36.

[38] A propósito do bispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca. Nota do autor: «Os historiadores hespanhoes, respeitando o caracter que revestia este prelado, não se atreveram a caracterisal-o com o seu verdadeiro colorido. Veja-se W. Irving, *Life of Colombus*, e particularmente o appendice num. XXXII no fim d'esta obra.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 36.

[39] Nota do autor: «Lopes de Castanheda, *Historia do descobrimento e conquista da India pelos portuguezes*, tom. I, introdução.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 37.

[40] Nota do autor: «Agostinho Manuel de Vasconcellos, *Vida e acciones del rey don Juan II, decimo terceiro rey de Portugal*, liv. VI, Folh. 293 e 294 (Madrid, 1639).». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 42.

Capítulo IV, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Inutilidade de Faleiro para os trabalhos da esquadra. Actividade de Magalhães. Contrariedades que soffria. Desordem provocada contra elle. Justiça que o rei faz a Magalhães. Actividade no aprestamento da esquadra. Instrucções do rei. Os agentes portuguezes tratam de peitar Magalhães e Faleiro. O rei separa este da esquadra. Ultimos aprestos. Magalhães recebe o estandarte real. Saem os navios de Sevilha. Testamento de Magalhães. Larga a expedição de S. Lucar de Barrameda.»[41].

Neste capítulo não ocorreram citações de novos autores, nem de novas obras.

Capítulo V, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Noticia da esquadrilha de Magalhães. Disposições para regular a marcha. Demora em Tenerife. Primeiras desinteligências com João de Cartagena. Magalhães mette-o na prisão. A esquadrilha avista as costas americanas. Entra na bahia do Rio de Janeiro. Negociações com os indigenas. Reconhecimento do Rio da Prata. Arribada á bahia de S. Julião. Decide-se Magalhães a passar ali o inverno. Descontentamento dos capitães. Tramam uma conspiração. Apoderam-se os sublevados de tres embarcações. Rigidez de Magalhães. Morte de Luiz de Mendonça. O chefe da esquadra suffoca a sublevação. Castigo dos amotinados.»[42].

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de – *Historia Geral do Brazil*, tom. I. Madrid: Imprensa da V. de Dominguez; Rio de Janeiro: Acha-se em caza de E. e H. Laemmert, 1854[43];

ALBO, Francisco – *Diario de Navegação*. Publicado por Navarrete no tom. IV da sua *Coleccion*. Vd. acima[44].

Capítulo VI, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Manda Magalhães fazer um reconhecimento ao S. da bahia de S. Julião. Navegação de João Serrão com este fim. Reconhecimento do Rio de santa Cruz. Naufragio. Soccorre Magalhães os naufragos que se lhe vem reunir. Exploração no interior. Avistam-se alguns habitantes d'aquellas regiões. Apparente deformidade d'estes. Relações de Magalhães com os patagões. Combate dos castelhanos com estes selvagens. Sae Magalhães do porto de S. Julião. Obriga-o uma tempestade a arribar ao rio de santa Cruz. Continúa a navegação. Avista o Cabo das Virgens. Adiantam-se dois navios a fazer uma exploração. Entrada no estreito.»[45].

---

[41] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 47.
[42] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 59.
[43] Nota do autor, a propósito do piloto João de Lisboa: «Francisco Adolpho de Varnhagen, Historia Geral do Brasil, secc. II, tom. I, pag. 31, e n'uma illustração que vem a pag. 436 do mesmo tomo.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 60.
[44] Nota do autor: «O curioso diario escripto por Francisco Albo e publicado por Navarrete no tom. IV da sua *Coleccion*, pag. 209 e seguintes, […]». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 67.
[45] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 73.

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

COOK, Jacques – *Voyage dans L'Hémisfère Austral, et autour du Monde*. A Paris: Hôtel de Thou, rue des Poitevins, 1778[46];

ORBIGNY, Alcides d' – *L'homme américain (de l'Amérique Méridionale), considéré sous ses raports physiologiques et moraux*, Tome Second. Paris: Chez Pitois-Levrault et C., Libraires-Éditeurs, 1939[47];

FITZ-ROY, Robert – *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's Ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the Southern shores of South America, and Beagle's circumnavigation of tht globe*, vol. II – *Proceedings of the second expedition, 1831-1836, under the command of Captain Robert Fit-Roy, R. N.* London: Henry Colburn, Great Marlborough Street; Printed by J. L. Cox and Sons, 75, Geeat Queen Street, 1839[48];

PINGRÉ, Alexandre Guy – *Chronologie des Eclipses*, dressée par M. Pingré pour la seconde édition du Livre qui a pour titre *L'Art de vérifier les Dates*;

DANTINE, Maur-François – *L'Art de vérifier les Dates des Faits Historiques, des Chartes, des Chroniques et autres Anciens Monumens, depuis la Naissance de Notre-Seigneur, par le moyen d'une Table Chronologique… avec deux Calendriers Perpétuels, la Chronologie Historique…Nouvelle Édition, Revue, corrigée & augmentée, par un Religieux Bénédictin de la Congrégation de S. Maur*. A Paris: chez G. Desprez, Imprimeur ordinaire du Roi & du Clergé de France, 1770[49].

Capítulo VII, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Reune Magalhães em conselho os capitães e pilotos. Estevão Gomes combate o projecto de Magalhães. A esquadrilha penetra no estreito. Separa-se a *Santo Antonio*. De novo consulta Magalhães os capitães da sua esquadra. Parecer do piloto André de S. Martim. Continúa a exploração do estreito. Descoberta do mar Pacifico. Sublevação na *Santo Antonio*. Chegam a Sevilha os sublevados. Fórma-se na côrte um processo para averiguar o procedimento d'elles. Prisão dos principaes.»[50].

[46] Nota do autor: «O capitão Cook observou que os indígenas da ilha de Malicolo, deitavam agua na cabeça em signal de paz. Voyage dans l´hémisphere austral, tom. III, cap. III, pag. 83. (Paris, 1773).». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 77.

[47] Nota do autor: «D'Orbigny, L'homme americain, tom. II, pag. 67. (Paris, 1839)». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 78.

[48] Nota do autor: «O capitão Fitz-Roy, falando d'este porto [do rio de Santa Cruz], dá muitas noticias, publica uma planta e muitas vistas d'elle no cap. XVI das suas *Voyages of Adventure and Beagle, between 1826 and 1836*, vol. II.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 83.

[49] Nota do autor: «Mr. Pingré na sua *Chronologie des eclipses*, publicada no 1.º vol. da *L'Art de vérifier les dates* (2.ª ed.), assignala um eclipse solar que se verificou em 11 de outubro de 1520, que não foi visivel na Patagonia; é porém certo que nada dizem a este respeito nem a *Viaggio* de Pigafetta; nem o diario de Albo, nem os documentos que consultou o minucioso chronista Herrera, e que não chegaram até nós.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 83.

[50] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 89.

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

BOUGAINVILLE, Louis-Antoine de – *Voyage autour du monde par la frégate du roi La Boudeuse et la flûte L'Étoile ; en 1766, 1767, 1768 & 1769* . Seconde édition, augmentée. Tome premier. A Paris: Chez Saillant & Nyon, Libraires, rue Saint-Jean-de-Beauvais, 1772[51];

NAVARRETE, Eustaquio Fernandez de – «Memoria sobre las tentativas hechas y premios ofrecidos en España al que resolviere el problema de la longitud en el mar» [1851]. SALVÁ, Miguel; BARANDA, Pedro Sainz de – *Coleccion de documentos inéditos para la historia de España*. Tomo XXI. Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1852, 5-241[52].

Capítulo VIII, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «A esquadrilha de Magalhães entra no grande oceano. Dão-lhe o nome de mar Pacifico os maritimos hespanhoes. Tocam n'umas ilhas que chamaram Desventuradas. Soffrimentos na esquadrilha, enfermidades e fome. Chegada dos hespanhoes ás ilhas dos Ladrões. Relações dos hespanhoes com os insulanos. Roubam estes uma chalupa e são castigados. Reconhece Magalhães outras ilhas que chamou de S. Lazaro. Desembarca em uma d'ellas. Relações e tracto com os insulanos. Chegada á ilha de Massaguá. Obsequios trocados com o rei d'essa ilha. O cavalheiro Pigafetta vae a terra em comissão.»[53].

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

ESPINOSA (y Tello), José de – *Carta general para las navegaciones a la India Oriental por el Mar del Sur y el grande océano que separa el Asia de la América [material cartográfico] / construida por Dn. José de Espinosa, gefe de Esquadra de la Armada Española*. Londres 1812. Londres: [Editor no identificado], 1812 (1814)[54]:

WALTER, Richard – *A Voyage Round the World in the Years MDCCXL, I, II, III, IV. By George Anson Esq, now Lord Anson, Commander-in-Chief of a Squadron of His Majesty's*

---

[51] Nota do autor: «Para melhor se compreender a exploração do estreito, póde ver-se a carta levantada em 1767 pelos maritimos que compunham a expedição franceza de M. de Bougainville, publicada com a relação da viagem em 1772; a que deram á luz, em 1788, os maritimos hespanhoes da fragata *Santa Maria de las Cabezas*, que acompanha tambem a relação da viagem feita por esta fragata; e a que levantou a commissão hydrographica ingleza, sob a direcção dos capitães King e Fitz-Roy, que é, sem disputa, a melhor de todas. As cartas anteriores são muito defeituosas.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 91.

[52] Nota do autor: «Navarrete [Martin Fernandez de] compoz uma curiosa e erudita *Memoria sobre las tentativas hechas y premios ofrecidos en España al que resolviere el problema de la longitud en el mar*. Tendo ficado incompleta a dita memoria, um neto do auctor, D. Eustaquio Fernandez de Navarrete, a concluiu, publicando-a na *Colleccion de documentos inéditos para la historia de España*, tom. XXI.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 94.

[53] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 103.

[54] Nota do autor: «Em 1812 publicou em Londres, o intelligente geographo hespanhol, D. José de Espinosa, uma carta do mar do Sul, na qual traçou o roteiro da esquadrilha de Magalhães. Este roteiro é o mais exacto que se conhece. Os outros, ou são de pura invenção, ou copiados da carta de Espinosa. Veja-se a *Illustração* VIII.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 104.

Ships Sent upon an Expedition to the South Seas. Compiled from his Papers and Materials by Richard Walter, MA, Chaplain of His Majesty's Ship The Centurion, in that Expedition. London: Printed for the author; By John and Paul Knapton, 1748[55];

PREVOST, Antoine François – *Histoire Générale des Voyages, ou Nouvelle Collection de toutes les relations de Voyages par Mer et par Terre, qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes Langues de toutes les Nations connues. […] Avec les mœurs et les usages des habitans, leur Religion, leur Gouvernement, leurs Arts et leurs Sciences, leur Commerce et leurs Manufactures ; pour former un système complet d'histoire et de géographie moderne […] Enrichi de Cartes Géographiques […]*. Tome Dixième. Paris: Chez Didot, Libraire, 1752[56];

NOORT, Olivier van – *Beschrijving van de moeyelyke reis rondom de werldaar de globe, door Olivier van Noort, waarin zyne vreem de lotgevallen in voorkomen.* Amsterdam, 1612.

RENNEVILLE, René Augustin Constantin de – *Recueil des voyages qui ont servi a l'etablissement et aux progrez de la Compagnie des Indes Orientales [formée dans les Provinces Unies des Païs-Bas]*. Tome Troisième. Rouen: Boucher, 1725, 82-83[57];

Le GOBIEN, Charles – *Histoire des isles Marianes, nouvellement converties à la Religion Chrestienne, & de la mort glorieuse des premiers Missionnaires qui y ont prêché la Foy*. A Paris: Chez Nicolas Pepie, 1700[58];

BUZETA, Manuel; BRAVO, Felipe – *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas*, 2 vols. Madrid: [s.n.], 1850-1851 (Imprenta de José C. de la Peña)[59];

---

[55] Nota do autor: «Diario de Albo. Maximiliano Transilvano chama Ivagana á ilha a que Magalhães aportou. Deve ser a ilha de Guahan ou de S. João, da carta do jesuita hespanhol Affonso Lopes, ilha a mais meridional do archipelago das Mariannas. O celebre navegador inglez Jorge Anson, que reconheceu este archipelago em 1742, diz no cap. V, liv. III da sua *Voyage*, que as ilhas reconhecidas por Magalhães, n'este archipelago, devem ser as de Saypan e Tinian, situadas entre os 15º e 16º de latitude norte. Esta posição não se ajusta com a que Albo indica no seu Diario. Além d'isso, a segunda d'estas ilhas possue ruinas muito notaveis, que decerto teriam chamado a attenção do prolixo Pigafetta. Walter, redactor da viagem de Anson, faz no mesmo capítulo uma descripção d'estas ilhas, dando também algumas vistas d'ellas, e uma minuciosa explicação de suas embarcações, acompanhada de uma estampa.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 105-106.

[56] Nota do autor: «Prevost diz na sua *Histoire générale des voyages*, tom. X, pag. 366, ed. de Paris, 1752, citando Pigafetta, que estes selvagens aprenderam de Magalhães o uso do fogo. Pigafetta não diz tal coisa.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 106.

[57] Nota do autor: «O navegador hollandez Oliveiro Van Noort, que viajou por estas ilhas em 1600, dá curiosas noticias acerca dos costumes dos seus habitantes, os quaes revelam quanta razão teve Magalhães para lhes dar este nome [Ladrões]. Veja-se a sua viagem no tom. III do *Recueil des voyages qui ont servi a l'etablissement et aux progrès de la Compagnie des Indes orientales*, pag. 82 e 83, ed. de Rouen, 1725, e o extracto que d'elle fez Prévost na sua *Histoire générale des voyages*, tom. X, pag. 351, ed. de Paris.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 107-108.

[58] Nota do autor: «O padre jesuita Affonso Lopes, missionario n'estas ilhas, levantou uma carta d'ellas, que foi publicada em Hespanha, e por diversas occasiões reproduzida em França. As ilhas dos Ladrões são denominadas também ilhas Mariannas, pelos esforços e despezas que fez a rainha D. Maria Anna de Austria, mãe de Carlos II, para n'ellas estabelecer missões, e conquistar os seus habitantes á vida civilisada. Veja-se a obra do padre Gobien intitulada *Histoire des Mariannes*, Paris, 2.ª ed., 1701, em 12.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 108.

[59] Nota do autor: «Nas cartas modernas chama-se Juluan. É uma pequena ilhêta adjacente á costa oriental da ilha de Leite. Veja-se o *Diccionario Geografico de las Islas Filipinas*, pelos padres Buzeta e Bravo, tom. II, Madrid, 1850.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 109.

COLIN, Francisco – *Labor Evangelica, Ministerios Apostolicos de los Obreros de la Compañía de Iesus, Fvndacion, y Progressos de Sv Provincia en las Islas Filipinas*. Parte Primera. En Madrid: Por Ioseph Fernandez de Buendia, 1663[60];

VELARDE (y Bravo), Pedro Murillo de – *Historia de la Provincia de Philipinas de la Compañia de Jesus. Segunda parte, que comprehende los progresos de esta provincia desde el año de 1616, hasta el de 1716*. Madrid: En la Imprenta de la Compañia de Iesus, por D. Nicolas de la Cruz Bagay, 1749;

COELLO (de Portugal y Quesada), Francisco – *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid: [s.n.], 1848-1870;

SAN ANTONIO, Juan Francisco de – *Chronicas de la apostolica Provincia de S. Gregorio de Religiosos Descalzos de N.S.P.S. Francisco en las Islas Philipinas, China, Japon, &c*. Parte Primera. Impressa en la imprenta del vso de la propria Provincia, síta en el Convento de N[uest]ra. Señora de Loreto del Pueblo de Sampaloc, Extra-muros de la Ciudad de Manila: por Fr. Juan del Sotillo. 1738[61];

MALLAT (de Bassilon), Jean – *Les Philippines. Histoire, Géographie, Mœurs, Agriculture, Industrie et Commerce des Colonies Espagnoles dans l'Océanie*. Paris: Arthus Bertrand, Éditeur, 1846;

RIENZI, G[régoire]. L[ouis]. Domeny de – *Océanie ou cinquième partie du monde. Revue Géographique et Ethnographique de la Malaisie, de la Micronésie, de la Polynésie et de la Mélanésie*. Paris: Firmin Didot Frères, Éditeurs, 1836[62].

Capítulo IX, em que são abordados os seguintes assuntos:

> «Chega Magalhães á ilha de Zebú. Primeiros contractos com o rei d'esta ilha. Baptismo do rei, da rainha e de perto de oitocentos insulanos. Castigo dos habitantes da ilha de Mactan. Magalhães determina atacal-os ao saber que eles se negavam a reconhecer a

[60] Nota do autor: «É a pequena ilha de Limasagua, ou Limasava, que Pigafetta chama Massana, e Albo Massaguá. Está situada ao sul da ilha de Leite. O padre Colin nos seus *Ministerios apostolicos de los obreros de la compañía de Jesus*, liv. I, cap. VIII, chama-lhe Dimassavan.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 110;

[61] Nota do autor: «Para assignalar o itinerario de Magalhães nas Philippinas, tomei por unicos guias o *Diario* de Albo publicado por Navarrete, e a relação de Pigafetta, tendo sempre á vista a carta d'aquelle archipelago, publicada em Madrid em 1749 pelo jesuita hespanhol Pedro Murillo de Belarde, na sua Historia de las Filipinas, a que acompanha as viagens de lord Anson, e a publicada ultimamente em Madrid no *Atlas* de Coello. As noticias que acerca d'esta viagem publicaram o padre Colin, na sua citada obra, fr. João Francisco de Santo Antonio, na sua *Cronica de los descalzos de San Francisco en Filipinas*, e os padres missionarios Buzeta e Bravo na introducção do seu *Dicionario geografico de las islas Filipinas*, conteem erros notaveis, nascidos sem duvida de que não conheceram os documentos que nos serviram de guia, e cuja authenticidade não póde pôr-se em duvida. O *Diccionario* dos padres Buzeta e Bravo serviu-nos com tudo para dar o nome moderno aos logares notados por Albo e Pigafetta.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 115-116.

[62] Nota do autor: «Pode ver-se também a obra publicada em 1846, em Paris, por mr. Mallot (sic) com o titulo de *Les Philippines*, dois volumes em 4.º com um atlas. A obra intitulada *L'Oceanie*, por mr. de Rienzi (Paris, 3 vol. in-8.º), contém muitos erros ao tratar do descobrimento das Philippinas.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 116.

auctoridade do rei de Hespanha. Comette esta empresa contra o parecer dos capitães da esquadrilha. Combate de 27 de abril de 1531.
Temerario arrojo de Magalhães. Sua morte. O seu retrato traçado pelo cavalheiro Pigafetta. Os vencedores recusam entregar o cadaver de Magalhães.»[63].

Neste capítulo não ocorreram citações de novos autores, nem de novas obras.

Capítulo X, em que são abordados os seguintes assuntos:

«Receios dos castelhanos depois da morte de Magalhães. O rei de Zebú entra n'uma conspiração contra elles. Carnificina do 1.º de maio de 1521. João Carvalho toma o comando da esquadrilha. Larga da ilha de Zebú, abandonando João Serrão. Destroe a *Conceição* na ilha de Bohol. Visita varias ilhas e é deposto do commando. Chegam os castelhanos ás Molucas. Tragico fim de Francisco Serrão. Os reis d'aquellas ilhas reconhecem a auctoridade do rei de Hespanha. A *Victoria* regressa á Europa. Padecimentos da navegação. Os portugueses tomam-lhes treze homens da tripulação nas ilhas de Cabo Verde. Chegada a Sevilha. Premios concedidos pelo rei a Sebastião de Elcano. Conclusão.»[64].

Segue a lista dos novos autores e das suas obras, mantendo a ordem pela qual foram citados:

HOEFER, Jean Chrétien Ferdinand – *Nouvelle Biographie Générale. Depuis les temps les plus reculés jusqu'a nos jours. Avec les renseignements bibliographiques et l'indication des sources*. Paris: Firmin Didot Frères, Éditeurs, 1855[65].

III – Autores e obras citadas ao longo das 13 «Illustrações»

Importa ter presente que, tal como na análise dos capítulos, só serão citados novos autores, ou novas obras.

Illustração I

A propósito da naturalidade de Fernão de Magalhães, o autor cita um novo autor:

SAN ROMAN, Antonio de, O.S.B. – *Historia General de la Yndia Oriental: Los Descubrimientos y Conquistas que han hecho las Armas de Portugal, en el Brasil, y en otras partes de Africa, y de la Asia; y de la Dilatacion del Santo Euangelio por aquellas grandes Prouincias, desde sus principios hasta el Año de 1557 / compuesta por Fray Antonio San Roman Monge de San Benito*. En Valladolid: por Luis Sanchez: a costa de Diego Perez, 1603[66].

---

[63] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 117.
[64] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 131.
[65] Nota do autor: «Pigafetta, liv. III. Gomara, cap. XCVIII. D. Martin Fernandes Navarrete, o celebre collector de documentos sobre as viagens dos hespanhoes dos seculos XV e XVI, diz n'uma curta noticia biographica de Sebastião de Elcano, publicada na *Coleccion de documentos para la historia de España*, tom, I, pag. 244, que a *Victoria* largara de Tidore a 21 de abril de 1522. O mesmo erro foi repetido na biographia de Elcano, dada á luz no tom. VIII da *Nouvelle biographie générale*, Paris, 1855.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 137.
[66] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 145.

Illustração II

A propósito de Juan de Aranda, feitor da Casa da Contratação de Sevilha, o autor refere o processo que lhe foi intentado, por ter feito um contrato particular com Magalhães e Faleiro:

> «[…] accusando-o de ter acceitado dadivas e promessas, ao passo que desempenhava um posto tão importante na administração. Aranda defendeu-se referindo as relações que tivera com os dois portuguezes, os serviços de caracter particular que lhes havia prestado, os incommodos e desgostos que supportara para os atrair ao serviço de Hespanha, e a generosidade de Magalhães em oferecer-lhe espontaneamente a oitava parte dos lucros da empresa.»[67].

A terminar a exposição, sem que mencione novos autores, vem a significar:

> «Ácerca do feitor Aranda, que tão importantes serviços prestou a Magalhães, mui poucas noticias pude encontrar, além das que contém o alludido processo. Consta só que fôra o terceiro feitor da Casa da Contractação, que começou a funccionar em 1516, e que morreu vinte annos depois, em 1536. (Veitia e Linaje, *Norte de la Contractation*, liv. I, cap. XXXVII, pag. 202.)»[68].

Illustração III

A propósito da naturalidade, vida e feitos de Martin Behaim, o autor cita o que diz ser «o melhor dos seus biographos»:

MURR, Christoph Gottlieb von – *Diplomatische Geschichte des portugesischen berühmten Ritters Martin Behaims. Aus Originalurkunden. Nebft einer Rupfertafel*. Nürnberg: ben Johann Eberhard Beh, 1778;

MURR, Christoph Gottlieb von – *Premier voyage autour du monde par le chevr. Pigafetta: sur l'escadre de Magellan, pendant les annees 1519, 20, 21 et 22: suivi de l'extrait du Traite de Navigation du meme auteur: et d'une notice sur le chevalier Martin Behaim, avec la description de son globe terrestre*. Jansen: l'an IX [1801][69].

Ainda a propósito de Martin Behaim, nomeadamente, a polémica sobre ter sido este o descobridor do estreito de Magalhães, cita outros tantos autores e suas obras:

VARNHAGEN, Francisco Adolpho de – *La verdadera Guanahani de Colon*. Santiago [de Chile], Imprenta Nacional, 1864[70];

POSTEL, Guillaume [Gulielmo Postello] – *Cosmographicæ disciplinæ compendium, in suum finem, hoc est ad Divinae Providentiæ certissimam demonstrationem conductum: Addita est*

---

[67] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães,** p. 147.
[68] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 148.
[69] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 149.
[70] O autor refere num trecho: «Segundo certos documentos recentemente publicados no Chile pelo sr. Francisco Adolpho de Varnhagen, como appendice a um opusculo mui curioso que tem por titulo *Verdadera Guanahani de Colon*, os portuguezes fizeram n'esses annos algumas viagens em busca de novas terras ao occidente da Europa, e tambem n'ellas tomou parte um cavalheiro allemão, mas não foi este Martim Behaim, como diz o sr. Varnhagen. (Veja-se o citado opusculo, pag. 107 e 108.)». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.150.

rerum toto in Orbe gestarum Synopsis : Item, Quot, quantæ [que] Christianarum Gentium nationes, nobis hactenus incognitæ, in Universo sint, quæ ... lumen Evangelij sibi Restitutum iri credunt / Gulielmo Postello Authore: Cum ... Indice. Basileæ: Per Ioannem Oporinum, 1561;

POSTEL, Guillaume [Gulielmo Postello] – *De universitate liber, in quo astronomiæ doctrinaeue coelestis compedium terræ aptatum, & secundum coelestis influxus ordinem precipuarum[que] originum ratione totus orbis terræ quatenus innotuit, cum regnoru temporibus exponitur : Sed ante omneis alias orbis parteis terra sancta summo hoc est, amplissimo compendio describitur, cui Gallia ob primarium orbis nomen & ius substituitur, eo quod ambae toti orbi legem sunt daturae*. Parisiis: Apud Martinum Iuuenem sub insigni D. Christophori, è regione gymnasij Cameracensium, 1563[71];

WYTFLIET, Corneille [Cornelius Wytfliet; Cornelis van Wytfliet] – *Histoire Universelle des Indes Occidentales et Orientales et de la Conversion des Indiens. Diuisee en deux livres, le premier par Cornille Wytfliet, le second par Ant[onio]. M[agini]. & autres historiens*. Douay: Chez François Fabri, 1605[72];

CANCELLIERI, Francesco – *Notizie Storiche e Bibliografiche di Cristoforo Colombo di Cuccaro del Monferrato discopritore dell' America*. Roma: per Francesco Bouerlié, 1809[73];

ROBERTSON, William – *The History of America*, Volume the Second. London: Printed for W. Strahan; T. Cadell, in the Strand, and J. Balfour, at Edinburgh, 1777[74];

---

[71] O autor refere num trecho: «Um dos homens mais sabios do seculo XVI, Guilherme Postel, orientalista tão afamado como celebre visionário, publicou, em a segunda metade d'esse seculo, dois folhetos, nos quaes apoiando-se sem duvida no globo de Schoener attribuido a Behaim, e na relação da viagem de Pigafetta, redondamente negava a Magalhães a gloria do descobrimento do estreito a que a posteridade deu o seu nome. (*Cosmographiæ disciplinæ compendium*, Basileia, 1561, cap. II, pag. 22. – *De universitate liber in quo astronomiæ &*., Paris, 1563, pag. 37.) Em ambos os livros, Postel falla do "fretum Martini Bohemi a Magaglianesio Lusitano, alias nuncupatum, quodque terram incognitam australem ab Atlantide separat". Em uma obra latina dos fins do seculo XVI, desconhecida dos eruditos e dos bibliophilos, e que duas vezes pelo menos tem sido traduzida na língua franceza, encontramos certos conceitos que provam que a opinião de Postel não teve muito credito entre os seus contemporaneos». A este propósito, pode ler-se uma nota do traductor: «Foi conhecida e aproveitada pelo academico Sebastião F. de Mendo Trigoso, na *Memoria sobre Martim de Bohemia*, publicada no tom. VIII das *Memorias de Litterattura* da Academia Real das Sciencias de Lisboa.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 151.

[72] O autor transcreve um trecho traduzido desta obra: «"O descobrimento deste mar (o Pacifico), diz, é devido a Magalhães, porque todos os outros pilotos afirmavam que não era mar… e na carta marítima de João (sic) da Bohemia (que Manoel rei de Portugal guardava no seu estudo) se vê que não ha nenhum mar descripto. Com direito se diz que esse mar se chama Magalhanico, do nome do seu descobridor Magalhães, porque foi elle que mostrou um novo caminho, e mais curto, para as Molucas". Wytfliet, *Histoire Universelle des Indes Occidentales*, Douay, 1607, pag. 85 e 86.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 151.

[73] O autor prossegue a sua narrativa: «Muitos escriptores teem posteriormente repetido a mesma asseveração de Postel, em obras mais mou menos especiais sobre o verdadeiro descobridor do novo mundo, e sobre a historia de Behaim e a da sua familia. Um sabio bibliophilo italiano, Francesco Cancellieri, cita dez auctores que tinham escripto sobre este assumpto até meados do ultimo seculo. (*Notizie bibliographiche di Christoforo Colombo*, Roma, 1809, pag.39.).». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 151-152.

[74] O autor comenta que: «Apenas dois escriptores, mas esses de grande nota, saíram em defesa de Colombo e de Magalhães. Foram eles o historiador inglez Robertson n'uma erudita nota que vem no livro segundo da sua *History of America*, e Voltaire, [no] *Essai sur les mœurs* […]». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 152.

VOLTAIRE – *Essai sur les Mœurs et L'Esprit des Nations et sur les Principaux Faits de L'Histoire depuis Charlemagne jusqu'à Louis XIII*. Geneve [Liège: Plomteux], 1773[75];

OTTO, Louis-Guillaume – Memoria sobre el verdadeiro descobridor de America. *Espiritu de los mejores diarios literarios que se publican en Europa, dedicado á los Literátos y Curiosos de España*. N.º 127 e N.º 128. Madrid, 1788 [5 y 12 de Mayo][76].

CLADERA, Christobal – *Investigaciones Históricas sobre los Principales Descubrimientos de los Españoles en el Mar Oceano en el siglo xv. y Principios del xvi. En respuesta á la Memoria de Mr. Otto Sobre el verdadero Descubridor de América*. Madrid: Por Don Antonio Espinosa, 1794[77];

---

[75] O autor prossegue a narrativa, tal como se pode ler na nota anterior: «[…] Voltaire (*Essai sur les mœurs*, cap. 145), o qual destroe com grande finura critica aquellas asserções nas seguintes palavras: "Não fallo aqui de um Martim Behaim de Nurembreg (sic), de quem se diz que foi o descobridor do estreito de Magalhães em 1460, com carta patente de uma duqueza de Borgonha que não reinava então, e que por tanto não podia dar cartas patentes de navegação. Não fallo tão pouco das supostas cartas geográficas que se attribuem a esse Martim Behaim, nem das contradicções que desacreditam esta fabula."». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 152.

[76] O autor comenta, a propósito desta obra: «Não obstante, um diplomatico francez, posto que allemão de nascimento [Kehl, Baden], Luiz Guilherme Otto, quando desempenhava uma commissão nos estados Unidos, offereceu em 1777 á Sociedade Philosophica de Filadelphia, uma *Memoria sobre el descubrimiento de la America*, que foi publicada no segundo volume das memorias d'aquella corporação, reimpressa em França no anno seguinte, publicada em Inglez no *British register*, e traduzida em castelhano e dada á luz no *Espiritu de los mejores diarios literarios*, nums. 127 e 128, Madrid, 5 e 12 de maio de 1788. Esta memoria é com justiça considerada como a melhor defeza que possa fazer-se dos pretendidos titulos de Behaim á gloria de ter descoberto o novo mundo […]». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 152.

[77] O autor menciona de seguida: «Um conego de Maiorca, D. Christovão Cladera, publicou em Madrid (1791), em resposta a Otto, as suas Investigaciones sobre losdescubrimientos de los españoles. O conde João Reinaldo Carli deu á luz em Milão (1792), outra repost a Otto; e a reproducção da erudita biografia de Behaim por Christovão Theophilo Murr, feita pelo conego Cladera, juntamente com o *fac-simile* d'uma parte do verdadeiro globo do geographo de Nuremberg, juntas a outras provas adduzidas, não deixaram logar a duvidas sobre a nullidade dos argumentos dos que attrubuiam a Behaim o descobrimento do novo mundo.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 153. Numa recensão recente, de 12 de Fevereiro de 2020, publicada no sítio da AbeBooks, pode ler-se: «This book is a handsomely printed refutation of French diplomat Louis-Guillaume Otto's claim that German cosmographer Martin Behaim (1459-1507) discovered America. Otto's letter with a Memoir on the Discovery of America was addressed to Benjamin Franklin and translated in the second volume of the Transactions of the American Philosophical Society (Philadelphia, 1786, no. XXXV, pp. 263-284). The letter claimed that manuscript records preserved in the city archives of Nuremberg told about Behaim's discovery of Fayal island in the Azores and his 1484 explorations at the service of the King of Portugal, during which he is said to have sailed along the coast of Brazil and reached even the lands that are today known as Strait of Magellan and Patagonia. Based on one of his alleged sources, Otto had it so: Martin Behem, traversing the Atlantic ocean for several years, examined the American islands, and discovered the straight which bears the name of Magellan, before either Christopher Columbus or Magellan sailed those seas; and even mathematically delineated on a geographical chart for the king of Lusitania, the situation of the coast, around every part of that famous and renowned strait. Otto tried to strengthen his argument through the authority of Peruvian El Inca Garcilaso de la Vega (1539-1616), who was among the first writers on American history to give currency to a rumour that apparently spread ever since Columbus was officially celebrated as the discoverer of the New World. According to the rumour, the Genoese explorer was not the first European to land on the continent that was later called America, but he received useful information from Spanish sailor Alonso Sánchez de Huelva who, in Otto's words, in his voyage to the Canaries had been driven by a gale of wind to the Antilles. Further evidence in support of Otto's claim is the statement of El Inca that geographer Martin

LEROUX, Pierre (dir.); REINAUD, Jean (dir.) – *Encyclopédie Nouvelle, ou Dictionnaire Philosophique, Scientifique, Littéraire et Industriel, offrant le tableau des connaissances humaines au dix-neuvième siècle, par une société de savants et de littérateurs*. Paris: Librairie de Charles Gosselin et Charles Furne, 1834-1841[78].

ILLUSTRAÇÃO IV

O autor dedica esta ilustração à dilucidação de alguns pormenores sobre a vida de Rui Faleiro:

> «Os motivos que occasionaram a separação de Faleiro da esquadra de Magalhães, teem sido explicados de diversas maneiras. O caracter duro e atrabiliario do astrologo portuguez, foi causa sem duvida de que alguns dos seus contemporaneos o julgassem louco, e assim o escreve de Sevilha ao rei de Portugal, o seu agente Sebastião Alvares. Este boato, nascido particularmente entre os seus inimigos, passou á historia com grandes visos de verdade averiguada.»[79].

Barros Arana acompanha os relatos de cronistas já citados, como: João de Barros; López de Gómara; Fernández de Oviedo; Antonio de Herrera; Bartolomé de Argensola; Juan Francisco de San Antonio e, já no século XIX, Ferdinad Denis. Percorre as obras, identifica no seu seio os trechos mais significativos, que não raro transcreve, para que o leitor possa avaliar a sua interpretação e, quiçá, revisitando os textos, encontrar uma melhor opinião.

Assim fez a propósito deste caso particular da figura de Rui Faleiro, com os já referidos autores e com os demais, que seguem:

Behenira was Columbus's main source of information, who the French identified as Behaim. In 1492, after his peregrinations, cartographer Behaim was back in Nuremberg, his hometown, where he made the most famous of all pre-Columbian globes, completing it short before Columbus returned to Spain from the New World. It is known as Erdapfel, or Nuremberg Terrestrial Globe, and today is kept in the German National Museum. The oldest surviving globe in the world, it shows a series of mysterious islands between Eurasia and another continent to the west of it. These islands are indeed more or less fantastic, some inspired by mediaeval Spanish and Irish legends, such as Insula Antilia (or Island of the Seven Cities) and St. Brendan, and some others by Marco Polo's account, such as Cipangu (Japan), Java Mayor and Java Minor (East Indies). Because of these imaginary elements, the continent visible on the globe to the west of the Canary Islands, past the Atlantic Ocean, has not always been interpreted as a representation of the Far East, but it has also been believed to show the Caribbean and the Americas. Several years after the publication of Otto's letter, powerful Mallorca clergyman Cristóbal Cladera decided that time had come to defend the honour of the Portuguese and Spanish sailors against the ideas of Otto and others "who for three centuries have endeavoured to obscure them"».

[78] O autor prossegue a narrativa: «Em vão tratou em 1800, Carlos amoretti, o editor das viagens de Pigafetta, de sair em defesa dos direitos de Behaim na introducção que antepoz áquella obra, porque a questão estava definitivamente resolvida. Depois d'elle, W. Irving no appendice num. 12 da sua *Life of Columbus*, e um artigo publicado na *Encyclopédie nouvelle* de Lerouz et Reynaud (Paris 1840, tom. III, pag. 343) vieram de novo negar a Behaim os descobrimentos que se lhe attribuiam. O mais notavel, porém, de todos os impugnadores dos pretendidos direitos do geographo de Nuremberg, e por tanto o melhor defensor da gloria de Colombo e Magalhães é o barão Humboldt. Veja-se a *Histoire de la géographie du nouveau continent*, tom. I, pag. 256 e seguintes.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 153.

[79] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 154.

ILLESCAS, Gonzalo de – *Segunda Parte de la Historia Pontifical y Catholica*. Impressa en Barcelona: en casa [de] Sebastian de Cormellas, al Call, 1602; – En Madrid, por Iuan de la Cuesta, 1613[80];

CALANCHA, Fr. Antonio de la – *Coronica Moralizada del Orden de San Avgvstin en el Peru, com svcesos egenplares en esta monarqvia*. En Barcelona: Por Pedro Lacavalleria, en la calle de la Libreria, 1638[81];

LEON [Pinelo], Antonio de – *Epitome de la Bibliotheca Oriental i Occidental, Nautica i Geografica*. En Madrid: Por Iuan Gonzalez, 1629[82];

AYRES do CASAL, Manuel – *Corografia Brazilica, ou Relação Historico-Geografica do Reino do Brazil*. Tom. I. Rio de Janeiro: Na Impressão Regia, 1817[83].

Illustração V

Esta ilustração é dedicada à «descripção dos patagões feita pelo viajante Pigafetta». Barros Arana recorre a vários autores já por si citados, identificando nas obras respectivas o que referem a tal propósito, como Alcide d'Orbigny e Bartolomé de Argensola. Elenca, contudo, novos autores, dando conta das obras em que expressam as suas opiniões:

BROSSES, Charles de – *Histoire des Navigations aux Terres Australes*. Tome Seconde. A Paris: Chez Durand, rue du Foin, au Griffon, 1756[84];

BYRON, John – *The narrative of the Honourable John Byron (Commodore in a late expedition round the world). Containing an account of the great distresses suffered by himself and his companions on the coast of Patagonia, from the year 1740, till their arrival in England: with a description of St. Jago de Chili, and the manners and customs of the inhabitants: also a relation of the loss of the Wager, man of war, one of Admiral Anson's squadron. Written by*

[80] O autor anota: «Illescas, na sua *Historia Pontifical*, part. II, liv. IV, paragrapho 14.º». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 155.

[81] O autor comenta: «Fr. Antonio de la Calancha, na sua *Cronica moralizada del orden de San Agustin en Perú*, liv. I, cap. IV, observa que todos os descobridores do mar do sul tiveram sorte adversa. Vasco Nunez de Balboa, diz, morreu degolado; Rui Faleiro, louco furioso; o maritimo Diego de Lepe, que primeiro o viu, renegou da fé, e se fez mouro; e Fernão de Magalhães morreu assassinado.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 155.

[82] O autor esclarece: «Não ha outras noticias relativas ao celebre astronomo portuguez, nem se sabe em que anno morreu. Tem-se dito que seu irmão Francisco publicou em Sevilha, em 1535, um tratado sobre arte de navegação (Leon Pinelo, *Bibliotheca oriental e occidental*), que parece completamente perdido.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 155.

[83] O autor adianta: «Um distincto geographo moderno, auctor de uma valiosa descripção histórico-geographica do Brasil, Manuel Ayres de Casal, suppoz que Faleiro fez a viagem com Magalhães. "Em 1519, são suas palavras, avistaram o cabo de Santo Agostinho e entraram na bahia do Rio de Janeiro, Fernão de Magalhães e Ruy Faleiro, portuguezes ao serviço de Carlos I, os quaes iam dar a primeira volta ao globo." (*Chorographia Brasilica*, tom. I, int. pag. 37, rio de Janeiro, 1817.) Creio que foi o unico escriptor de alguma nota que caíra em erro tão grave, ao tratar d'esta viagem.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 155.

[84] O autor comenta: «O presidente de Brosses, no tom. II, pag. 324 e seguintes da *sua Histoire des navigations aux terres australes,* impressa em 1756, reuniu algumas indicações extractadas de diversos viajantes, que visitaram a Patagonia, e d'ellas deduziu que os seus povoadores eram verdadeiros gigantes (veja-se a pag. 331), acreditando que pertenciam a uma familia distincta da dos europeus que os visitavam.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 157-158.

himself, and now first published. London: Printed for S. Baker and G. Leigh, in York-Street, and T. Davies, in Russel-Street, Covent-garden, 1768[85];

CLIFFE, Edward – The voyage of M. John Winter into the South sea by the Streight of Magellan, in consort with M. Francis Drake, begun in the yeere 1577. By which Streight also he returned safely into England the second of June 1579. contrary to the false reports of the Spaniards which gave out, that the said passage was not repasseable: Written by Edward Cliffe Mariner. HAKLUYT, Richard – *The Principal Navigations, Voyages, Traffiqves and Discoveries of the English Nation, made by Sea or ouerland, to the remote and farthest distant quarters of the Earth, at any time within the compasse of these 1600 yeres: Diuided into three severall Volumes, according to the positions of the Regions, whereunto they were directed.* Imprinted at London: by George Bishop, Ralph Newberie, and Robert Barker, 1599[86].

Illustração VI

Esta ilustração é dedicada a uma referência de Pigafetta ao fenómeno meteorológico conhecido por fogo de Santelmo. Barros Arana vem a considerar:

> «Em todos os tempos se tem observado durante as tempestades, certas chammas ou titilações luminosas, na extremidade dos corpos que terminam em ponta quando esta está levantada para o ar, como os mastros dos navios e os campanarios das egrejas. Os navegantes antigos e modernos observaram este phenomeno sem poderem dar d'elle uma explicação satisfatoria, em quanto a sciencia não estudou os effeitos da electricidade. […] Herrera e Pigafetta consignaram factos semelhantes, referindo as tempestades que padeceu a esquadra de Magalhães, durante a sua celebre viagem […]»[87].

---

[85] O autor acrescenta: «Entre essas referencias dos viajantes ha uma que merece especial attenção. O comodoro inglez Byron, que se deteve á entrada do estreito, em 1764, e que manteve relações com um chefe patagão, diz: "Não o medi, mas se posso julgar da sua altura comparando-a á minha, posso dizer que não tinha menos de sete pés [cerca de 2,13m]. Quasi todos tinham uma estatura egual á do chefe. Um oficial inglez que tinha seis pés de altura [cerca de 1,83m], via-se transformado, por assim dizer, em pigmeu ao lado d'estes gigantes, porque dos patagões se deve dizer que mais são gigantes do que homens de alta estatura."». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 158. Curiosamente, Camões, n'*Os Lusíadas*, estrofe 141 do canto X, também se refere aos patagões como gigantes:
«Dês que passar a via mais que meia
Que ao Antártico Pólo vai da Linha,
Dũa estatura quási giganteia
Homens verá, da terra ali vizinha;
E mais avante o Estreito que se arreia
Co nome dele agora, o qual caminha
Pera outro mar e terra que fica onde
Com suas frias asas o Austro a esconde».

[86] O autor prossegue: «Noticias semelhantes a estas se encontram na maior parte dos viajantes dos seculos XVI e XVII. Um celebre maritimo inglez, comtudo, Francisco Drake, que esteve na bahia de S. Julião em 1578, observou que os patagões não tinham a grande estatura que os hespanhoes lhes attribuiam, e que havia inglezes mais altos do que o mais alto d'elles. Esta observação está consignada em uma relação da sua viagem, escripta por um seu compatriota, Eduardo Cliffe.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 158.

[87] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 159-160.

A este propósito, o autor cita novos autores[88] que se dedicaram à descrição deste fenómeno, referindo que: «Um sabio moderno, F. Arago, reuniu diversas citações de muito auctores antigos, nas quaes se faz menção deste phenomeno observado tanto no mar, como na terra; e não seria difficil augmentar ainda o numero de citações.»[89].

ARAGO, François – *Oeuvres Completes de François Arago: Tome I des Notices Scientifiques. Contenant: Le Tonnerre*. Paris: Gide et Baudray, Éditeurs; Leipzig: T. O. Weigel, Éditeur, 1854[90];

COLOMBO, Fernando – *Histoire del Signor D. Fernando Colombo nelle quali s'hà particolare, & vera relatione delle vita, e de'fatti dell'ammiraglio. D. Christoforo Colombo suo padre: e dello scoprimento, ch'egli fece dell'Indie Occidentali, dette Mondo Nuovo, hora possedute dal Serenissimo Rè Catolico / nuovamente di lingua Spagnuola tradotte nell'Italiana dal Sign. Alfonso Ulloa*. Venetia: Appresso Francesco de'Franceschi, 1571[91];

FORBIN, Claude de [REBOULET, Simon; Le COMTE, Louis (comme éditeurs scientifiques)] – *Memoires du comte de Forbin, Chef d'Escadre, Chevalier de l'Ordre Militaire de Saint Loüis*. A Amsterdam: Aux depens de la Compagnie, 1730[92];

FIGUIER, Louis – *Exposition et Histoire des Principales Découvertes Scientifiques Modernes. Tome Deuxième. […] Parotonnerre […]*. Paris: Victor Masson; Langlois et Leclercq, 1858[93];

[88] Vejamos como recua: «Plutharco, entre outros, refere que quando a frota de Lysandro saía do porto de Lampsaco para atacar os athenienses, as estrellas de Castor e Polux foram collocar-se aos lados da galera do almirante espartano.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.159.

[89] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 159.

[90] O autor prossegue: «Não são menos curiosas relações de semelhantes phenomenos observados em terra, que se encontram em antigos e modernos escriptores. Estes mesmos fogos teem sido observados nas lanças dos soldados e nas extremidades de alguns campanarios. Arago (*La Tonnerre*, cap. XXX) reuniu alguns factos sumamente curiosos, tirados dos historiadores ou observados por alguns sabios modernos.». ARANA, Diego de Barros – Vida e Viagens de Fernão de Magalhães, p. 160.

[91] Esta obra foi redigida entre 1537 e 1539, tendo sido publicada postumamente. Barros Arana vem a significar: «Na historia de Colombo escripta por seu filho Fernando, se acha narrado um facto semelhante, occorrido n'uma noite do mez de outubro de 1493, durante uma tempestade. "S. Telmo, diz o historiador, assomou então sobre a ponta de um mastro com sete cirios accesos, quer dizer, avistaram-se os fogos, que os marinheiros julgam ser o corpo d'este santo. Immediatamente se ouviram cantar muitas ladainhas e orações, porque a gente de mar crê que o perigo da tempestade está passado desde que S. Telmo aparece."». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 159-160.

[92] O autor completa a informação: «[…] porém o facto mais curioso que a este respeito se conta, está mencionado nas memorias do celebre maritimo francez Forbin. "Durante a noite (em 1696, perto das Baleares), o ceo nublou-se de repente no meio de relmpagos e horriveis trovões. Vimos sobre os mastros mais de trinta fogos de S. Telmo. Havia um, sobretudo, em cima do galhardete do mastro grande que tinha mais de pé e meio de altura [cerca de 45,70cm]. Mandei a um marinheiro que o tirasse […]"». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 160.

[93] O autor reforça a informação: «Figuier (*Découvertes Scientifiques*, vol. II, le *Parotonnerre*, cap. II) cita os mesmos factos quando refere as observações que precederam a descoberta do para-raios.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 160.

KAEMTZ, Ludwig Friedrich – *Cours Complet de Météorologie / de L. F. Kaemtz, ...; traduit et annoté par Ch. Martins, ... avec un Appendice sur la représentation graphique des tableaux numériques par L. Lalanne, …* Paris: Paulin, Libraire-Éditeur, 1843[94].

Illustração VII

Barros Arana dedica esta ilustração à polémica sobre a autoria da atribuição do nome de Magalhães ao estreito que assim se designou e ficou para história:

> «Muitas vezes se tem dito que fôra o próprio Magalhães quem dera o seu nome ao estreito que descobriu na sua famosa exploração. Os padres Buzeta e Bravo repetiram este mesmo erro na pag. 73 do tomo I do seu *Diccionario Geografico historico de las islas Filipinas*[95]. Não obstante, da relação de Pigafetta e do diario de Albo se vê, que o celebre navegador lhe deu sómente o nome de estreito de Todos os Santos. Pelo meio do seculo XVI, este nome estava já completamente esquecido. Nos tratados de geografia, nas cartas ou mapas e nos livros de historia se lhe dava o nome do seu descobridor. Em fevereiro de 1580, o maritimo hespanhol, Pedro Sarmento de Gamboa, que atravessava o estreito em busca do corsario inglez Drake, tomou posse d'elle em nome de Philippe II; e no auto que para esse fim lavrou, mudava somente o nome desta passagem. "Item, diz, faço saber a todos que para fazer esta viagem e descobrimento tomei por Advogada e Patrona á Serenissima Senhora Nossa Rainha dos Anjos Santa Maria Mãe de Deus, sempre Virgem, conforme as instrucções de Sua Excellencia. Pelo que, e polos milagres que Deus nosso Senhor por sua intercessão tem usado comnosco n'esta viagem e descobrimento, e nos perigos que nelle temos corrido, dei a este estreito o nome da Mãe de Deus pois que antes se chamava Estreito de Magalhães; e espero que Sua Magestade, sendo como é, tão devoto da Mãe de Deus, lhe confirmará este mesmo nome nos seus escriptos e provisões, pois eu em seu real nome lh'o puz, para que sendo Patrona e advogada d'estas regiões e partes interceda para com seu preciosissimo Filho Jesus Christo Nosso Senhor, por ellas alcance de sua bemditissima Magestade, tenha misericordia das gentes d'ellas, e lhes envie o seu Santo Evangelho para que as suas almas se salvem, do que resultará summa gloria para os reis de Hespanha que o fizeram e forem ministros d'elle, n'este mundo e no outro; e para a nação hespanhola que o executar não menos honra, proveito e adiantamento."»[96].

[94] O autor vem a concluir: «"Se entre as nuvens e a terra houver outros corpos susceptiveis de se electrisarem por influencia, então estes podem tambem desligar-se da electricidade visível soba forma de chamma. Tem-se visto frequentemente, durante as tempestades, cair neve phosphorescente sobre o solo, havendo sempre no ar grande carga de electricidade." (Kaemts (sic), *Cours complet de météorologie*, liv. VI.) Tal é a explicação que a sciencia moderna dá d'este curioso phenomeno.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 161.

[95] Autores e obra já referidos acima.

[96] ARANA 1, 162.

SARMIENTO de GAMBOA, Pedro – Viage al Estrecho de Magallanes por el Capitan Pedro Sarmiento de Gamboa en los años de 1579 y 1580 y noticia de la expedición que después hizo para poblarle. En Madrid: En la Imprenta Real de la Gazeta, 1768[97].

Barros Arana vem a concluir:

> «Na relação historica da viagem de Sarmento, se dá algumas vezes o nome de Mãe de Deus ao estreito de Magalhães. (*Viaje al estrecho de Magallanes por el capitan Pedro Sarmiento de Gamboa em los años de 1579 y 1580*, Madrid, 1768, pag. 512.) Apesar da solicitude do celebre marítimo hespanhol, Philippe II absteve-se de mudar a denominação áquelle estreito; e os historiadores e viajantes teem continuado a designal-o com o nome do seu descobridor.»[98].

Illustração VIII

Nesta ilustração, Barros Arana pretende encontrar resposta para:

> «Onde estão situadas as ilhas que Magalhães denominou de Desventuradas? Nem os diarios da navegação, nem a prolixa narrativa de Pigafetta nos fornecem os dados para fixar precisamente a posição d'estas ilhas. De ordinario tem-se acreditado que são as ilhas de S. Felix e Santo Ambrosio que defrontam com a costa do Chili (sic) na altura de Huasco.»[99].

O autor, depois de especificar a opinião partilhada por Sarmento de Gamboa e Argensola, nas obras já referidas, segundo os quais se tratava das ilhas de S. Feliz e de Santo Ambrosio, relembra «os dados que subministra o diário de Albo», relativamente à situação das ilhas Desventuradas visitadas por Magalhães, para concluir «que de modo algum corresponde á posição indicada» por aqueles.

Barros Arana, a terminar, recorre ao parecer de um autor também já citado:

> «O geographo hespanhol D. José de Espinosa, que examinou miudamente estes documentos, e que levantou uma carta do grande Oceano, na qual se acha traçado o roteiro da esquadrilha de Magalhães, fixou e estas ilhas uma situação muito diversa. Segundo Espinosa, a ilha de S. Paulo está a 127º e 15' de longitude O. Dde Cadiz, e a dos Tubarões a 136º 30' do mesmo meridiano. Veja-se a carta de Espinosa gravada em Londres em 1812. Julgamos que esta opinião é a mais acertada.»[100].

---

[97] Em Madrid, na Real Academia de la Historia, encontram-se dois manuscritos assim inventariados: SARMIENTO DE GAMBOA (Pedro), Sumaria relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, Governador i Capitán General del estrecho de la Madre de Dios antes nombrado de Magallanes i de las poblaciones en él [h]echas i que se han de hazer por V[*uestra*] Mag[*estad*]. RAH, *col. Muñoz,* t. 22, fol. 74 r° - 139 v°; [SARMIENTO DE GAMBOA (Pedro)], Relación de lo sucedido a la Armada real de S. M. en este viaje del estrecho de Magallanes. RAH, *col. Muñoz,* t. 22, fol. 140 r° - 227 r°. Sanchez, Jean-Pierre – *Mythes et légendes de la conquête de l'Amérique*. Bibliographie, I – Manuscrits. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 1996, 841-860.

[98] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 162.

[99] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães,** p.163.

[100] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 163-164.

Illustração IX

Esta ilustração é dedicada ao relato dos sucessivos momentos por que passou a nau «*Trindade* [que] ficou a querenar em Tidore depois da partida de Sebastião de Elcano». Depois de relatar o essencial dos acontecimentos, Barros Arana termina, indicando as fontes que seguiu:

> «Os incidentes relativos a esta ultima parte da historia da celebre expedição, estão extensamente referidos por Herrera no cap. II, liv. IV, dec. III da sua historia, e constam das declarações pedidas em Valladolid pelo Conselho das Indias em agosto de 1527, aos castelhanos que voltaram de tão penosa peregrinação. Estas declarações foram publicadas por Navarrete na pag. 378 do tomo IV da sua celebre *Coleccion*.»[101].

Illustração X

Esta ilustração é dedicada por Barros Arana ao «problema do dia perdido» na viagem de circum-navegação realizada por Ocidente:

> «A diferença notada por Pigafetta entre o dia que marcava o seu diário, e a data que lhe indicaram os portuguezes nas ilhas de Cabo Verde, deu logar a estranhas explicações; mas não tardou muito em explicar-se a verdade d'este phenomeno. Pedro Martyr de Anghiera, que era sem duvida um dos homens mais eruditos da Hespanha n'aquella época, escreveu uma carta deixando entrever que conhecia a verdadeira causa d'aquella apparente contradição, ainda que parece rir-se da confusão dos companheiros de Magalhães, que lhes não permitiu guardar os preceitos da egreja relativamente aos jejuns e alimentos.»[102].

Prossegue a narrativa identificando a explicação de um dos descrentes na ciência:

> «Em quanto os homens de alguma instrucção se esforçavam por dar uma solução razoável a este problema, não faltaram escriptores que asseveravam que a confusão provinha unicamente de um erro no diário dos navegantes, e que era inútil dar-lhe outra explicação. Lopes de Gomara escrevia em 1552 no cap. XCVII da sua *Historia general de las Indias*, o que segue: "Erraram (os navegadores) um dia na conta, e assim comeram carne nas sextas feiras e celebraram a Paschoa na segunda feira: equivocaram-se ou não contaram o bissexto. Alguns ha que andam philosophando sobre isso, porém mais erram esses do que erraram os navegantes."»[103].

Barros Arana aproveita o ensejo para trazer à colação mais um autor de finais do século XVI:

> «Pigafetta, que estava muito certo de que não havia erro no seu diário, empenhou-se no estudo do problema, e na relação da sua viagem chegou a explical-o satisfatoriamente. A mesma explicação se encontra na *Historia Natural i Moral de*

[101] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.165.
[102] O autor identifica a carta: «(Opus epistolarum, ep. 770, pag. 448, ed. de Paris de 1670.)». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 166.
[103] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 166.

> *las Indias*, do jesuita José de Acosta, publicada em 1590. Assim, pois, o problema do dia perdido que trouxe confundidos os contemporâneos, ficou satisfatoriamente explicado desde a primeira metade do seculo XVI.»[104].

ACOSTA, Joseph de – *Historia Natural y Moral delas Indias, En qve se tratan las cosas notables del cielo, y elementos, metales, plantas y animales dellas: y los ritos y ceremonias, leyes y gouierno y guerras de los Indios / compuesta por el Padre Ioseph de Acosta Religioso de la Compañia de Iesus*. Impresso en Sevilla: en casa de Juan de Leon, 1590.

Illustração XI

Nesta ilustração, Barros Arana dedica-se a dar conta do que alguns autores significaram nas suas obras a propósito de que «a Victoria havia sido conservada em Sevilha em recordação da viagem, e da primeira navegação em redor do mundo». Adianta que tal foi referido «na historia das viagens do abbade Prevost, e na introducção da *Voyage autor du monde* de Bougainville». Acrescenta, ainda, que os «escriptores francezes tiraram esta noticia de alguns hespanhoes citados por Vargas Ponce na *Relacion del viaje al Estrecho de Magallanes*, em 1785 e 1786»[105].

Prossegue em busca de novos autores que se referiram a esta suposta realidade, e identifica dois deles:

> «São particularmente notaveis as palavras que se encontram em um livro de Antonio Torquemada, impresso em Medina del Campo em 1599, com o titulo de *Jardim de flores curiosas*. A fl. 226 v. se lê: "O navio chamado *Victoria* está nos arsenaes de Sevilha, ou pelo menos esteve, como coisa digna de admiração". Outro escriptor hespanhol, Martinez de la Puente, referindo os successos mais notaveis da viagem de Magalhães no seu *Compendio de las historias de la India oriental*, impresso em 1681, diz: "Os fragmentos d'este navio *Victoria* estão guardados em Sevilha, por memoria de ter sido elle o único que deu a volta inteira a todo o orbe da terra e agua."»[106].

TORQUEMADA, Antonio de – *Iardin de flores curiosas, en que se tratan algunas materias de Humanidad, Philosophia, Theologia y Geographia: con otras cosas curiosas y apazibles / Compuesto por Antonio de Torquemada*. Medina del Campo: En casa de Christoual Lasso Vaca, 1599.

MARTINEZ de la PUENTE, Joseph – *Compendio de las Historias de los Descvbrimientos, Conquistas, y Gverras de la India Oriental, y sus Islas, desde los tempos del Infante Don Enrique de Portugal su inventor, hermano del Rey D. Duarte; hasta los del Rey D. Felipe II. de Portugal, y III. de Castilla. Y la introdvccion del Comercio Portugues n las Malucas, y sus operaciones Politicas, y Militares en ellas. Hecho… y Dedicado al Grande, al Portentoso Portvgves San Antonio de Padva. Por D. Ioseph Martinez de la Pvente*. En Madrid, En la Imprenta Imperial: Por la Viuda de Ioseph Fernandez de Buendia, Ano de 1681.

---

[104] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 166-167.
[105] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 168.
[106] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 168.

A ausência de qualquer informação no sentido de que aquela nau teria sido conservada em Sevilha, na obra rigorosa de um autor de referência que escreveu sobre os acontecimentos mais importantes naquela cidade, no período em apreço, mereceu que Barros Arana prosseguisse a investigação:

> «[…] o facto de se não achar consignada nos *Anales de Sevilla* de Ortiz de Zuniga a noticia de haver sido a *Victoria* conservada por aquelle modo, faria suspeitar que tudo aquillo era uma invenção. Temos porém uma auctoridade irrecusavel para negar a asserção exarada nas citadas obras. Gonzalo Fernandez de Oviedo, o minucioso historiador das Indias, contou-nos o verdadeiro fim da *Victoria* no cap. I, liv. XXI, da edição de 1547 da sua obra. Diz assim: "Saíu aquelle navio do rio de Sevilha e deu uma volta ao pomo ou redondeza do mundo e andou tudo o que o sol anda, especialmente por aquelle paralello do navio que disse torneou o mundo, indo por poente e tornado pelo levante; e voltou á mesma Sevilha e depois ainda fez aquelle navio uma viagem de Hespanha a esta cidade de S. Domingos da ilha Hespanhola e tornou a Sevilha, e de Sevilha voltou a esta ilha e na volta que fez para Hespanha se perdeu, que nunca jamais se soube délla, nem de ninguem dos que n'ella iam."»[107].

Illustração XII

Esta ilustração é dedicada à vida e à obra de Antonio Pigafetta, se bem que nada adiante de essencial sobre a matéria. Barros Arana, depois de se referir aos vários manuscritos encontrados, e a algumas edições e traduções da Relação, termina recomendado ao leitor mais interessado a leitura de duas biografias:

> «Esta relação tem sido reimpressa depois, e tambem traduzida em castelhano; eu porém tive sempre á vista a edição italiana de 1800 e a franceza do anno IX. Amoretti acompanhou a obra de uma introdução biographica do auctor, que pode ser consultada com proveito. Veja-se tambem o *Génie de la navigation* por M. F. Denis, pag. 96.»[108].

DENIS, Ferdinad – *Le Génie de la Navigation: statue en bronze exécutée par M. Daumas pour la ville de Toulon*. Toulon: Laurent, Imprimeur-Lib; Paris: Ledoyen, Libraire, 1847.

Illustração XIII

Esta ilustração é, por assim dizer, um complemento da informação que Barros Arana foi dando ao longo da obra sobre Juan Sebastián Elcano, tal como o próprio significa logo a abrir: De uma summaria noticia biographica de João Sebastião de Elcano, escripta por D. Martim Fernandes de Navarrete, extraímos os seguintes factos para completar o que ácerca d'este personagem temos publicado no texto d'esta obra.»[109].

A terminar, Diego de Barros Arana, ainda transcreve um curto trecho da aludida biografia de Elcano, da autoria de Navarrete:

---

[107] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 169.
[108] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 170.
[109] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 171.

> «Posteriormente, a memoria deste homem tão illustre tem sido conservada com honra e apreço. D. Pedro de Echave e Asu, cavalleiro do habito de Calatrava, lhe erigiu um decoroso sepulchro em 1671; e D. Manuel de Argote, natural de Guetaria, lhe dedicou uma magnifica estatua, trabalhada por D. Affonso Bergaz, esculptor da casa de sua majestade e director da academia de S. Fernando, a qual foi collocada na praça publica d'aquella villa no anno de 1800, com varios adornos e inscripções em latim, vasconço e castelhano, que explicam as memoraveis façanhas d'este singular heroe da marinha hespanhola."»[110].

IV – Considerações sobre o «Appendice Original» da edição portuguesa

Importa, desde já, chamar a atenção para o facto de que este apêndice não é da lavra de Barros Arana e corre a sua responsabilidade por parte do editor português que não o assina.

O primeiro documento «é o testamento de Fernão de Magalhães, feito em Belem, nas notas do tabelião domingo Martins, a 17 de dezembro de 1504, tres mezes antes do seu embarque para a India, com o vice-rei D. Francisco d'Almeida [principaes clausulas]»[111]. O segundo documento, «curiosissimo, é o testamento feito no Maranhão, por Francisco da Silva Telles, sobrinho de Fernão de Magalhães, lançado nas notas do tabelião Damião Carneiro, a 3 de abril de 1580»[112]. A este propósito, o editor comenta no texto:

> «Para explicar tal disposição testamentaria, diz o sr. Pinho Leal[113] que segundo a tradição, quando constou que Fernão de Magalhães se passara para o serviço de Castella, o povo de Sabrosa fez toda a qualidade de insultos a seus sobrinhos, chegando a correl-os á pedra, e por isso viram-se eles obrigados a fugir para o Maranhão, ainda n'este tempo quasi despovoado, e não quizeram pedir ao monarca hespanhol o cumprimento do que tinha promettido a seu tio.»[114].

O editor prossegue a narrativa:

> «Entre os documentos que examinámos, está a minuta (em castelhano) de um requerimento feito em 1795 ao rei de Hespanha, por Antonio Luiz Alvares Pereira Coelho da Silva Castello Branco, em que pedia, na qualidade de oitavo neto e sucessor de D. Thereza, irmã de Fernão de Magalhães, lhe fossem conferidas as honras que este tinha de *Adelantado mayor y Almirante*, e se lhe désse uma indemnisação pelo que deixara de receber o descobridor pela *contrata* que celebrara com Carlos V, em Valladolid, aos 22 de março de 1518. Vem junta a certidão da *contrata*, aliás *capitulacion y asiento*, extraída do archivo geral de Indias em Sevilha, subscripta pelo commissario regio encarregado de reconhecer o mesmo archivo, D. Martim Fernandez de Navarrete, o auctor da *Colecion de los Viajes*, onde vem a

[110] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 172.
[111] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 177-178.
[112] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 178-179.
[113] Nota do editor: «Port. ant. e mod., vol. VIII, pag. 287». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p.179.
[114] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 179.

de Fernão de Magalhães e sua ampla biographia já citada. N'um memorial apenso á referida minuta, se diz que este requerimento fôra, por ordem regia de 16 de maio de 1795, remettido ao real e supremo conselho de Indias. O requerente falleceu, em Madrid, onde teria ido solicitar o despacho de *adelantado*, e nunca mais houve quem o promovesse. Navarrete (Colec. t. 4, pag. XXIII) diz que vira no archivo de Sevilha um volumoso processo intentado em 1567 por Lourenço de Magalhães, para provar que era neto de um primo co-irmão do celebre navegador, e como tal herdeiro das gratificações que o rei de Castella lhe promettera. Nos documentos que temos á vista não ha sequer referencia ao processo de Navarrete.»[115].

O editor, para melhor dilucidação do leitor mais interessado, vem a juntar dois documentos que se conservam na Torre do Tombo, significando:

«Sobre as diligencias que se fizeram para que Fernão de Magalhães voltasse ao reino, quando estava em Sevilha negociando com o imperador Carlos V a sua aventurosa expedição, veja-se a seguinte correspondência offical com el-rei D. Manuel, que se conserva no archivo nacional da Torre do Tombo, d'onde foi extraída com a orthographia dos originaes.»[116].

Carta escripta de Saragoça a el-rei D. Manuel, pelo seu embaixador D. Alvaro da Costa, a respeito de Fernão de Magalhães[117].

Carta a el-rei D. Manuel do feitor de Portugal, Sebastião Alvarez, em Sevilha, resposta ás que recebera a respeito da expedição de Fernão de Magalhães[118].

Como nota adicional à bibliografia disponível no ano da edição portuguesa da obra de Barros Arana, o editor significa:

«Aos tres escriptores citados pelo auctor, acrescentem-se os seguintes:
Gaspar Correia. – *Lendas da India*, tom. II. Inedito publicado pela Academia Real das Sciencias de Lisboa, na collecção dos documentos para a historia dos descobrimentos e conquistas dos portuguezes.
Latino Coelho. – *Estudo* sobre Fernão de Magalhães, publicado no *Archivo Pittoresco*, vol. VI, 1863, com retrato.
Pinho Leal. – *Portugal antigo e moderno*, vol. VIII, pag. 275.
Lord Stanley of Alderley. – The first Voyage round the world, by Magellan. Londres, 1874, com o retrato e o fac-simile da assignatura de Fernão de Magalhães.»[119].

O editor, por certo, encarregado desta sua missão por ordem da Academia Real das Sciencias de Lisboa, como na época se designava a instituição, não esquece de citar a

---

[115] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 180.
[116] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 181.
[117] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 181- 183. Nota do editor: «Arch. da Torre do Tombo. – Gav. 18, Maço 8, num. 38.». ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 183.
[118] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, pp. 184-190. Nota do editor: «Arch. Nac. da Torre do Tombo, Corpo Chron. P. 1.ª, Maço 13, Doc. 20.». ARANA - **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 190.
[119] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 191.

contribuição de alguns dos seus sócios no estudo da temática magalhânica. A este propósito, vem a significar:

> «Martim Behaim faleceu, muito pobre, em Lisboa, a 29 de julho de 1507, e foi sepultado na egreja do convento de S. Domingos. Sobre o seu globo terrestre e cartas marítimas, veja-se:
>
> Mendo Trigoso. – *Memoria sobre Martim de Bohemia*, no tom. VIII das Memorias de Litteratura da Academia Real das Sciencias de Lisboa.
> Alexandre Magno de Castilho. – *Os padrões dos descobrimentos dos portuguezes*. Memorias da precitada Academia, tom. IV, p. 1.»[120].

A terminar o apêndice, o editor deixa uma última referência em que não esquece mais um sócio da academia:

> «A respeito das controvérsias entre Portugal e Castella, sobre o direito á posse das Molucas, veja-se a *Historia da linha de demarcação que repartia o mundo entre Portugal e Castella*, por J. de Andrade Corvo, Jornal da 1.ª classe da Academia, num. XXIII.»[121].

IV – Conclusão

A obra *Vida i Viajes de Hernando de Magallanes*, do chileno Diego de Barros Arana, publicada em 1864, em Santiago do Chile, a par da tradução desta para português, publicada, em Lisboa, pela Tipographia da Academia Real das Sciencias, em 1881, constam na bibliografia de livros de autores portugueses e estrangeiros, a propósito de Fernão de Magalhães e/ou da sua viagem célebre, nomeadamente, em alguns de publicação bem recente, não constituindo, por conseguinte, novidade para os seus autores. Curiosamente, a tradução portuguesa que consultámos para leitura e posterior redacção deste pequeno estudo, pertencente ao acervo da biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, onde integra o denominado «Legado Almirante Gago Coutinho», tal como o nome indica, o conjunto de obras que por expressa vontade testamentária do eminente académico foram depositadas na instituição em que aquele havia sido eleito sócio efectivo.

De qualquer modo, esta obra de Barros Arana, pensamos ser merecedora de uma leitura atenta, como contributo significativo para a historiografia afim. Na verdade, como evidenciámos ao longo do texto, o autor cita 99 obras de 90 autores, dos quais 12 são portugueses e 78 são estrangeiros, com produção nos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX. Impossível seria deixar de destacar a monumental obra publicada no século XIX por Martin Fernandez de Navarrete, referida por Barros Arana, bem como uma outra, de publicação posterior à deste, da autoria de Lord Stanley of Alderly, a saber: *The first voyage round the world, by Magellan. Translated for the accounts of Pigafetta, and other contempo-*

[120] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 191.
[121] ARANA, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**, p. 192.

rary writers. Accompanied by original documents, with notes and an introduction, by Lord Stanley of Alderley. London: Printed for the Hakluyt Society, 1874.

O interesse apontado sobre a vida e as viagens de Fernão de Magalhães, logo ao iniciarmos o bosquejo singelo, por parte de alguns sócios da Academia Real das Sciencias de Lisboa, ao longo do século XIX, e mais em especial na sua segunda metade, prende-se com figuras cimeiras da intelectualidade portuguesa da época, tal foi o caso, entre outros, de José Maria Latino Coelho, que chegou a exercer o cargo de secretário-perpétuo da instituição. Deve-se-lhe um estudo sobre o navegador, publicado no *Archivo Pittoresco*, vol. VI, de 1863. João de Andrade Corvo, sócio efectivo, publicou no número XXIII *do Jornal da 1.ª Classe da Academia*, uma memória intitulada "Historia da linha de demarcação que repartia o mundo entre Portugal e Castella", a propósito do direito à posse das Molucas. Manuel Pinheiro Chagas, também sócio efectivo, autor da conhecida obra *Portuguezes Illustres*, publicada em 1869, foi um dos autores que sustentava ser Fernão de Magalhães natural da cidade do Porto.

Não deixamos de sublinhar, ainda, no seguimento da advertência do editor, dois outros sócios da Academia que realizaram estudos afins ao tema, a saber, Sebastião Francisco Mendo Trigoso, sobre "Martim da Bohemia", publicado no tomo VIII das *Memorias de Litteratura da Academia*, e Alexandre Magno de Castilho, sobre "Os padrões dos descobrimentos dos portuguezes", publicado no tomo IV das *Memorias da Academia*. A par destes, se bem que não sócio da instituição, destacou-se Augusto de Pinho Leal, autor da celebrada obra *Portugal Antigo e Moderno. Diccionario Geographico, Estatistico, Chorographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico*, em cujos volumes VII (1876) e VIII (1878) dedica algumas páginas à vida e às viagens de Fernão de Magalhães, carreando vasta informação, incluindo a menção a autores antigos que também se interessaram pela biografia do navegador.

Pensamos, agora a terminar, que a estreita ligação da Academia de Marinha a Luís de Camões, através da sua divisa «Por mares nunca de outro lenho arados», verso 7.º da estância 30 do Canto VII d'*Os Lusíadas*, justifica que nunca se deixe de aproveitar uma oportunidade para recordar a obra maior da nossa Épica, afinal, aquela que desde há algumas décadas é oferecida aos cadetes que terminam a sua formação na Escola Naval, mormente, quando em 2022 se completam os 450 anos da publicação da primeira edição da obra maior do celebrado vate. Foi também uma homenagem que aqui pretendemos trazer, antecipadamente, associando nela a figura insigne do almirante Sarmento Rodrigues, fundador da Academia de Marinha, e promotor da iniciativa da edição notável *d'Os Lusíadas*, aquando das Comemorações Henriquinas, em 1960, no seio da Escola Naval, de que na altura era director.

Bibliografia

ARANA, Diego de Barros – **Vida i Viajes de Hernando de Magallanes**. Santiago de Chile: Imprenta Nacional, 1864.

——, Diego de Barros – **Vida e Viagens de Fernão de Magalhães**. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1881.

NO ESTEIO DE FERNÃO DE MAGALHÃES: UM RELATO EM PORTUGUÊS DA VIAGEM DE MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI (1564-1565)

João Teles e Cunha[1]

Resumo

O Livro de Marinharia guardado em Praga, de compilador anónimo e cuja composição terminou no início da década de 1570, tem entre os vários roteiros que o compõem um relacionado com a viagem efectuada por Miguel Angel de Legazpi às Filipinas. Não se sabe quem é o escreveu, mas a sua inclusão num roteiro português pode levantar suspeitas que o seu autor foi um português que seguiu a bordo da expedição. Do que não há dúvida é o interesse que tal viagem despertou do lado português, pelo que significaria em termos de presença europeia na Ásia Oriental e de possíveis rivalidades imperiais entre Portugal e Espanha. Propomo-nos, assim, seguir a viagem de Legazpi e de analisar este roteiro à luz da informação que nos fornece para ver as pistas sobre o autor, bem como os detalhes da expedição que acabaria coroada de êxito volvidos mais de quarenta anos da navegação de Fernão de Magalhães.

Palavras-chave: Miguel Angel de Legazpi; Livro de Marinharia; rivalidade; Filipinas; Magalhães.

Abstract

The *Book of Seafaring* kept in Prague organised anonymously by someone whose work ceased in the early 1570s, has among its several routes one related to Miguel Angel de Legazpi's voyage to the Philippines. The author is unknown, but its inclusion in a Portuguese navigational route may lead us to consider that its author was in fact a Portuguese who accompanied the expedition. There is no doubt about the interest such journey awakened on the Portuguese side, for what it would mean in terms of European presence in East Asia and possible imperial rivalries between Portugal and Spain. Thus, we intend to follow Legazpi's journey and analyse this route in line with the information it provides about the author, as well as details of the successful expedition which took place more than forty years after Fernão de Magalhães' expedition.

Keywords: Miguel Angel de Legazpi; Book of Seafaring; rivalry; Philippines; Magellan.

[1] Doutor em História Moderna (FL-UL), docente do Instituto de Estudos Orientais (FCH-UCP). Investigador integrado do CHAM (FCSH-UNL). 109403137@ucp.pt

Por ocasião do II Colóquio de História do Oriente colocado sob os auspícios de Fernão de Magalhães, de cuja viagem se comemora por estes anos o quinto centenário, julgámos pertinente tratar de uma expedição posterior à sua, a de Miguel López de Legazpi (1564-1565), por duas razões. Em primeiro lugar, por o mote do Simpósio ser a ligação do Pacífico ao Índico, iniciada Juan Sebastián Elcano,[2] e que teria implicações globais a partir de 1570 com o estabelecimento de uma rota oceânica entre Manila e Acapulco. Donde termos optado por estudar a expedição que foi, verdadeiramente, a criadora deste momento de viragem na história do mundo, mesmo que os contemporâneos não tivessem ideia do estavam a originar. Contudo, volvidos uns meros trinta anos da viagem de López de Legazpi, o italiano Francesco Carletti referiu como cada Galeão de Manila transportava a bordo cerca de um milhão de escudos de ouro, ou mais, para comerciar na Ásia.[3] A ligação era mais do que comercial, pois por via dos galeões de Manila também passariam pessoas e ideias configurando um mundo mais interconectado do que aquele desbravado inicialmente por Magalhães.

A segunda razão prende-se com o facto de termos tido ocasião de editar a fonte em análise em conjunto com Artur Teodoro de Matos,[4] sem termos usado então toda a pesquisa efectuada para a sua publicação. Mas o nome de Fernão de Magalhães reemergiria ao longo da expedição de López de Legazpi, em particular na sua etapa filipina, mais que não fosse porque o comandante da nova missão recordou o fim trágico do seu antecessor em 1521 e não quis repetir a história.[5] A ligação de Legazpi a anteriores expedições castelhanas não fica apenas pela recordação da viagem de Fernão de Magalhães, pois a bordo da sua embarcação seguia o planificador da viagem de 1564, o então frade agostinho Andrés de Urdaneta,[6] que ainda como simples secular participara na empresa de fr. Garcia Jofre de Loaísa (1525-1536), onde também entrou Juan Sebastian Elcano,[7] e da qual seria um dos poucos sobreviventes que aportou a Lisboa em 1536. Este é, aliás, mais um elo de uma história conectada a vários títulos, incluindo o facto de boa parte dos nomes aqui mencionados serem todos oriundos da Guipúzcoa.

Mas o dado mais curioso desta história conectada é a fonte em apreço ser, nem mais nem menos, que a tradução portuguesa da carta endereçada por Miguel López de

[2] Veja-se a recompilação de textos relativos à expedição de 1519-1522 feita CASTRO, Xavier, HAMON, Jocelyne, THOMAZ, Luís Filipe - **Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages**.

[3] CARLETTI, Francesco - **Voyage autour du monde de Francesco Carletti**, pp. 119-120.

[4 3] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**.

[5] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, pp. 188-196.

[6] GRUZINSKI, Serge - **Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation**, p. 149. KAMEN, Henry - **Imperio. La forja de España como potencia mundial**, p. 279.

[7] COUTO, Diogo do - **Década quarta da Ásia**, pp. 140-143. O nome de Urdaneta não aparece mencionado por Couto como membro da expedição de Loaísa, o que não deixa de ser curioso porque a crónica foi publicada em 1602, tanto mais que o frade agostinho seria conhecido pelo feito de ter encontrado a rota de torna-viagem para a América em 1565, a qual iludira todos os navegadores europeus até então. Como seria de esperar, Andrés de Urdaneta não é referido por António Galvão como membro da expedição de Loaísa, por não ser ainda conhecido no meio português; cf. GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, pp. 132-140.

Legazpi ao vice-rei da Nova Espanha e levada por Urdaneta na torna-viagem inaugural que estabeleceria a nova rota entre a Ásia Oriental e a América. Ora, do ponto de vista da acessibilidade a fontes de informação sobre esta expedição, um assunto sensível tendo em conta os interesses portugueses na região, supomos que teria sido mais fácil tentar obter cópia do que Urdaneta transmitiu à *Casa de la Contratación de Sevilha ou a Filipe II (r. 1556-1598) em 1566, do que conseguir o traslado da carta de López de Legazpi endereçado ao eventual sucessor de* don Luis de Velasco (1550-1564), que veio a ser Gastón de Peralta (1566-1568), o qual ainda não tinha chegado ao seu destino, dado este ter desembarcado em Veracruz apenas a 17 de Setembro de 1566.[8] O ponto mais estranho nem se quer é este, mas sim o facto de a carta ter sido incluída num Livro de Marinharia português que se encontra em Praga, muito *sui generis* no que diz respeito ao seu conteúdo, quando se julgaria que dada a natureza deste tipo de obra se iriam encontrar os roteiros dos pilotos da viagem, uma vez que se conhecem os elaborados pelo piloto-mor Esteban Rodriguez, o de Jaime Martinez Fortun e Diego Martín, o de Pierre Plun e Rodrigo de Espinosa, todos enviados das Filipinas para Espanha em 1565 a bordo da *San Pedro* sob comando de Felipe de Salcedo e os quais ainda existem hoje em dia em no Archivo de Indias em Sevilha agrupados num maço.[9]

Uma explicação possível para a presença da carta de Miguel López de Legazpi no Livro de Marinharia dito de Praga pode residir na sua temática, rica em materiais relacionados com o mundo atlântico que então se construía por mão dos dois reinos ibéricos, particularmente por via das rotas dos negreiros portugueses em direcção à América hispânica, nomeadamente para a Nova Espanha, das quais possui descrições particularmente minuciosas e valiosas.[10] Será devido a esta conexão americana que a tradução da carta de López de Legazpi acabou eventualmente num Livro de Marinharia português concluído abruptamente a meados da década de 1570. Donde, o traslado ter sido incorporado no seguimento de roteiros já conhecidos para o Índico e o Atlântico, onde se descrevem os portos continentais americanos compreendidos entre a Venezuela e o actual México, incluindo os do Caribe, e antes de se iniciarem os tradicionais itinerários marítimos

[8] A carta de López de Legazpi apenas emprega o termo de cortesia jamais aludindo ao nome do sucessor de don Luis de Velasco no cargo de vice-rei da Nova Espanha por desconhecer quem era. O sucessor de Velasco veio a ser Gastón de Peralta (1566-1568), que ainda não tinha chegado ao seu destino dado ter desembarcado em Veracruz a 17 de Setembro de 1566. Quando a carta de López de Legazpi foi terminada nas Filipinas, no final de Maio de 1565, o governo da Nova Espanha ainda estava nas mãos da *Audiencia*. A missiva serviu para dar conta do bom sucesso da expedição e do projecto de fundar uma base permanente em Cebu, pedindo, por isso, o envio de reforços humanos e materiais a fim de consolidar a testa de ponte estabelecida, sobretudo face aos perigos que López de Legazpi contava enfrentar tanto da parte dos naturais como dos portugueses. Quem estava em posição de o fazer com brevidade era o vice-rei da Nova Espanha. Convém notar que López de Legazpi nunca especificou o nome vice-rei ao longo da missiva, usando sempre o tratamento de cortesia de "vossa senhoria", dado desconhecer por completo quem poderia ser em concreto, mas pensava que, entretanto, já teria chegado o sucessor de Velasco, o que não se verificou; cf. MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, pp. 188-196.

[9] Cf. **Archivo General de Indias** (Sevilha - Espanha), **Patronato**, 23, R.16.

[10] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, pp. 155-181.

europeus em direcção ao Mar do Norte, tendo por horizonte os ancoradouros flamengos, particularmente o de Antuérpia. [11] Trata-se, como se pode comprovar, de um panorama náutico vasto num planeta na véspera de ficar interconectado por rotas comerciais globais, em parte graças à expedição de López de Legazpi, cujo pleno fruto seria atingido involuntariamente após 1580 com a união das duas Coroas ibéricas.[12]

Mas em 1564-1565 estávamos, ainda, na véspera da construção cartográfica, administrativa, comercial e mental de um mundo dito do "Arco do Pacífico" (*Pacific Rim*), na recente concepção de Ricardo Padrón, no qual as Filipinas seriam vistas como *Las Indias del Poniente*, quando os espanhóis passaram a entender a Ásia Oriental e o sudeste asiático como a extensão transpacífica das suas possessões americanas.[13] De certa forma, López de Legazpi anteviu o novo universo que se abria aos espanhóis quando descreveu o horizonte geográfico enxergado a partir de Cebu em 1565, onde inclui boa parte do mundo malaio-indonésio e toda a Ásia Oriental até ao Japão:

> Sabe que está esta ylha a porta e a comarqua das Felipinas nasoins do mundo e as mais desuiada he a trezentas legoas pouquo mais que sam Çina [China] e Bornei [Brunei, no Bornéu] e Sabalantam [Sabah no norte de Bornéu] e Samatra e Maluco e Malaca e Patam [Banten?] e Çianão [Sião?] e Lichios [léquios, isto é, Riu Kiu] e Xapam [Japão] e outras ricas e grandes prouincias donde espero com fauor devino e em seruiço e aumento da real coroa se fara não pouquo afeito se esta terra se pouoa de espanhois como creio que se pouoara.[14]

A China parecia ser, aliás, um dos objectivos confessados da viagem, pois López de Legazpi terminou a missiva escrevendo «fim desta carta da viagem da China pela banda da Noua Espanha pella parte do Mar do Sul»;[15] dando, de certa forma, continuidade a uma visão espanhola que tinha o Império do Meio como seu horizonte desde os tempos de Hernán Cortés, conforme referiu o historiador francês Serge Gruzinski, tendo o conquistador estremenho lançado várias expedições, desde a década de 1520, para explorar o Pacífico e chegar, eventualmente, ao litoral asiático. Nem os fracassos entretanto acumulados desde a expedição de Jofre de Loaísa, nem o afastamento de Cortés em 1535 pararam com os projectos transpacíficos delineados a partir do vice-reinado de

---

[11] Este conhecimento de rotas para o norte da Europa, incluindo a costa e os portos situados ao longo do sul da Irlanda, do Mar da Irlanda, do Canal de Bristol, do sul da Inglaterra, de toda a costa Atlântica francesa e os da Flandres existente em Portugal por volta de meados da década de 1570 entra em contradição com a afirmação de Davis Goodman acerca da falta de pilotos em Portugal e em Espanha práticos no litoral do Canal da Mancha em 1588, aquando da partida da Grande Armada em direcção a Inglaterra; cf. GOODMAN, David C. - **Power and Penury: Government, Technology and Science in Philip II's Spain**, p. 80.

[12] Vejam-se duas obras que exploraram este nexo: BOYAJIAN, James C. - **Trade in Portuguese Asia under the Habsburgs 1580-1640**. STUDNICKI-GIZBERT, Daviken - **A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640**.

[13] Veja-se PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West**.

[14] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 195.

[15] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 196.

Nova Espanha, porquanto os vice-reis Antonio de Mendonza (1535-1550) e o seu sucessor imediato Luis de Velasco (1550-1564) enviariam por sua conta a Ruy López de Villalobos em 1541 e a Miguel López de Legazpi em 1564 em direcção às *Islas de Poniente*.[16]

López de Villalobos comandou a expedição em substituição de Pedro de Alvarado, graças ao seu parentesco com o então vice-rei Antonio de Mendoza, zarpando do México com seis embarcações e 370 homens a 1 de Novembro de 1542, tendo alcançado a ilha de Mindanau a 2 de Fevereiro de 1543 depois de cruzar o Pacífico. López de Villalobos explorou até 1544 a parte meridional do arquipélago filipino, que lhe deve o seu actual nome dado em honra do então príncipe herdeiro, o futuro Filipe II, passando nesse ano ao Maluco [Muluku], onde se enfrentou com os portugueses.[17] Em 1545 chegou a um compromisso com os portugueses, que lhe permitiram evacuar os seus homens de Maluco em direcção à Nova Espanha, mas López de Villalobos acabaria por morrer em Amboíno em 1546,[18] sem ter regressado à América de onde saíra cinco anos antes. López de Legazpi teve mais sucesso que o seu antecessor, pois a sua expedição conseguiu encontrar o caminho de volta à Nova Espanha que eludira todos os anteriores exploradores espanhóis até 1565.[19]

Mas não nos deixemos iludir a respeito da inclusão do Pacífico e da sua margem asiática nesta nova construção geográfica transpacífica feita a partir da América, porque os topónimos utilizados por Miguel López de Legazpi, mas também pelos burocratas na Espanha ainda transmitiam uma realidade anterior. Assim, as noções geográficas de López de Legazpi são interessantes por causa de uma certa continuidade face ao passado, não só por a usar a expressão Filipinas aplicada de forma restrita à ilha de Leyte e talvez à de Samar, enquanto utilizou o termo "Poniente" para designar um horizonte mais vasto e abrangente, de modo a abarcar todas as ilhas por onde andou e as vizinhas situadas no

[16] GRUZINSKI, Serge - **L'aigle et le dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVI^e siècle**, pp. 337-372. BERNAND, Carmen; GRUZINSKI, Serge - **História do Novo Mundo**, vol. 2, **As mestiçagens**, pp. 562-564.

[17] GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, pp. 296-298.

[18] A tradição coloca Francisco Xavier a dar a extrema-unção a López de Villalobos, o que não é impossível, embora um dos primeiros cronistas da acção do navarro e dos Jesuítas na Ásia, Sebastião Gonçalves, seja parco nos detalhes a respeito da estadia de Xavier em Amboíno e em Maluco em 1546. Gonçalves, todavia, referiu a morte de López de Villalobos e a protecção dispensada por Xavier aos sobreviventes na viagem entre Amboíno e Malaca; cf. GONÇALVES, Sebastião - **Primeira parte da História dos Religiosos da Companhia de Jesus e do que fizeram com a divina graça na conversão dos infieis a nossa sancta fee catholica nos reynos e provincias da India Oriental**, vol. I, **Vida do B. P. Francisco Xavier e começo da Historia da Companhia de Jesus no Oriente**, pp. 213-214.

[19] O problema era a torna-viagem e não a viagem de ida entre o continente americano e a Ásia Oriental, a qual era rápida apesar da distância percorrida, como referia em 1530 o embaixador espanhol em Lisboa, Lope Hurtado de Mendoza, a Carlos V, referindo-se à viagem de Loaísa: «Llegaron alli en sesenta dias, de que estan espantados los Portugueses ser tan corto el viaje. Juzgan ellos [os portugueses] que desde donde Cortes enbió las naos a Maluco ay dos mill y quatroçientas leguas, (…).»; cf. Carta de Lope Hurtado de Mendoza a Carlos V, Lisboa 20.08.1530 in VIAUD, Aude - **Correspondance d'un Ambassadeur Castillan au Portugal dans les années 1530 Lope Hurtado de Mendoza**. p. 429. Em contrapartida, a torna-viagem demorava o dobro. A viagem inaugural protagonizada pela *San Pedro* demorou 130 dias, pois zarpou de Cebú a 1 de Junho de 1565 e chegou ao Puerto de Navidad no México a 1 de Outubro, seguindo depois até Acapulco, onde aportaram a 8 de Outubro desse ano.

sueste asiático. De recordar que "Poniente" designava, de forma genérica, desde o tempo de Magalhães a parte insular do sueste asiático, reflectindo o conhecimento geográfico que havia desta parte do mundo desde a década de 1520 tanto no lado português como no espanhol.[20]

Reflectia ainda as manipulações políticas em torno da definição do anti-meridiano de Tordesilhas e a sua projecção cartográfica desde aquele decénio, patente no mapa-mundo de Diogo Ribeiro debuxado em 1529,[21] onde o conceito de "Poniente" já aparecia ligado ao continente americano e debaixo da esfera de influência castelhana. O planisfério de Ribeiro, aliás, duplicava a parte ocidental do sueste asiático e da Ásia Oriental, colocando uma no seguimento tradicional do continente asiático e a outra, mais inovadora do ponto de vista conceptual geográfico e politicamente mais comprometida, como a margem oeste do Mar do Sul (*i.e.*, do Pacífico) e dominada por um estandarte com as armas de Castela cravado sobre a China, reivindicando toda a área para Carlos V (r. 1519-1556).

Apesar da manipulação geográfica do mapa de Ribeiro, um bocado grosseira para incluir o Maluco na zona de influência castelhana, o Tratado de Saragoça (1529) veio solucionar a situação temporariamente para descontentamento das partes envolvidas. Em Lisboa, o embaixador espanhol Hurtado de Mendoza escrevia a Carlos V (r. 1519-1556) em 1530 a respeito do desejo de D. João III (r. 1521-1557) comunicar rapidamente para a Ásia os termos acordados em Saragoça e que a corte portuguese seguia com atenção o interesse de Cortés pela exploração do Mar do Sul e de Maluco.[22] Volvido um ano, em 1531, Hurtado de Mendoza referia ainda o assunto de Maluco em carta à Imperatriz D. Isabel, escrevendo a respeito das instruções enviadas para a Índia a fim de se evacuarem para Europa os espanhóis estabelecidos no arquipélago,[23] algo que demoraria mais cinco anos a concretizar-se. Mas, como já se viu, o Tratado de Saragoça não colocou um ponto final sobre os desígnios espanhóis no Pacífico, nem estancou os apetites da Nova Espanha sobre o "Poniente", porquanto as expedições sucederam-se até à de López de Lagazpi em 1564. A própria cronística espanhola do segundo quartel de Quinhentos foi dando corpo a este conceito geográfico transpacífico nas obras de Gonçalo Fernández de Oviedo ("Historia general y natural de las Indias", primeira edição em 1535 e a segunda em 1547) e de Francisco López de Gómara ("Historia general de Indias", impressa em 1552).[24]

---

[20] Veja-se PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West,** especialmente os capítulos 2, 3 e 4.

[21] O mapa encontra-se na Biblioteca Apostólica Vaticana e está relacionado com as reivindicações espanholas que então se dirimiam em Saragoça. Sobre o planisfério de Ribeiro veja-se BROTTON, Jerry - **A History of the World in Twelve Maps**, pp. 186-216; BROTTON, Jerry - **Great Maps**, pp. 100-103.

[22] Carta de Lope Hurtado de Mendoza a Carlos V, Lisboa 20.08.1530 in VIAUD, Aude - **Correspondance d'un Ambassadeur Castillan au Portugal dans les années 1530 Lope Hurtado de Mendoza**, pp. 429-430.

[23] Carta de Lope Hurtado de Mendoza à Imperatriz D. Isabel, Montemor-o-Novo 19.04.1531 in VIAUD, Aude - **Correspondance d'un Ambassadeur Castillan au Portugal dans les années 1530 Lope Hurtado de Mendoza**, pp. 447-448.

[24] Veja-se PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West**, capítulo 4.

A formulação deste conceito, contudo, ainda podia ser ambígua a meados do século XVI. Deste modo, Miguel López de Legazpi, no termo de posse da ilha de Cebu em nome de Filipe II em 1565, mencionava explicitamente a expressão mista «de las Felipinas del Poniente de su magestad». [25] Era, provavelmente, o reflexo de uma visão geográfica assente no saber acumulado na América e no adquirido, entretanto, por si no decurso da viagem. Tal contrastava visivelmente com a concepção ainda existente em Espanha, onde a tradição imperava. Tanto era assim, que os escrivães da *Casa de la Contratación* colocaram na guarda de uma das cartas de Legazpi escrita em Cebu, na qual também apareciam as assinaturas dos demais oficiais e dos frades Agostinhos da sua expedição, como sendo proveniente «del campo de las yslas de Poniente».[26]

A visão deste mundo transpacífico em formação que se afirmou com a mudança do centro da incipiente presença espanhola nas Filipinas de Cebu para Manila em 1570, cujo porto viria a ser o término da lucrativa rota marítima que o ligava à América e aos seus metais preciosos, podia ser já observada no mapa-mundo desenhado em 1573 pelo cartógrafo português Domingos Teixeira e que hoje se encontra nas colecções da Bibliothèque nationale de France em Paris. [27] O planisfério de Teixeira, tão político quanto o de Ribeiro tinha sido a respeito de Maluco, procurava preservar para a Coroa portuguesa uma região sensível para os seus interesses, de modo a impedir o estabelecimento de uma testa-de-ponte espanhola em direcção ao sueste asiático e à Ásia Oriental.

Estas eram zonas onde se tinha desenvolvido toda uma série de lucrativas rotas comerciais a partir da segunda metade do século XVI, especialmente as que ligavam a Índia à China e ao Japão por via de Macau, mas também as que irradiavam de Malaca em direcção ao sueste asiático insular. Por muito que as viagens fossem concedidas pela Coroa, a realidade no terreno mostrava uma maior integração de privados, associando portugueses, descendentes e mestiços a uma diversidade de agentes comerciais asiáticos, na criação de redes de interesses com grande implantação local e liberdade de acção, frequentemente à revelia das autoridades portuguesas. De resto, o mundo oficial do Estado da Índia tinha o seu término oriental em Malaca, pertencendo o resto do mundo malaio-indonésio, sobretudo a sua parte insular, a um vasto "império-sombra" [28] onde o peso dessa informalidade tinha vindo a crescer desde a liberalização do comércio do

[25] "Termo de posse da ilha de Cebu em nome de Filipe II", Cebu, 08.05.1565, in **Archivo General de Indias** (Sevilha - Espanha), **Patronato**, 23, R.17, fl. 9.

[26] É o que se pode ler na inscrição colocada pelos escrivães régios na guarda de uma das cartas escritas por López de Legazpi em Cebu; cf. **Archivo General de Indias** (Sevilha - Espanha), **Patronato**, 23, R.23.

[27] Veja-se TEIXEIRA, Domingos - **Planisfério de 1573**.

[Não] deixa de ser interessante assinalar como, do ponto de vista iconográfico, Domingos Teixeira também usou a heráldica para reclamar o sueste asiático insular e a Ásia Oriental para Portugal. Todavia, do ponto de vista do conceito geográfico, a representação é a tradicional, a que interessava à Coroa portuguesa, pois colocou o Atlântico ao centro do planisfério de modo a cortar a ligação entre a América e a Ásia Oriental.

[28] Usamos a expressão de George Winius, embora sabendo que o autor a aplicou para os estabelecimentos informais portugueses no Golfo de Bengala; cf. WINIUS, George - The "Shadow Empire" of Goa in the Bay of Bengal, pp. 83-101.

cravo a partir de meados da década de 1530.[29] Todo este emaranhado de rotas regionais alcançaria o seu apogeu no último quartel de Quinhentos, conforme se pode comprovar no conhecido "Livro das cidades e fortalezas" de autor anónimo oferecido por volta de 1580 ao novo monarca português Filipe I (r. 1580-1598), para este ver a valência dos seus novos territórios na Ásia.[30]

A expedição enviada da Nova Espanha em 1564 sob comando de Miguel López de Legazpi punha mais uma vez de manifesto o apetite espanhol pela região, mau grado Carlos V ter cedido ao seu cunhado D. João III os direitos sobre Maluco por meio do Tratado de Saragoça, conforme procurava demonstrar o planisfério de Domingos Teixeira em 1573. Tanto mais que, segundo a interpretação espanhola, a zona situada mais a leste de Maluco, onde se encontrava o arquipélago filipino, estaria ainda dentro da sua área de influência. Dado o fracasso das expedições castelhanas até à data, o assunto parecia ter caído num certo limbo, o que não refreou os apetites portugueses de comerciarem e de fazerem razias na área, nomeadamente na ilha de Mindanau, dizendo-se espanhóis segundo contou López de Legazpi na sua carta:

> Sabe que a causa disto era que avia dous annos pouquo mai sou menos que os portugeses que estauam em Maluquo aviam vindo a estas ylhas [Limasawa e Bohol] com outo parasos[31] [embarcações] grandes e nelles muitos mamalucos[32] e em qualquer ylha que chegauam pediam paz e amizidade dizendo que eram castelhanos e vasalos del rej de Castela e depois de estarem os naturais seguros em o milhor da amizade os roubauam e salteauam e os leuauam catiuos delles os que podyam.[33]

Ora López de Legazpi era parte interessada no assunto, pelo que teria composto a imagem escrevendo que os portugueses se diziam espanhóis para reivindicar a jurisdição espanhola sobre o arquipélago filipino. Segundo a missiva, a tal expedição portuguesa oriunda de Maluco teria chegado às ilhas meridionais das Filipinas por volta de 1563, mas nada obsta a que fosse anterior dado o carácter vago das indicações fornecidas. Assim sendo, teria ocorrido entre o fim da capitania de D. Duarte de Eça (1556-1559) e o início da de Gonçalo Pereira Marramaque (1566-1567), podendo coincidir com o governo de Manuel de Vasconcelos (1560-1561), com o do seu sucessor interino Bastião Machado

[29] Sobre a liberalização do comércio com Maluco veja-se GODINHO, Vitorino Magalhães - **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, pp. 145-158. A respeito das redes informais portuguesas no sueste asiático insular, especialmente para o último quartel do século XVI, veja-se LOBATO, Manuel - **Política e comércio dos portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**.

[30] ANÓNIMO - Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da India, e das capitanias, e mais cargos que nelas há, e da importancia deles, fls. 56v-107 (trata-se do fac-simile do documento). O texto foi editado por Francisco Paulo Mendes da Luz.

[31] Inicialmente estava grafado "parayos", tendo sido substituído por "parasos", mas julgamos que é uma corruptela do termo paraus, embora a embarcação típica de Maluco fosse a coracora.

[32] Mamelucos, do árabe "mamlūk", literalmente "coisa possuída", donde "escravo", acabou por designar especificamente os escravos militares [*ghulām*], em particular os que governaram o Egipto e a Síria entre 1250 e 1517. Julgamos, todavia, que neste contexto "mamelucos" se refere apenas a asiáticos que estavam ao serviço dos portugueses como mão-de-obra militar.

[33] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 192.

(1561-1562) ou com o de Henrique de Sá (1562-1565). O contexto político em Maluco estava relativamente pacificado após a libertação do sultão de Ternate, Hairum (r. 1535-1570), o qual viria a doar os seus reinos e senhorios à Coroa portuguesa em 1562. Mas prosseguia, em surdina, um enfrentamento ligado ao esforço de missionação dos Jesuítas para converter as populações maioritariamente animistas da região de modo a refrear a expansão do islão, patrocinada por Hairum, e a concomitante influência contrária aos interesses portugueses na zona.[34]

Conhece-se, por meio das fontes Jesuítas, a existência de expedições militares oficiais lançadas em direcção a Moro no início da década de 1560, sendo esta uma designação geográfica que à época abarcava tanto a ilha de Morotai como a península de Morotia na extremidade setentrional da ilha de Halmahera, uma área abandonada oficialmente pelos portugueses por volta de 1558. Conhece-se uma realizada em 1561, provavelmente por ordem de Manuel de Vasconcelos a Tolo, a Morotia,[35] e outra em 1562 despachada por Henrique de Sá em direcção a Moro.[36] Sabe-se que a viagem de Maluco às Filipinas durava uma média de quinze a vinte dias, fazendo-se a navegação por meio de fragatas ou de coracoras grandes, pelo que qualquer uma destas expedições podia ter feito as razias descritas na missiva tanto em Limasawa como em Bohol.

O problema é que nenhum cronista português aludiu a esta expedição às Filipinas, a começar por Gabriel Rebelo, sem dúvida a melhor fonte portuguesa para a região;[37] e a prosseguir com Diogo do Couto que seguiu a lição de Rebelo,[38] tendo o cronista oficial do Estado da Índia mencionado apenas vagamente uma campanha punitiva enviada por Henrique de Sá em 1562. [39] A ausência de referências oficiais explicitas não significa que a expedição não tivesse acontecido, mas teria sido realizada por "portugueses" a actuar por sua conta e risco. Cabe acrescentar que um membro da expedição de López de Legazpi, o feitor e tesoureiro Andrés de Mirandaola, mencionou explicitamente numa carta sua a presença de portugueses na ilha de Bohol, [40] pelo qual estes deviam ser privados e, possivelmente, "português" fosse uma designação abrangente que incluía mestiços e os respectivos associados e dependentes asiáticos.

Embora o sistema comercial português implantado na zona tivesse mudado substancialmente desde a década de 1520, com o arquipélago malaio-indonésio a cair sob a

[34] LOBATO, Manuel - **Política e comércio dos portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**, pp. 110-113.
[35] Carta do Pe Francisco Jorge para os Jesuítas de Portugal, Cochim 03.02.1562, in JACOBS, Hubert - **Documenta Malucensia**, vol. I **(1542-1577)**, pp. 341-342.
[36] Carta do Pe. Baltasar de Araújo para os Jesuítas da Europa, Ternate 24.02.1563, in JACOBS - **Documenta Malucensia,** vol. I, pp. 383-384.
[37] REBELO, Gabriel - Informação das cousas de Maluco, pp. 494-498.
[38] MARTINS, António Coimbra - Introdução à leitura da *Década Quarta* de Diogo do Couto, p. xxxvii. Embora o que foi escrito por Coimbra Martins diz respeito à **Década Quarta**, também se aplica às restantes Décadas, porque Couto utilizou a obra do feitor e alcaide-mor de Maluco Gabriel Rebelo como a sua fonte privilegiada para a região.
[39] COUTO, Diogo do - **Década Sétima da Ásia**. Edição fac-similada da Régia Oficina Tipográfica de 1783, pp. 541-548 (tradicionalmente cita-se *Da Ásia*, 7.ª, X-xiii).
[40] Carta de Andrés de Mirandaola para Filipe II, Cebú 28.05.1565, in **Archivo General de Indias** (Sevilha - Espanha), **Filipinas**, 34, N.1.

alçada dos interesses do Capitão de Malaca e dos privados aí estabelecidos. Estes últimos, nem sempre andaram alinhados com o Capitão de Malaca, nem tão-pouco com a orientação política oficial emanada de Lisboa e de Goa, dando rédea-livre à maneira como alcançavam os seus interesses. Os apetites portugueses por especiarias, nomeadamente pela canela [41] de Butuan em Mindanau, indicada como sendo a melhor do mundo por Antonio de Pigafetta por ocasião da viagem de Magalhães, [42] parecem indesmentíveis à luz da documentação conhecida. Tanto mais que durante a década de 1550, António Galvão alertou a rainha-regente D. Catarina para o lucro que Portugal poderia retirar da exploração das especiarias do Maluco e ilhas próximas, a exemplo da de Mindanau, onde havia canela e ouro; receando o capitão português justamente o continuado interesse de Espanha em enviar novas expedições, [43] como veio a acontecer em 1564. Cabe acrescentar que Galvão terminou o seu "Tratado", impresso seis anos após o seu falecimento em 1557, justamente com as expedições espanholas despachadas a partir do México pelo vice-rei Antonio de Mendoza para explorar o Pacífico e atingir o Maluco, com relevo para a de Ruy López de Villalobos. [44] Tais viagens ameaçavam os interesses portugueses na região e cortavam a sua própria expansão em direcção às Filipinas, nomeadamente para Luzon, uma ilha alcançada em 1545 por um junco comandado por Pêro Fidalgo que zarpou do porto de Bornéu (Brunei), mais uma vez na tentativa de achar uma rota marítima para a China, [45] o grande objectivo europeu desses anos.[46]

António Galvão não era um caso isolado do lado português porque, durante a década de 1560, também Gabriel Rebelo avisou sobre o perigo que constituía a fixação espanhola nas Filipinas em detrimento dos interesses portugueses a nível regional, onde englobava o Maluco, e ameaçando com a eventual captação do comércio da China e

[41] A canela aqui mencionada pertence à casca de um qualquer cinamono, mas não é o *Cinnamono verum* J. Presl *(C. zeylanicum* Nees), oriundo de Ceilão e onde só existia por volta destes anos, sendo antes um outro qualquer cuja casca tivesse o mesmo fim como o *C. aromaticum* Nees (*C. cassia*) ou o *C. iners* Blume.

[42] PIGAFETTA - La relation d'Antonio de Pigafetta, p. 194.

[43] Carta de António Galvão para a Rainha D. Catarina, s/l s/d. In SÁ, Artur Basílio de (ed.) - **Documentação para a história das missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia**, vol. IV **(1568-1579)**, p. 23. É interessante assinalar como o título original do "Tratado" de Galvão faz menção explicita às especiarias, pois intitula-se "Tratado que compôs o nobre e notauel capitão Antonio Galuão, dos diuersos e desuayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta e especaria veyo da India ás nossas partes, (…)" conforme se pode comprovar na folha de rosto da edição *princeps*; cf. BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL, **Biblioteca Nacional Digital**.

[44] GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, pp. 295-298.

[45] GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, p. 298.

[46] Significativamente, Galvão encerrou o seu tratado com a viagem de Richard Chancellor para descobrir o caminho para a China pela passagem do Nordeste por conta da Company of Merchant Adventurers, tendo chegado ao porto muscovita de Arcângel no Mar Branco em 1550 e visitado Ivan IV (r. 1547-1584) em Moscovo; GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**, p. 299. Houve uma nova expedição encabeçada por Chancellor em 1553 para descobrir novamente a passagem pelo Nordeste, que se revelou impraticável, mas deu origem à Companhia da Moscóvia em 1555, cujos agentes procuraram sempre comerciar com a China e o Irão por terra, cf. BRENNER, Robert - **Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550--1653**, pp. 12-14.

do Japão por parte dos espanhóis. [47] As sucessivas expedições castelhanas ao Maluco entre 1519 e 1564, mostravam à saciedade o interesse existente tanto em Espanha como no Novo Mundo sobre as "Ilhas das Especiarias", constituindo assim um motivo de pressão real sobre a Coroa e os interesses privados portugueses na zona, que poderia ter levado estes a optar por acções mais radicais como a aqui descrita. Todavia, não se pode escamotear que estas razias eram efectivamente uma forma de arrebanhar gente para a vender como mão-de-obra escrava pelos mercados da região, incluindo Malaca, a qual tinha larga prática e tradição. Donde Miguel López de Legazpi ter descrito os estragos feitos pelas razias portuguesas nas ilhas, a fuga dos seus habitantes para o interior e o seu comportamento condicionado quando avistavam europeus:

> Sabe que desta maneira se despouoou Mazagaam [Limasawa] que casy não ficou jente nella e nesta ylha de Bodoel [Bohol] forão antre presos e mortos mais de mil pessoas pela qual causa fogiam e se escondiam como de feito e fazem aynda posto que por nosa parte os afagasemos mas quem pode apazigoalos dando lhe a entender que os portugeses sam de outro reino e vasalo doutro rey e deferente do noso e não se comfiauão nem bastaua porque dizem que somos todos de huma maneira e de hum trayo e de humas armas.[48]

Talvez por esta razão, o capitão-mor espanhol procurou aplicar uma política de abertura em relação à navegação comercial e de boas relações com os estados com que se deparou nas Filipinas de modo a evitar o mesmo fim que Magalhães. Mas nem sempre teve sucesso, como se verá em Cebu. Compreendia-se ainda o seu gesto à luz de procurar manter abertas as rotas comerciais com as ilhas circundantes, nomeadamente com o grande empório regional de Brunei em Bornéu, razão pela qual libertou um junco deste porto aprisionado e pilhado por espanhóis no litoral de Bohol em Março de 1565.[49] A opção de López de Lagazpi era ainda ditada pelo pragmatismo - dada a necessidade de recrutar pilotos naturais que guiassem com segurança os espanhóis por águas desconhecidas.[50]

O desenlace da aproximação pacífica nem sempre teve sucesso, como ocorreu em Cebu, onde os espanhóis acabaram por conquistar o lugar, dando origem a um episódio fundador das novas Filipinas com o achamento do "Santo Niño" entre os despojos da vitória. [51] A estória, relatada de forma muito neutral por Miguel López de Legazpi, apesar

---

[47] REBELO, Gabriel - Informação das cousas de Maluco, pp. 497-498.
[48] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia**. **O manuscrito de Praga**, pp. 192-193.
[49] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 192.
[50] Por exemplo, o piloto Juan de Aguirre recebeu instruções para voltar a Butuan, em Mindanau, a fim de explorar a costa desta ilha e passar de seguida para a de Negros, navegando assim ao longo do Mar de Mindanau e podendo ter passado pelas ilhas de Camiguan e de Siquijor (9º 04' N e 123º 42' E) antes de chegar a de Negros (10º 00' N e 123º 00' E), levava com ele um piloto bornéu, porque o conhecimento deste ultrapassava o disponível no lado espanhol. Veja-se EZQUERRA, Ramón - Miguel López de Legazpi, p. 676.
[51] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 192. pp. 194-195.

deste já atribuir uma espécie de protecção divina à instalação do poder espanhol no arquipélago por intermédio da imagem, [52] seria posteriormente embelezada com ligações à expedição de Fernão de Magalhães e a Antonio de Pigafetta. [53]

Os continuados esforços espanhóis para se instalarem permanentemente na área desde a década de 1520, primeiro em Maluco e depois nas Filipinas, alimentaram a suspeita e a oposição tanto da Coroa como dos particulares portugueses, que procuraram eliminar uma presença contrária aos seus interesses. Mas a distância e o tempo de viagem entre Maluco e Malaca, como entre esta e Goa, e depois entre a Índia e Lisboa, bem como o percurso no sentido inverso, dificultava uma coordenação eficaz e atempada dos esforços para expulsar os espanhóis. Mas a informação continuava a fluir, se bem que com os atrasos habituais, pois foi por via do Brunei que os portugueses ficaram a saber da estadia dos espanhóis em Cebu quando a armada de Gonçalo Pereira Marramaque aí aportou em 1566. [54] Era interessante e curioso o facto de ter sido em Brunei o local onde os portugueses tomaram conhecimento da presença de López de Lagazpi, porque este era um empório situado no meio da região (sueste asiático insular) e das suas rotas comerciais, daí afluírem ao seu porto novas do que se passava por toda a área. Mas também porque o *Adelantado* tinha inadvertidamente transmitido a sua presença ao poupar a vida à tripulação sobrevivente do junco bornéu capturado em Bohol em Março de 1565.

A tradução portuguesa da carta de Miguel López de Legazpi (1565) e a sua inclusão num roteiro composto em Portugal a meados da década de 1570, mostrava um mundo à beira de uma transformação radical, com a efectiva incorporação do Pacífico no emara-

---

[52] MATOS, Artur Teodoro de; CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**, p. 192. pp. 195-196.

[53] Miguel López de Legazpi terminou a carta com o relato do achamento miraculoso da imagem que viria a ser o "Santo Niño" de Cebú, sem dúvida para dar um sinal da protecção divina aos esforços de fixação espanhola nas Filipinas e da futura tarefa evangelizadora. O dado interessante, contudo, foi a forma como o relatou o ocorrido, desprovida de embelezamentos adicionados posteriormente, se bem que introduziu cortes nos acontecimentos ocorridos desde a sua chegada a Cebu a 27 de Abril de 1565. Assim, Lopez de Legazpi passou por alto o seu ataque a Cebú por volta de 1 de Maio e o subsequente incêndio da povoação por mão dos seus habitantes em fuga. O *Adelantado* também omitiu, o que é estranho, a fundação da localidade e do forte de São Miguel de Cebu a 8 de Maio. Teria sido no rescaldo desta ocupação de Cebú abandonada por os seus habitantes, chamado eufemisticamente "rancheando" por Legazpi, que um grupo de soldados, entre os quais o achador chamado Juan Camus (cf. MOLINA, Antonio M. - **Historia de Filipinas**, p. 60), descobriu uma imagem de um Menino Jesus dentro da sua caixa, à qual só lhe faltava a cruz que encimava a orbe que tinha na mão. Muito naturalmente, López de Legazpi achou que se tratava de um sinal de protecção divina à empresa espanhola de estabelecimento nas Filipinas, tendo apenas referido que a imagem devia ter vindo de Espanha, sendo talvez de feitura flamenga. Só posteriormente se ligou a imagem descoberta em Cebu em 1565 à que Fernão de Magalhães tinha oferecido à rainha local, baptizada como Joana, em Abril de 1521 (cf. PIGAFETTA - **La relation d'Antonio de Pigafetta**, pp. 155-157). Quando Antonio de Morga escreveu a sua crónica no início do século XVII, esta versão já estava firmemente implantada na tradição e era aceite por todos, embora ainda não se tivesse fulanizado o ofertante, referindo que fora deixada pela expedição de Magalhães (cf. MORGA, Antonio de - **Sucesos de las Islas Filipinas**, p. 55). Houve ainda outro embelezamento posterior, quando se atribiu a Antonio de Pigafetta a oferta da imagem à rainha Joana, quando nada nos seus escritos permite fazer tal afirmação.

[54] BOCARRO, António - A história de Maluco no tempo de Gonçalo Pereira Marramaque e Sancho de Vasconcelos, p. 174.

nhado de redes comerciais globais que tinham vindo a cobrir o planeta desde o século XV. López de Legazpi conseguiu, assim, alcançar o que escapara a todas as expedições desde a de Fernão de Magalhães, regressar ao ponto de partida sem passar pelo hemisfério de influência portuguesa. A rota estabelecida regularmente entre as Filipinas e a América desde 1570, conhecida pelo nome de "Galeão de Manila", foi dando progressivamente corpo à noção de «*Las Indias del Poniente*», um elo numa realidade geo-estratégica em construção desde então e que hoje se chama de *Pacific Rim*.

Dez anos após a partida da expedição de Miguel López de Lagazpi, em 1574, o cosmógrafo/cronista-mor do *Consejo de Indias*, Juan López de Velasco, terminava a sua obra *Geografía y descripción universal de las Indias*, onde reconhecia a dificuldade em determinar com clareza os limites entre os dois impérios ibéricos no sueste asiático e na Ásia Oriental. Mas o interesse da *Geografía y descripción universal de las Indias* era outro, pois vinha acompanhada de uma série de cartas geográficas para ilustrar as reivindicações territoriais espanholas, nomeadamente de um mapa que quarenta-e-cinco anos mais tarde repetia o conceito geográfico expresso pela primeira vez por Diogo Ribeiro em 1529. A similitude, para além de uma nova manipulação grosseira do anti-meridiano de Tordesilhas, passava sobretudo por colocar o sueste asiático e a Ásia Oriental a oeste do continente americano, como a sua continuidade natural por serem as *Indias de Poniente* e o Mar do Sul, *i.e*., o Pacífico, uma espécie de lago espanhol. [55]

A *Geografía* de López de Velasco nunca viu a luz do dia, circulou apenas entre os membros do *Consejo de Indias* por o seu conteúdo ser considerado demasiado sensível para ser impresso. O mesmo aconteceu com a sua obra seguinte, Sumario ou Demarcación y división de las Indias (*ca*. 1580), onde dizia no intróito:

> [P]or donde parece que [la] Naturaleza quisso diujdir a questa tierra [pelo istmo do Panamá]. Dexando cassi la mitad della a la parte de Norte y la otra mitad al mediodia que son las dos partes de la demarcaçion. Y la terçera las Jslas y tierra firme que ay al Oriente de Malaca por do[nde] passa la linea de partiçion *que aun que son parte de la Jndia Oriental se nombram del Poniente*. Respecto de Castilla como se representa en el mapa Vniuersal de las Jndias que se sigue. [56]

O referido Mapa-Padrão não existe nesta cópia Seiscentista, mas fez caminho desde 1580 e podia ser encontrado na obra do seu sucessor Antonio de Herrera y Tordesillas, a *Descripción de las Yndias Occidentales* e a *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, [57] consagrando a noção geográfica de Índias do Poente

[55] Nesta obra, López de Velasco criou as noções geográficas de *Indias del mediodia* para a América do Sul, *Indias de septentrión* para a do Norte e *Indias de poniente* para o sueste asiático e a Ásia Oriental; veja-se PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West**, capítulo 5. Veja-se ainda PORTUONDO, María M. - **Secret Science: Spanish Cosmography and the New World**, pp. 141-208. Portuondo considera a *Geografia* de López de Velasco como o primeiro atlas político do Novo Mundo (cf. p. 177).

[56] LÓPEZ DE VELASCO, Juan - **Demarcación y división de las Indias**, fls. 1-1v. A cópia do manuscrito data de século XVII. O itálico é nosso. BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA *Biblioteca Digital Hispánica.*

[57] PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West**, capítulo 8.

articuladas com as Ocidentais, ou seja, a América espanhola. Mas a Demarcación y división de las Indias de López de Velasco tinha, ainda, outras conexões, nomeadamente com a China, evidenciando o enlevo espanhol pelo Império do Meio que seria desenvolvido em 1585 por meio da seminal obra de Juan González de Mendoza *Historia del gran Reino de China*, [58] talvez o livro ibérico mais influente sobre assuntos sínicos na Europa do seu tempo, conforme demonstravam as suas sucessivas edições. A outra conexão interessante era o ano de feitura da Demarcación, concluída por volta de 1580, justamente quando o empregador de López de Velasco, Filipe II, tornou-se Filipe I rei de Portugal, abrindo novas perspectivas para esta região, a qual se podia transformar na porta giratória para portugueses e espanhóis acederem aos dois impérios. Não deixa de ser relevante, nesta história conectada, como há do lado português uma descrição similar para o Estado da Índia feita por volta de 1580, o já mencionado "Livro das cidades e fortalezas".

Mas, por muito que o conceito se tivesse expandido, nem todos comungavam das vantagens das *Indias de Poniente*, sobretudo quando a União Dinástica parecia ter criado um gigantesco mercado entre a Ásia e a América à revelia da Europa. Havia quem, entre a elite mercantil sevilhana, visse no infindável rio de *reales de a ocho* que se sumia na China o sintoma de um crescente problema económico, já para não falar da concorrência que certos produtos chineses, como a seda, faziam à produção espanhola. [59] Daí terem ventilado em 1608, durante o reinado de Filipe III de Espanha e II de Portugal (r. 1598-1621), a ideia de uma troca imperial dado espanhóis e portugueses partilharem o mesmo soberano. Fazia mais sentido que o Brasil passasse para os domínios da Coroa de Castela, por ser um domínio terrestre e ligado à exploração agrícola, fazendo pouco sentido num império marítimo e comercial como era o português, tanto mais que era contíguo às suas possessões americanas. Para compensar a troca, as *Indias de Poniente*, ou seja, as Filipinas, passariam para a Coroa portuguesa, porque tinham uma natureza mais comercial e estavam na Ásia, mas devia ser proibida a ligação entre Manila e Acapulco. [60]

---

[58] GONZÁLEZ DE MENDOZA, Juan - **Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del gran Reyno dela China, sabidas assi por los libros de los mesmo Chinas, como por relacion de Religiosos, y otras personas que han estado en el dicho Reyno**.

[59] A questão também foi debatida por arbitristas, nomeadamente o português Duarte Gomes de Solis, que em 1622 escrevia num memorial: «Y en oposicion de vn comercio, por trato de seda, que se trueca por plata, tan perjudicial a España, en vaziarsela por camino de tanta facilidad, que a España no conuiene, pues a venir mas plata en los galeones la enriqueze, y serà mas barata la aueria, y en venir la seda de la China a Seuilla, es en oposicion de la España, (…)». SOLIS, Duarte Gomes - **Discursos sobre los comercios de las dos Indias**, p. 114.

[60] GARCÍA DE LOS ARCOS, Maria Fernanda - Una propuesta de reestructuración del Imperio español en el siglo XVII, pp. 24-32. O autor da proposta era Pedro de Avendaño de Villela, ligado ao Consulado de Sevilha por volta do primeiro quartel do século XVII, chegando a ocupar a posição de Prior por três vezes (1609, 1612 e 1622). Avendaño de Villela, na sua qualidade de membro do Consulado de Sevilha, estava entre os assinantes do borrador de um projecto apresentado pelo *Consejo de Indias* a Filipe III em 1608, a respeito de um novo *Asiento* que vigoraria entre 1608 e 1613, onde se faziam várias reivindicações, nomeadamente investigar o comércio entre a América e a Ásia por via das Filipinas; cf. DÍAZ BLANCO, José Manuel - **Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII**, pp. 71, 297-298. Compreende-se o pedido de Avendeño à luz da má situação económica de Sevilha, que entrara num marasmo económico a partir de 1603 e a crise só se agravara desde 1608, justamente o ano das reivindicações; MORET, Michèle - **Aspects de la société marchande de Séville au début di XVII^{e} siècle**, pp. 95-100.

Claro que foi mais um dos inúmeros assuntos debatidos nos orgãos de consulta da Monarquia Hispânica, aumentando a montanha de papéis existente com projectos semelhantes e dando vazão a mais arbítrios, como os inculcados por Duarte Gomes Solis em Madrid a partir de 1611 para reformar o mau funcionamento do império ibérico, [61] onde justamente referiu a concorrência movida pelo "Galeão de Manila" ao comércio feito pela *Carrera de Indias*. Mas esta discussão foi suficiente para levantar o rumor do outro lado do globo, pois uma personagem característica da desmesura da mundialização ibérica, um cronista oriundo da nobreza chalca chamado don Domingo Francisco de San Antón Muñón Chimalpahin Cuauhtlehuanitzin, escrevia em nahuatl no seu diário a 11 Maio de 1613:

> [L]legó de España la noticia, se supo y se dijo que el rey Nuestro Señor don Felipe III suprimía [a vinda de] la nao de China, la qual traía a Mexico toda suerte de mercadorías llegando al puerto de Acapulco: se dijo que ya no llegaria allí, sino que e adelante llegaria a Portugal, a fin de que todas las mercadorías de la China fueran [em primeiro lugar] a España ante el dicho rey, y sólo después pudieran venir a Mexico. [62]

Tal não se verificou, mas o projecto de Pedro de Avendaño de Villela mostrava que a construção da tal noção geográfica das *Indias de Poniente* integradas na América espanhola, com as suas implicações políticas e económicas, não foi um processo linear sem obstáculos nem visões alternativas. Os interesses americanos e filipinos, bem como os planos religiosos delineados para o sueste asiático e a Ásia Oriental, com poderosos grupos de pressão como os Jesuítas interessados na evangelização da região, tiveram força suficiente para neutralizar os projectos contrários. [63]

Os desenvolvimentos descritos atrás eram, de certa forma, o corolário da viagem de Miguel López de Lagazpi e do estabelecimento de uma rota de torna-viagem em 1565, contribuindo para concretizar um mundo mais interligado que o estabelecido por Fernão de Magalhães. Mas a realidade nascida a partir de 1580 foi noutra direcção, a de uma nova via comercial, a do Galeão de Manila, que mercê dos metais preciosos americanos possuía meios de pagamento efectivos para poder criar uma espécie de Indo-Pacífico antes do tempo concorrendo mercantil e financeiramente com as grandes rotas transoceânicas ibéricas já estabelecidas, a Carreira da Índia portuguesa e a *Carrera de Indias* espanhola.

---

[61] CUNHA, João Teles e - «Porque eu quero também vender o meu saber, pois sou mal pago de meu serviço»: Alvitres e quimeras políticas de Diogo do Couto, pp. 239-246.

[62] CHIMALPAHIN, Domingo - **Diario**. Transcrição paleográfica e tradução de TENA, Rafael. Nota 57, p. 331. *Apud* GRUZINSKI, Serge - **Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation**, nota 36, p. 449.

[63] Veja-se GARCÍA DE LOS ARCOS, Maria Fernanda - The Philippine Colonial Elite and the Evangelization of Japan, pp. 84-88.

Bibliografia

ANÓNIMO - Livro das cidades, e fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da India, e das capitanias, e mais cargos que nelas há, e da importancia delles. Lisboa. **Studia**, n.º 6 (Julho 1960), (separata) (edição organizada por Francisco Paulo Mendes da Luz).

BERNAND, Carmen, GRUZINSKI, Serge - **História do Novo Mundo**, vol. 2, **As mestiçagens.** São Paulo: EDUSP, 2006.

BOYAJIAN, James C. - **Trade in Portuguese Asia under the Habsburgs 1580-1640**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1992.

BRENNER, Robert - **Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653**. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

BROTTON, Jerry - **A History of the World in Twelve Maps**. Londres: Penguin Books, 2012.

_____, Jerry - **Great Maps**. Londres: Dorling Kindersley, 2014.

CARLETTI, Francesco - **Voyage autour du monde de Francesco Carletti**. Introdução e notas de Paolo Carele, tradução de Frédérique Verrier. Paris: Chandeigne, 1999

CASTRO, Xavier, HAMON, Jocelyne, THOMAZ, Luís Filipe - **Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages**, 2 vols. Paris: Chandeigne, 2007.

CHIMALPAHIN, Domingo - **Diario**. Transcrição paleográfica e tradução de TENA, Rafael. Mexico: Conaculta, 2001.

COUTO, Diogo do - **Década Sétima da Ásia**. Edição fac-similada da Régia Oficina Tipográfica de 1783. Vol. 17.º Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1974.

COUTO, Diogo do - **Década quarta da Ásia**. Edição crítica e anotada coordenada por Maria Augusta Lima Cruz. 2 vols. Lisboa: CNCDP/Fundação Oriente/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1999.

CUNHA, João Teles e - «Porque eu quero também vender o meu saber, pois sou mal pago de meu serviço»: Alvitres e quimeras políticas de Diogo do Couto. In LOUREIRO, Rui Manuel, CRUZ, Maria Augusta Lima (coord.) - **Diogo do Couto. História e intervenção política de um escritor polémico**. Vila Nova de Famalicão: Húmus, 2019, pp. 221-283.

DÍAZ BLANCO, José Manuel - **Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII**. Valhadolid: Instituto Universitario de Historia Simancas/ Madrid: Marcial Pons Historia, 2012.

EZQUERRA, Ramón - Miguel López de Legazpi. In BLEIBERG, Germán (dir.) - **Diccionario de Historia de España**, vol. II. Madrid: Alianza Editorial, 1986, p. 676.

GALVÃO, António - **Tratado dos Descobrimentos**. Edição do Visconde de Lagoa e de Elaine Sanceau. Porto: Livraria Civilização Editora, 1987.

GARCÍA DE LOS ARCOS, Maria Fernanda - Una propuesta de reestructuración del Imperio español en el siglo XVII". México, **REVISTA A** (Universidad Autónoma Metropolitana), n.º 29, 1992, pp. 24-32.

GARCÍA DE LOS ARCOS, Maria Fernanda - The Philippine Colonial Elite and the Evangelization of Japan. Lisboa, **Bulletin of Portuguese/Japonese Studies**, vol. 4, June 2002, pp. 63-89.

GODINHO, Vitorino Magalhães - **Os Descobrimentos e a Economia Mundial**, vol. III. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

GOODMAN, David C. - **Power and Penury: Government, Technology and Science in Philip II's Spain.** Cambridge: Cambridge University Press, 1988.

GONÇALVES, Sebastião - **Primeira parte da História dos Religiosos da Companhia de Jesus e do que fizeram com a divina graça na conversão dos infieis a nossa sancta fee catholica nos reynos e provincias da India Oriental,** vol. I, **Vida do B. P. Francisco Xavier e começo da Historia da Companhia de Jesus no Oriente.** Editado por José Wicki S.I. Coimbra: Atlântida Editora, 1957.

GONZÁLEZ DE MENDOZA, Juan - Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del gran Reyno dela China, sabidas assi por los libros de los mesmo Chinas, como por relacion de Religiosos, y otras personas que han estado en el dicho Reyno. 2.ª edição. Madrid: Oficina de Quirino Gerardo flamengo à custa de Blas de Robles livreiro, 1586. BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL, *Biblioteca Nacional Digital* [em linha], Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal, [consultado a 17-03-2022]. Disponível na internet <URL: https://purl.pt/26215 >

GRUZINSKI, Serge - **Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation**. Paris: Éditions de la Martinière, 2004.

GRUZINSKI, Serge - **L'aigle et le dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVI^e^ siècle**. Paris: Fayard, 2012.

JACOBS, Hubert - **Documenta Malucensia**, vol. I **(1542-1577)**. Roma: Institutum Historicum Societas Iesu, 1974.

KAMEN, Henry - **Imperio. La forja de España como potencia mundial.** Madrid: Punto de Lectura, 2004.

LOBATO, Manuel - **Política e comércio dos portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605**. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.

LÓPEZ DE VELASCO, Juan - **Demarcación y división de las Indias**. (Cópia do século XVII). BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA *Biblioteca Digital Hispánica* [em linha], Madrid, Biblioteca Nacional de España, [consultado a 17-03-2022]. Disponível na internet <URL: http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000116629&page=1 >

MARTINS, António Coimbra, Introdução à leitura da *Década Quarta de Diogo do Couto. In COUTO, Diogo do* - **Década quarta da Ásia**. Edição crítica e anotada coordenada por Maria Augusta Lima Cruz. Vol. I. Lisboa: CNCDP/Fundação Oriente/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1999, pp. XIII-CXXI.

MATOS, Artur Teodoro de, CUNHA, João Teles e - **Livro de Marinharia. O manuscrito de Praga**. Lisboa: CEPCEP/EPAL, 2009.

MOLINA, Antonio M. - **Historia de Filipinas**. Vol. I. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1984.

MORET, Michèle - **Aspects de la société marchande de Séville au début di XVII^e^ siècle**. Paris: Éditions Marcel Rivière et Compagnie, 1967.

MORGA, Antonio de - **Sucesos de las Islas Filipinas**. Traduzido e editado com anotações e um estudo introdutório por CUMMINS, J. S. Cambridge: Hakluyt Society, 1971.

PADRÓN, Ricardo - **The Indies of the Setting Sun. How Early Modern Spain Mapped the Far East as the Transpacific West**. Chicago: University of Chicago Press, 2020.

PORTUONDO, María M. - **Secret Science: Spanish Cosmography and the New World**. Chicago: University of Chicago Press, 2009.

REBELO, Gabriel, Informação das cousas de Maluco. In SÁ, Artur Basílio de (ed.) - **Documentação para a história das missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia**, vol. III **(1563-1567)**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1955.

SÁ, Artur Basílio de (ed.) - **Documentação para a história das missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia**, vol. IV **(1568-1579)**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1956.

SOLIS, Duarte Gomes - **Discursos sobre los comercios de las dos Indias.** Edição organizada e prefaciada por AMZALAK, Moses Bensabat. Lisboa: edição do organizador, 1943.

STUDNICKI-GIZBERT, Daviken - **A Nation upon the Ocean Sea. Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire, 1492-1640**. Oxford: Oxford University Press, 2007.

TEIXEIRA, Domingos - **Planisfério de 1573**. BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, *Gallica* [em linha], Paris, Bibliothèque nationale de France, [consultado a 17-03-2022]. Disponível na internet <URL: https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525032167 >

VIAUD, Aude - **Correspondance d'un Ambassadeur Castillan au Portugal dans les années 1530 Lope Hurtado de Mendoza**. Lisboa: CNCDP, Paris: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 2001.

WINIUS, George - The "Shadow Empire" of Goa in the Bay of Bengal. **Itinerario**. Leiden, vol. 7, n.º 2 (July 1983), pp. 83-101.

IV

DO ENCONTRO DE CULTURAS

PORTUGUESES, ESPANHÓIS E MOLUCANOS: GUERRA E PRÁTICAS MILITARES NAS ILHAS MOLUCAS (1511-C.1540)

Vitor Luís Gaspar Rodrigues[1]

Resumo

A análise da realidade política e militar das Molucas ao longo da primeira metade do século XVI - período em que portugueses e espanhóis desempenharam um papel decisivo não só na transformação do quadro geopolítico e militar do arquipélago, mas também na arte da guerra aí praticada - é o objectivo fundamental do trabalho que agora se apresenta.

Ao longo de três décadas analisamos não só as principais conjunturas políticas e militares, marcadas pela volatilidade das alianças no terreno, mas procedemos também à análise das interações ocorridas entre as duas potências europeias e os reinos locais ao nível das técnicas e tácticas de combate - tanto navais como terrestres, da arte de fortificar e do armamento.

Palavras-chave: Armamento; Arte da guerra; Intercâmbio tecnológico; Molucas; Tácticas de combate; Transferência de saberes.

Abstract

The fundamental objective of this paper is to analyse the Moluccan political and military reality during the first half of the 16th century - a time in which Portuguese and Spanish played a decisive role not only in the transformation of the archipelago's geopolitical and military framework but also in the in situ art of war.

Focusing on three decades we examine not only the main political and military conjunctures, marked by volatile alliances on the ground, but we also study the interactions that took place between the two European powers and local kingdoms in terms of combat techniques and tactics - both naval and land-based, the art of building fortification and weaponry.

Keywords: Weaponry; Art of War; Technological Exchange; Moluccas; Combat Tactics; Knowledge Transfer.

[1] Investigador Auxiliar com Agregação do Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Vice-Presidente da Academia de Marinha.

1. Introdução

O estudo inicia-se com as primeiras viagens portuguesas à região e o estabelecimento da fortaleza portuguesa de Ternate, em 1522, edificada em resposta às pretensões espanholas materializadas pela viagem de Fernão de Magalhães, e prolonga-se até aos finais da década de 1540, altura em que os últimos homens da expedição de Rui Lopes de Villalobos foram repatriados para Espanha através da rota do Cabo.

Assenta, fundamentalmente, nas informações veiculadas pela cronística portuguesa, confirmadas e complementadas por documentação de arquivo, bastante escassa sobretudo para os primeiros anos de estabelecimento das forças da Coroa na região. Cientes dos cuidados a ter com a utilização dessas fontes, entendemos que são fundamentais para traçar a complexidade do relacionamento político-militar dos portugueses com os diferentes reinos e potentados dessas ilhas num período marcado não só por uma profunda instabilidade política e militar em toda a região, mas também pelo aparecimento em cena de um novo competidor externo, os espanhóis. Estes, não obstante as dificuldades manifestadas pelas suas armadas na travessia do Pacífico, responsável pela incapacidade para socorrer os poucos soldados que aí se foram estabelecendo com o apoio dos reis de Tidore e Geilolo, acabaram, ainda assim, por se afirmarem como um travão aos desígnios expansionistas dos portugueses até finais da década de 1540, altura em que os últimos homens de Rui Lopes de Villa Lobos foram repatriados para Espanha pela rota do Cabo, marco por nós escolhido para término do presente trabalho.

2. O estabelecimento em Ternate: primeiros conflitos

O envio por Afonso de Albuquerque, após a conquista de Malaca em 1511, de uma pequena frota de três navios capitaneados por António de Abreu, Francisco Serrão e Simão Afonso com 120 portugueses, a que se seguiu, em 1513, o despacho da armada de António de Miranda de Azevedo, a primeira que partiu com o objectivo de buscar as Molucas e que levava na sua posse um regimento que determinava que não se fizessem tomadias nem apresamentos de navios orientais na região, atesta a vontade dos responsáveis portugueses em executar, inicialmente, uma política de não afrontamento e de neutralidade[2].

Cedo, no entanto, os portugueses se viram enredados na complexa teia dos conflitos locais, tendo João Serrão apoiado o rei de Ternate, ajudando-o a vencer o seu rival de Tidore, Al-Mansur (c. 1475 - 1526). Pressionados pelos diferentes soberanos locais, os portugueses terão mesmo, segundo João de Barros, enviado em 1518 Tristão de Menezes com um regimento que determinava a construção de uma fortaleza na ilha de Makian,

[2] Segundo Castanheda o regimento do capitão-mor da armada determinava que não fizesse apresamentos nem tomadias sobre navios locais e que entabulasse negociações com os governantes dos portos a que arribasse. Cf. CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**, p. 679. Sobre o assunto veja-se LOBATO, Manuel - **Comércio, Conflito e Religião. Portugueses e Espanhóis nas Ilhas Molucas de 1512 a 1618. Contribuição para o estudo da presença europeia na Insulíndia na época dos Descobrimentos**, pp. 86-87.

escolhida por se encontrar sob o domínio dos reis de Ternate, Tidore e Bachan, que disputavam a possibilidade de a acolher nos seus territórios. Gorada essa possibilidade o capitão português optou por uma política de neutralidade, não a construindo. Para isso terá contribuído também a oposição de Serrão ao projecto[3] e o facto de, durante a primeira década de presença dos portugueses na região, terem preferido centrar a sua acção em Banda, o que lhes permitia economizar tempo e dinheiro.

A sua edificação ocorreu uns anos mais tarde, mas agora como resposta às pretensões espanholas de domínio das ilhas das especiarias, que culminaram com o envio da armada de Fernão de Magalhães. Os responsáveis do "Estado da Índia", cientes do perigo que a mesma representava para os seus interesses na região, despacharam para as Molucas uma armada de seis velas e 100 soldados, capitaneada por António de Brito e destinada a interceptar os navios espanhóis e a construir uma fortaleza[4]. Iniciada a sua construção em 1522 com o apoio do sultão de Ternate, fazia parte, segundo Gaspar Correia, de um projecto mais vasto que visava limitar a acção dos espanhóis na região e garantir o controlo da rota das especiarias pelos portugueses através da construção de mais três fortalezas, a saber: uma em Sunda; outra em Samatra, para domínio dos estreitos; e, finalmente, uma terceira nas Maldivas para controlo da navegação que da Insulíndia rumava ao mar vermelho ou à costa ocidental indiana[5]. Destas, como é sabido, apenas foi construída a do Pacém, com pouco sucesso aliás, acabando, como refere Luís Filipe Thomaz, por rapidamente cair no esquecimento a de Sunda[6].

De planta quadrada e com uma torre de menagem com dois sobrados[7], tal como a generalidade das fortificações portuguesas construídas pelos portugueses no oriente durante o primeiro quartel do século XVI, a fortaleza de S. João Baptista de Ternate foi construída num recife de forma a ficasse protegida, sobretudo, dos ataques da artilharia espanhola feitos a partir do mar[8], uma vez que, não detendo os molucanos, por essa altura, artilharia de bater, o perigo vindo de terra era diminuto.

Com o início da construção surgiram de imediato os primeiros conflitos com os soberanos locais, o de Ternate incluído, em virtude das tentativas dos oficiais régios para

[3] Cf. BARROS, João de - **Da Ásia de …, dos feitos, que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares, e terras do Oriente**, *Década* III, liv. V, cap. VI.

[4] Os números variam muito, desde os 70 referidos nas *Lembranças das Cousas da Índia*, publ. por FELNER, Rodrigo J. de Lima - **Subsídios para a História da Índia Portuguesa**, p. 10; aos 117 que Jorge de Albuquerque, capitão de Malaca, suportado numa carta de António de Brito, afirma ali se encontrarem a servir. Cf. **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia**. (Col. e anot.) por SÁ, Artur Basílio de, p. 129. Só João de Barros aponta 300 homens. Cf. **Década** III, liv. V, cap. VII; Gaspar Correia, afirma que António de Brito fora mal ataviado pelo governador de Malaca Jorge de Albuquerque (CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**, vol. II, cap. XVI, p. 647), no que é corroborado por Simão de Abreu, primo de Brito, que refere ter-se recusado o capitão de Malaca a dar-lhe mais gente (ANTT, *Núcleo Antigo*, nº 75, f. 28).

[5] CORREIA - **Lendas,** vol. II, p. 624.

[6] Cf. THOMAZ, Luís Filipe dos Reis, O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização da Java, pp. 466-467.

[7] Sobre o assunto veja-se LOBATO, Manuel - Fortalezas do Estado da Índia: do centro à periferia, pp. 50-51.

[8] Cf. **DHMPPO**, vol. III, pp. 304-305.

os forçar a aceitar o monopólio da Coroa portuguesa na compra do cravo. Logo em 1523, Brito e os seus homens, através de um conjunto de acções militares e navais vão obter uma vitória sobre as forças do rajá de Tidore[9], que se recusava a encerrar os seus portos aos comerciantes javaneses. O mal-estar resultante dessa política monopolista, imposta com recurso à superioridade dos seus canhões e velas, está igualmente bem patente no facto de os portugueses haverem tido grandes dificuldades para acabar a fortaleza do lado do mar em resultado de as autoridades locais haverem retaliado recusando-se a apoiá-los na obra[10].

A situação nas Molucas agravou-se rapidamente não só por força dos desmandos dos oficiais régios, mas também em resultado do aumento do número de mercadores particulares portugueses a actuar na região, cujos interesses pouco tinham a ver com os da Coroa, assumindo-se estes com o decorrer dos tempos, a par dos casados ali estabelecidos, como mais uma força de oposição a somar aos espanhóis e molucanos. O quotidiano dos portugueses estabelecidos em Ternate transformou-se, assim, com o correr dos anos, em algo muito próximo do vivido nas praças portuguesas do norte de Marrocos, marcado por constantes conflitos militares marítimos – os célebres "saltos" – e terrestres, em que imperavam as ciladas, as escaramuças e os cercos a fortalezas e cidades fortificadas. Caracterizados pela sua rapidez e violência, terminavam em regra com a morte e escravização de muitos dos oponentes e com a destruição de bens e culturas das populações, algo incompreensível no quadro mental das populações das Molucas e que muito serviu para agravar a animosidade dos locais para com os portugueses.

3. Molucanos, espanhóis e portugueses: guerra e práticas militares

Com a chegada das sucessivas expedições espanholas às Molucas, que não enumeraremos por se tratar de matéria muito conhecida, o segundo quartel do século XVI ficou marcado por uma actividade militar extraordinariamente intensa, fruto dos sucessivos reposicionamentos dos principais monarcas de Maluco e dos Sangajes [11] relativamente aos portugueses e aos espanhóis, não obstante estes tivessem mantido na maior do tempo como aliados preferenciais os reinos de Ternate e Tidore, respectivamente. Por outro lado, não havendo na região um contendor que se sobrepusesse claramente aos demais em termos militares e tendo os molucanos como um dos princípios básicos que norteava a sua actividade guerreira o não aniquilamento dos vencidos, a história do arquipélago está, como refere Manuel Lobato, «repleta de guerras fastidiosas, disputas, conspirações, negociações e perdão entrecortando-se períodos de grande actividade bélica, com outros de paz e concertação»[12].

[9] Cf. BARROS - **Década** III, parte II, livro VII, cap. X.
[10] Cf. carta de Rui Gago ao rei, Maluco, in **DHMPPO**, vol. I, p.172.
[11] Assim se designavam os 17 governantes que se encontravam num plano inferior ao dos quatro principais reis de Maluco, a saber: Ternate, Tidore, Geilolo e Bacham. Sobre o assunto veja-se FRADE, Florbela Veiga - **A presença portuguesa nas ilhas de Maluco 1511-1605**, pp. 25 e 26. e ANDAYA, Leonardo Y., - Cultural State Formation in Eastern Indonesia, pp. 23-41.
[12] Cf. LOBATO - **Comércio, Conflito e Religião** […], pp. 183-184.

A presença espanhola, resultante da fixação dos sobreviventes das sucessivas armadas que, enviadas da Península Ibérica ou da Nova Espanha, arribavam às Molucas com os seus navios seriamente danificados, ou mesmo inoperacionais, foi enormemente condicionada pela incapacidade demonstrada em realizarem a viagem de regresso pelo Pacífico e de por aí receberem o socorro necessário para se oporem com êxito aos portugueses. Estes, pelo contrário, eram apoiados a partir de Malaca e de Goa, de onde recebiam navios, armamento, soldados e víveres, fundamentais para a sua sobrevivência, sobretudo quando as autoridades ternatenses recorriam ao temível expediente de «tolher os alimentos à fortaleza», para os vergar pela fome[13]. Essa incapacidade técnica, que só viria a ser resolvida já na segunda metade da centúria, em 1565[14], levando os espanhóis a estabelecerem-se definitivamente nas Filipinas, esteve na base das principais vitórias portuguesas sobre as suas forças, processo que culminou com o envio de Ruy Lopez de Villa Lobos e dos seus homens para Espanha pela rota do Cabo, depois de voluntariamente se haverem entregado aos portugueses em Geilolo.

Ainda assim, a guerra travada entre portugueses e espanhóis e respectivos aliados nas Molucas ficou marcada por vários insucessos portugueses, sobretudo no mar, em resultado não só da superior qualidade técnica dos soldados e artilheiros espanhóis, muitos deles veteranos de guerra e com profundos conhecimentos militares, mas também, e sobretudo, da sua maior disciplina e profissionalismo em combate. Espelho do que afirmamos foi a captura em 1528 de uma galeota portuguesa, construída nas Molucas, tendo sido morto o capitão Fernão Baldaia e alguns dos soldados portugueses que a defendiam. Segundo Couto a derrota ter-se-á ficado a dever ao condestável português, «porque não meteu pelouro no camelo da coxia, ou por esquecimento, ou peitado» [15].

Noutros casos a superioridade "castelhana" assentou na excelente qualidade das suas peças de artilharia e no facto de utilizarem navios de alto bordo, o que representava uma dificuldade acrescida para os portugueses, dado combaterem aí sobretudo com navios mistos de menores dimensões, como as fustas e as galeotas, por exemplo, que montavam peças de artilharia de menor calibre. Foi, aliás, o que sucedeu em 1526, junto a Tidore, num dos poucos combates navais travados com recurso exclusivo à artilharia, em que uma frota de três navios portugueses, apoiada por coracoras ternatenses, procurou destruir em 1526 a nau capitaneada por Martin Iñiguez recentemente chegada da Nova Espanha. O combate durou três dias, ao fim dos quais os portugueses se retiraram

[13] Essas acções multiplicaram-se ao longo do período, não só como forma de pressionar os portugueses a abandonar a sua política monopolista de comercialização do cravo, mas também como forma de os pressionar a libertar o rei de Ternate que, desde 1521, se encontrava refém dos capitães portugueses na fortaleza. Cf. BARROS - **Década** III, parte II, livro VII, cap. VIII, **Década** IV, parte II, cap. XIX, livro VI, cap. XXIV, XXV e XXV; e COUTO, Diogo do - **Da Ásia de …, dos feitos, que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares, e terras do Oriente**. **Década** IV, Livro VII, cap. VII, e Livro IX, cap. IV.

[14] Sobre o assunto veja-se LOBATO, Manuel - O poder naval ibérico na Ásia: da rivalidade à cooperação entre portugueses e espanhóis nas ilhas Molucas, p. 208.

[15] Cf. BARROS - **Década** IV, liv. I, cap. XVIII; e COUTO - **Década** IV, livro IV, cap. VIII, pp. 296-297.

por, no dizer de Gaspar Correia, não terem os meios para levar de vencida os espanhóis[16]. A nau, totalmente aberta em virtude das pancadas de mar sofridas durante a travessia do Pacífico foi, ainda assim, capaz de se defender, acabando por se afundar uns dias mais tarde na baía para onde fora rebocada, tendo os espanhóis levado para terra todo o armamento, artilharia e pólvora que se encontrava a bordo.

Relativamente à guerra no mar, em que imperavam sobretudo os "saltos" (ataques às povoações ribeirinhas praticados ao amanhecer através de desembarques rápidos e muito destrutivos), as ciladas e escaramuças, sendo raros os grandes confrontos navais, importa referir que tanto os portugueses como os espanhóis foram responsáveis por alterações profundas nas tácticas de combate naval dos povos de Maluco. Como afirma Gabriel Rebelo, para além de não utilizarem armas de fogo, «não costumavam abalroar no mar … e nós os ensinámos» [17]. Isso mesmo é confirmado pelo autor da *História das Molucas*, sustentado porventura em António Galvão, que refere: «pelejam à maneira de escaramuça (…) e não combatem os que podem menos», mas apenas os seus iguais[18]. Uma prática muito utilizada pelos locais para procurar destruir os navios de alto-bordo quando estes se encontravam fundeados era lançarem-lhes brulotes (jangadas com madeira e alcatrão a arder) para que fossem consumidos pelo fogo. Rapidamente os europeus aprenderam a defender-se com recurso a uma técnica aí utilizada e que consistia em cercarem os navios com pranchas de madeira lançadas à água, que, mantendo-se a flutuar, impediam as jangadas de se aproximarem deles[19].

Argensola, que escreve mais tarde, retrata a arte da guerra naval desses povos nos seguintes termos:

> Usam «navios de remos rasos e descobertos, maiores que as nossas barcas e que se navegam com dois timoneiros, um à proa e outro à popa. Andam em cada um até cem homens ao som do tambor e do sino; levam 20 soldados e seis arcabuzeiros, ocupando-se os demais de 4 ou 5 canhões de bronze. Remeiros e soldados armam-se de campilanes (espadas) e paveses e de grande número de calabases e sagús que são uma espécie de varas de canas tostadas, as quais atiram sem abalroar como os mouros os seus dardos. O modo de pelejar é porem-se a tiro de canhão e, em disparando, fugir com ligeireza de entre ambas as partes ate voltarem a carregar outra vez e voltam ao posto. Colocam três homens para cada canhão: um aponta, outro escorva, e o outro pega-lhe fogo. Isto passa-se nos recontros entre os locais, porque contra nós o nosso exemplo melhorou a sua milícia, ainda que nas suas coracoras vão sempre expostos a que a nossa artilharia os mate, por que nom as cobrem com pavesadas»[20].

Embora seja impossível datar com precisão o momento em que os seus navios passaram a levar a bordo armamento pirobalístico, temos notícia de que em 1539 existia

[16] Cf. CORREIA - **Lendas**, cap. XIV, p. 174.
[17] Cf. REBELO, Gabriel - Informaçam das cousas de Maluco, 1561, vol. VI, cap. 8, p. 195.
[18] Cf. **História das Molucas (c. 1544)**, (ed. JACOBS, Hubert Th. M. J., cap. 32, p. 166.
[19] Cf. BARROS - **Década** IV, liv. VI, cap. XXVI, p. 165.
[20] In ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de - **Conquista de las Islas Malucas**, p. 33.

já na região um comércio significativo de armamento, para aí transportado via Java. Com efeito, nesse ano uma armada composta por 25 coracoras comandada pelo capitão-mor do mar de Maluco, Diogo Lopes de Azevedo, com 40 portugueses e 400 molucanos a bordo, capturou em Amboino 10 juncos javaneses que transportavam dinheiro, fazendas e peças de artilharia para o resgate do cravo[21]. Esse comércio, praticado também por alguns oficiais régios e mercadores portugueses sem escrúpulos, jamais parou de crescer, afirmando Gabriel Rebelo, em 1561, que «agora por nossos pecados usam todos nossas armas, e de Java lhes levam berços de bronze, salitre, enxofre e pedra ume, com que fazem boa pólvora»[22] e, naturalmente, «muito mais guerra», o que conduziu à derrota dos portugueses e consequente abandono da fortaleza de Ternate em 1575.

A introdução de armamento de fogo, que Gaspar Correia remete para data posterior a 1525, afirmando que até aí não era utilizado para defesa das suas praças[23], não invalidou que, tanto na guerra terrestre como naval, os naturais tivessem continuado a utilizar em simultâneo o seu armamento tradicional, onde imperavam as espadas, as armas de arremesso – lanças e dardos feitos com canas e paus tostados, zagaias, pedras - e de propulsão neurobalística, como os arcos. Essa situação ocorreu também com os soldados portugueses que, até aos finais da década de 1530, continuaram a usar as bestas em paralelo com as espingardas. Mais extraordinário ainda é o facto de, em 1546, por altura do ataque à fortaleza do sultão de Geilolo, Tarkibun as Katarabumi [Catabruno] (1534-1551)[24], efectuado por um contingente militar que englobava portugueses, espanhóis (Rui Lopez havia já negociado a sua rendição com o capitão português num processo rocambolesco, negociado por Urdaneta, e que apanhou as forças locais de surpresa[25]) e ternatenses, aqueles haverem levado, em conjunto com as peças de artilharia, materiais utilizados para o assalto às muralhas com recurso à escalada (cestos, mantas e escadas) e um trabuco. A sua utilização foi, segundo Gabriel Rebelo, motivo de chacota e zombaria entre «novos e velhos soldados», que, de imediato a denominaram «Dachem por se parecer com o peso do cravo»[26]. Em nosso entender só a falta de pólvora, de pelouros ou de artilharia "encepada" (uma das primeiras medidas de António Galvão quando tomou posse da fortaleza em 1536 foi mandar fazer «repairos de madeira para assentar a artilharia grossa, que se encontrava inoperacional no chão»[27]) com capacidade para destruir os muros da fortaleza, poderão ter justificado o recurso a uma arma desse tipo, sobretudo porque nessa altura os portugueses detinham já peças de bater em bronze de grande qualidade e eficácia.

Os molucanos, para além do armamento já referido, possuíam ainda uma arma que usavam com extraordinária mestria, sendo por isso muito temida pelos europeus. Diogo

[21] Cf. BARROS - **Década** IV, livro IX, cap. XXI, p. 590; COUTO, **Década** V, parte II, livro VI, cap. V, p. 53.
[22] Cf. REBELO – Informaçam […], p. 182.
[23] Cf. CORREIA – **Lendas** […], vol. II, livro III, cap. IV, p. 887.
[24] Sobre o assunto veja-se COUTO - **Década** V, livro I, cap. IV e V.
[25] Cf. LOBATO - **O poder naval ibérico na Ásia** […], pp. 207-209.
[26] Cf. REBELO - Informaçam […], p. 236.
[27] Cf. CASTANHEDA - **História do Descobrimento** […], Livro VIII, cap. CLVI, p. 821.

do Couto designa-a como "fisga"[28], Gabriel Rebelo como "calaba"[29] e Fernão Lopes de Castanheda como "tarrana", afirmando que era utilizada sobretudo na guerra terrestre, para defesa das suas casas[30]. Podendo embora tratar-se de peças com ligeiras diferenças, o seu princípio de funcionamento era muito similar, consistindo num arpão que era fixado numa cana ou num pau tostado, que traziam atado em muitas braças de cordel e que enrolavam no braço direito para que lhes ficasse sempre preso à mão. Depois de lançado, caso acertassem no inimigo e o grampeassem, puxavam-no, cortando-lhe de imediato a cabeça.

No domínio do armamento pessoal defensivo usado pelos locais, inicialmente composto por escudos «de feição de telha, compridos e reforçados com rota» e camisões acolchoados de algodão - barrutos[31], para além de couraças de peles de búfalo crú e de peixe, «que lhes vinham de fora»[32], rapidamente os seus mais altos dignitários passaram a utilizar saias de malha, corseletes e capacetes, a exemplo do que faziam os capitães europeus[33].

A transferência de técnicas e tecnologias entre europeus e os diferentes reinos de Maluco operou-se igualmente no campo da guerra terrestre, onde o armamento pirobalístico acabou por provocar profundas transformações na arte de fortificar. Com efeito, as duas potências europeias influenciaram a arquitectura militar das ilhas de Maluco, em resultado das fortalezas que aí edificaram em madeira, como a de Ternate na sua fase inicial, taipa[34] ou em "pedra e barro", como a que Fernando de La Torre construiu em 1528 em Tidore[35]; ou ainda em "piedra seca", como a que o rei de Tidore construiu em 1545 sobre um penhasco com o apoio dos espanhóis[36].

Relativamente à guerra de cerco o intercâmbio de técnicas e tácticas de assédio foi igualmente uma realidade, com os europeus a tomarem contacto com novas realidades, como o recurso à utilização nas tranqueiras de sebes com espinhos infectados com veneno, ou de estrepes lançados nos valos defensivos e em redor das praças para evitar a progressão dos adversários, e os orientais a aprenderem a utilizar com maior proficiência o armamento pirobalístico, cada vez mais decisivo nas acções de assédio e defesa das praças fortificadas. Não deixaram, no entanto, de continuar a recorrer ao seu armamento

[28] Cf. COUTO - **Década** V, parte II, livro IX, cap. VI, p. 339;
[29] Cf. REBELO - **Informação** […], p. 181.
[30] Cf. Castanheda - **História do Descobrimento** […], livro VI, cap. LXVII, pp. 257-258. O autor da **História das Molucas**, chama-lhes "touranas". **Op. cit**., p. 163.
[31] Cf. REBELO - **Informação** […], p. 180.
[32] In **História das Molucas** […], cap. 32, pp. 164-166.
[33] Cf. CORREIA - **Lendas**, cap. CI, p. 804.
[34] Inicialmente construída em madeira, foi reconstruída por António Galvão (1536-39) em taipa com cavas e baluartes. Cf. BARROS - **Década** IV, livro IX, cap. XXII. Sobre o assunto veja-se LOBATO – Fortalezas […], pp. 50-51; LOBATO, Manuel - A Influência Europeia na Tradição Arquitectónica das Ilhas Molucas. Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera, pp. 117-120.
[35] Cf. *Carta de Vicente da Fonseca ao Rei*, Ternate, 8 de Dezembro de 1531, in **DHMPPO**, vol. I, p. 245.
[36] Cf. **El viaje de don Ruy Lopez de Villalobos a las Islas del Poniente, 1542-1548**, (ed. por VARELA, Consuelo Varela), p. 144.

tradicional, sobretudo os arcos e flechas, os zagunchos, as pedras e "galgas de pedras"[37], que não conseguimos identificar, ou ainda, quando estas se encontravam construídas em terrenos escarpados na orla marítima, a utilizar tudo o que pudesse travar a subida dos soldados inimigos, como sucedeu em Tidore, em que, para além de uns enormes pedregulhos, foi utilizado um "parau"[38] como arma de arremesso para travar a escalada das forças contrárias[39].

4. Organização militar e efectivos portugueses na região

Antes de terminarmos, analisaremos, ainda que brevemente, a composição, organização e o funcionamento dos efectivos militares portugueses estacionados nas Molucas, responsável pelo agravamento da situação militar das forças da coroa joanina na região ao longo do período estudado, que culminaria, anos mais tarde, com a sua expulsão de Ternate.

A exemplo do que os portugueses fizeram tanto em Marrocos como nas margens do Índico, também aqui o modelo de organização militar portuguesa assentou na fortaleza costeira apoiada por uma força naval. Em termos regimentais[40] a sua guarnição era composta por 200 homens de armas, a que se somavam 20 criados do capitão e 6 bombardeiros governados por uma pequena estrutura de comando encabeçada pelo capitão da praça e o alcaide-mor. Ao capitão-mor do mar estava cometido o comando das forças navais portuguesas na região.

Transferia-se, assim, para o Pacífico uma estrutura que, de alguma forma, havia servido para sustentar o império marítimo português, mas que, por via da grande distância a que esta fortaleza se encontrava do principal centro decisor do Estado da Índia – Goa – e por se encontrar sustentada num modelo que tinha por base a "hoste", revelou muitas fragilidades. Com efeito, as guarnições não eram compostas por um corpo pago e mantido pela Coroa, como sucedia com os espanhóis, mas asseguradas maioritariamente com soldados arregimentados pelos principais capitães que aí serviam, o que deu origem à formação de verdadeiros "bandos nobiliárquicos" que se digladiavam entre si. Em resultado disso nunca houve um corpo estabilizado de soldados e bombardeiros a servirem quer na fortaleza, quer na armada – raramente se aproximando da centena, isto não obstante os sucessivos reforços enviados de Malaca ao longo desses trinta anos. Para isso contribuiu também a deserção constante dos homens, que optavam por vender os seus serviços e conhecimentos militares aos diferentes potentados locais ou aos mercadores particulares para proteção dos seus navios.

A falta de soldados da guarnição prendia-se muitas das vezes com o facto de ser usual, aqui como noutras fortalezas do "Estado da Índia", que o capitão cessante, ao

[37] Cf. BARROS - **Década** III, parte II, livro VII, cap. X.
[38] Pequeno navio oriental de vela e remos, muito utilizado para o comércio e a guerra.
[39] Cf. BARROS - **Década** III, parte II, livro VII, cap.º X, p. 325.
[40] Dados seguros existem apenas a partir de meados da centúria (1554). Cf. RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar - **A Evolução da Arte da Guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)**, vol. II, quadro nº 28.

regressar ao Índico após servir o seu triénio, levasse consigo o grosso da soldadesca, ficando a fortaleza depauperada de soldados. Isso sucedia, sobretudo, quando o novo capitão, não tendo os meios de fortuna necessários para lhes fornecer soldo e mantimento, uma vez que estes só muito raramente eram pagos pela Coroa, se apresentava na fortaleza com um número muito reduzido de acostados e criados. A situação agravou-se a tal ponto que Nuno da Cunha determinou, em 1531, que todo o capitão que regressasse de Ternate com mais do que 6 soldados no final do seu triénio pagaria 1000 pardaus por cada um que levasse a mais[41], medida que pouca aplicabilidade teve, uma vez que o problema continuou a persistir.

A conflitualidade interna a que nos referimos era agravada ainda pelo facto de as monções obrigarem à coexistência na fortaleza do capitão cessante e do seu substituto, uma vez que aquele tinha de aguardar alguns meses pela monção favorável para regressar a Malaca. A maior parte dos conflitos de competências surgiam então em virtude de estes pretenderem partir com os navios da coroa carregados com o seu próprio cravo e não com o do rei, depauperando o erário régio e as forças navais ao serviço da fortaleza; noutros casos, por se recusarem a entregar a fortaleza antes da sua partida[42], de forma a poderem carregar mais livremente o seu cravo; ou ainda pela irrupção de conflitos entre os seus bandos. Casos houve mesmo em que essas lutas fratricidas culminaram com o aprisionamento dos capitães pelos seus pares, como sucedeu em 1526 entre Jorge de Menezes e Garcia Henriques, cujos conflitos acabaram por envolver os espanhóis e o Rei de Bacham, que tomaram partido por D. Jorge enviando várias coracoras em seu socorro[43].

Os conflitos tendiam a agravar-se sobretudo quando o novel capitão era enviado para a região com ordens para impor novos regimentos, de cariz mais vincadamente monopolista, sobre a forma de aquisição e exportação do cravo para Malaca, atentando contra os direitos estabelecidos tanto dos molucanos e dos comerciantes orientais que aí traficavam, como dos comerciantes particulares portugueses e dos casados que aí se foram estabelecendo. A situação mais grave ocorreu durante a capitania de Gonçalo Pereira, morto em 1531 por um levantamento da população local, instigada pelos comerciantes portugueses e por uma parte significativa dos oficiais da praça, que de imediato nomearam um dos seus para o lugar – Vicente da Fonseca. Mais tarde, António Galvão (1536-39), na linha do que havia feito Tristão de Ataíde em 1533 e que provocara o levantamento generalizado dos reis locais[44], procurou retomar a medida, mas, conhecedor da tempestade política e militar que se começava a desenhar, depressa emendou a mão,

[41] Cf. CASTANHEDA - **História do Descobrimento** […], livro VIII, cap.º XXII, p. 601.

[42] João de Barros, refere que António de Brito se recusou a dar menagem da fortaleza a D. Garcia Henriques, alegando que a sua capitania só terminaria dali a 8 meses, ou seja, na monção de Janeiro, altura em que regressaria. Cf. BARROS - **Década** III, liv. X, cap. V. pp. 487 e seguintes.

[43] Barros refere que D. Garcia e os seus homens, para que os da fortaleza não os pudessem atingir com artilharia, encravaram-na. BARROS - **Década** IV, liv. I, cap. XVI, p. 101 e 108; sobre o assunto veja-se também COUTO - **Década** IV, Liv. IV, cap. III, pp. 262-268; e CASTANHEDA - **História do Descobrimento** […], livro VII, cap.º LVII, pp. 469-478, cap.º LXIII, p. 491.

[44] Cf. COUTO - **Década** IV, liv. VI, cap. XXV.

centrando a sua acção na reforma da fortaleza, que acompanhou com a fixação de um número significativo de casados. Fê-lo não só com o objectivo de poderem vir a servir de suporte à afirmação do "Estado da Índia"[45], mas também para atenuar a dissociação existente nas Molucas entre os interesses da Coroa e os dos particulares. Aqui, como noutras zonas periféricas do Índico, estes entendiam a presença dos oficiais régios muito mais como competidores do que como potenciadores das suas actividades, razão pela qual os comerciantes portugueses a atuarem nas Molucas e em Banda se recusaram quase sempre a apoiar os pedidos de socorro emanados do capitão da fortaleza[46].

Mas se isso sucedia com os privados, ocorria igualmente com alguns oficiais régios que, interessados apenas nos seus proveitos, se recusavam igualmente a servir a Coroa. Foi o que sucedeu, por exemplo, com Gonçalo Gomes de Azevedo em 1528 que, enviado com alguns navios de socorro para Ternate, que se encontrava em guerra com os "espanhóis", recusou o cargo de capitão-mor do mar para não perder a sua carga de cravo[47]. Actuando num meio em que o comércio das especiarias envolvia lucros vultuosíssimos e onde a acção fiscalizadora da Coroa era praticamente inexistente, esses homens, ao invés de a servirem, acabavam por se transformar em mais uma força de bloqueio à penetração e continuidade do "Estado da Índia" na região.

O reino aliado, Ternate, acabou transformado num protectorado, com os seus reis enclausurados durante longos anos na fortaleza de forma a garantir a "fidelidade" dos seus súbditos e com o poder a residir nas mãos de um regente, o primeiro dos quais foi Cachil (ou Kaicil) Aroez. Movidos pela cupidez e ganância a generalidade dos capitães portugueses serviu aí de forma despótica, sujeitando mesmo algumas das principais autoridades do reino a todo o tipo de vexames e humilhações[48]. Tudo isso, somado a uma sucessão de acções lesivas dos interesses das populações – cortes de palmares e destruição pelo fogo das suas habitações – e que atentavam contra os princípios por que se regiam essas sociedades, contribuiu decisivamente, como refere João de Barros, para "o descré-

[45] Grande número de casados, vivendo do comércio do cravo, alguns dos quais aparentados já das famílias reais de Ternate e Tidore. Em 1564 temos notícia de que o seu número na fortaleza e nas imediações rondava os 60, número que não sendo muito significativo era, ainda assim, muito importante para a sua defesa dado possuírem sempre um número significativo de escravos de peleja (Cf. *Regimento de D. Antão de Noronha de 1564*, in **Regimentos das fortalezas da Índia**, publicado por Panduronga Sacarama Sinai Pissurlencar. Bastorá – Goa, pp. 444 e seguintes). Grande parte desses casados viviam do comércio do cravo, sendo alguns deles aparentados já com membros das famílias reais de Ternate e Tidore.

[46] Foi, por exemplo, o que sucedeu com dois mercadores portugueses, Lopo Álvares e Bastião Vieira, que, instados pelo capitão de Ternate a apoiá-lo com 40 homens e artilharia dos seus navios, bem como com dinheiro para pagamento dos soldos, se recusaram liminarmente a fazê-lo. Cf. CASTANHEDA - **História do Descobrimento** […], livro VIII, cap. III, p. 564

[47] BARROS - **Década** IV, livro I, cap. XVIII, p. 122.

[48] De entre os muitos vexames a que foram sujeitas algumas das principais autoridades de Ternate pelos capitães portugueses de Maluco destaca-se o episódio ocorrido entre o capitão da fortaleza Dom Jorge de Menezes e um tio do rei. Acusado de matar uma porca da china, pertencente a D. Jorge, foi aquele encarcerado e publicamente injuriado tendo-lhe sido untada a cara e as barbas com "toucinho da porca", uma injúria inominável para um muçulmano que provocou o levantamento da população. Cf. ANDRADA, Francisco de - **Crónica de D. João III**, parte II, cap. LX, pp. 461 a 466; e BARROS - **Década** IV, parte II, cap. XIX.

dito dos portugueses entre as gentes daquelas ilhas"[49] e para a sua derrota com o consequente abandono da fortaleza de S. João de Ternate em 1575.

Conclusão

Do exposto se percebe que a presença portuguesa nas Molucas ao longo do período em análise (1511-1540) ficou marcada pela constante conflitualidade com os diferentes potentados locais, situação que se agravou a partir da chegada ao arquipélago dos espanhóis e da sua consequente instalação na vizinha ilha de Tidore. Em resultado dessas rivalidades, reforçadas pelo facto de nenhum dos beligerantes deter os meios humanos e materiais para se assumir como potência dominante na região, assistiu-se a uma escalada das operações militares, marcada pela transferência de saberes e por um significativo intercâmbio tecnológico, com repercussões ao nível do armamento e da arte da guerra, em especial no domínio das técnicas e tácticas de combate praticadas por todos os contendores tanto em terra como no mar.

O estado endémico de guerra vivido na generalidade do arquipélago e a grande instabilidade que marcou o quotidiano da guarnição da fortaleza de Ternate resultou, em grande medida, da ganância, inépcia e incompetência política e militar dos seus capitães e demais oficiais régios. Com efeito, os seus desmandos, aliados à oposição movida pelos mercadores particulares à acção da Coroa em resultado das suas conhecidas tendências monopolistas, foram decisivos para a hostilidade generalizada das populações de Maluco, contribuindo para a não afirmação dos portugueses na região, não obstante os esforços desenvolvidos pelos responsáveis de Goa e Malaca no sentido de dotarem a fortaleza com homens e navios terem sido uma constante ao longo de todo o período.

Fontes e Bibliografia

ANDAYA, Leonardo Y., **Cultural State Formation in Eastern Indonesia**, in Southest Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief. Anthony J. S. Reid (ed.) Ithaca – New York: Cornell University Press, 1993.

ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de - **Conquista de las Islas Malucas**. Madrid: Miraguano Editiones/Editiones Polifemo, 1992.

BARROS, João de - **Da Ásia de …, dos feitos, que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares, e terras do Oriente**. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973, Década III, liv. V, cap. VI.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de - **História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**. Porto: Lello & Irmão Ed., 1979, vol. I, liv. III, cap. LXXV.

[49] Cf. BARROS - **Década** III, livro X, cap. XIV, p. 93.

CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto: Lello & Irmão, 1975, vol. II, cap. XVI.

COUTO, Diogo do - **Da Ásia de …, dos feitos, que os Portuguezes fizeram no descubrimento e conquista dos mares, e terras do Oriente**. Lisboa: Livraria Sam Carlos, 1973, Década IV.

Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente – **Insulíndia**. Col. e anotado por Artur Basílio de Sá, vol. I. Lisboa: A.G.U. – C.E.H.C.A., 1954.

El viaje de don Ruy Lopez de Villalobos a las Islas del Poniente, 1542-1548, ed. por Consuelo Varela. Milão: Cisalpino Goliardia, 1983.

FELNER, Rodrigo J. de Lima - **Subsídios para a História da Índia Portuguesa**. Lisboa: Typ. da Academia Real das Sciencias, 1868.

FRADE, Florbela Veiga, **A presença portuguesa nas ilhas de Maluco 1511-1605**, [Texto policopiado] Lisboa: 1999.

História das Molucas (c. 1544), editado por Hubert Th. M. Jacobs. Rome/ St. Louis: Jesuit Historical Institute, 1973, cap. 32.

LOBATO, Manuel - **A Influência Europeia na Tradição Arquitectónica das Ilhas Molucas. Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera**, in **Revista de Cultura, nº 35** (2010), Macau: ICM.

LOBATO, Manuel - **Comércio, Conflito e Religião. Portugueses e Espanhóis nas Ilhas Molucas de 1512 a 1618. Contribuição para o estudo da presença europeia na Insulíndia na época dos Descobrimentos**. Lisboa: ed. policopiada, 2003.

LOBATO, Manuel - **Fortalezas do Estado da Índia: do centro à periferia**, in **A Arquitectura Militar na Expansão Portuguesa**. Porto: CNCDP, 1994.

LOBATO, Manuel - **O poder naval ibérico na Ásia: da rivalidade à cooperação entre portugueses e espanhóis nas ilhas Molucas**, in **XI Simpósio de História Marítima**: 'O Poder do Estado no Mar e a História'. Lisboa: Academia de Marinha, 2013. ISBN 978-972-781-116-8

REBELO, Gabriel - **Informaçam das cousas de Maluco, 1561**, in **DHMPPO - Insulíndia**, Lisboa: IICT-CEHCA, 1988, vol. VI.

Regimentos das fortalezas da Índia, publicado por Panduronga Sacarama Sinai Pissurlencar. Bastorá – Goa: Tipografia Rangel, 1951.

RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar - **A Evolução da Arte da Guerra dos Portugueses no Oriente (1498-1622)**. Lisboa: 1999, vol. II.

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

INFLUÊNCIAS EUROPEIAS E ASIÁTICAS NA ARTILHARIA PORTUGUESA DOS SÉCULOS XV E XVI

Fernando Gomes Pedrosa[1]

Resumo

Quando os portugueses chegaram à India, já dispunham das peças de artilharia mais evoluídas da Europa, como a passavolante, a serpentina e a colubrina. Em 1489 o rei D. João II criou uma nómina de 35 «bombardeiros do mar» capitaneada por um alemão, que os deveria ensinar a disparar «com serpentinas e tiros outros pequenos». Na Índia, o encontro da artilharia portuguesa com a asiática deu origem naturalmente a influências mútuas. Uma delas foi a atribuição do nome «camelo» a um canhão pedreiro, nome que na Europa só foi usado pelos portugueses. Também de origem asiática é o espalhafato, canhão pedreiro de maior calibre. Um deles estava no Passo de Benastarim quando Afonso de Albuquerque conquistou Goa e alguns estão agora no Museu Militar de Lisboa. Atribui-se aos chineses a primazia no emprego de foguetes de guerra (roquetes), no que foram acompanhados pelos indianos, coreanos e outros asiáticos. Os portugueses aprenderam a usá-los com os indianos, uns de bambu e outros de ferro, e chamaram-lhes bombas de fogo ou lanças de fogo. António Bocarro é o cronista que melhor os descreve: «são uns foguetes de ferro que vêm com tanta força, que dando numa palmeira a passam de parte a parte».

Palavras-chave: Artilharia, passavolante, serpentina, colubrina, foguete de guerra.

Abstract

When the Portuguese arrived in India, they already had the most advanced artillery in Europe, such as the passavolante, the serpentine and the colubrine. In 1489, King João II created a group of 35 «sea gunners» led by a German, who would teach them to shoot «with serpentines and other small shots». In India, the encounter of Portuguese and Asian artillery just gave rise to mutual influences. One of these was the attribution of the name «camel» to a cannon perier, a designation only the Portuguese used. Also of Asian origin is the Espalhafato, a larger caliber cannon perier. One of them could be found at Passo de Benastarim when Afonso de Albuquerque conquered Goa and some are presently in the Military Museum of Lisbon. The Chinese are given primacy in the use of war rockets, in which they were accompanied by Indians, Koreans and other Asian peoples. The Portuguese learned to use them with the Indians, some made of bamboo and others of iron, and named them firebombs or fire spears. The chronicler António Bocarro best describes them as: «they are iron rockets that come with such force, that when they hit a palm tree, they pass from one side to the other».

Keywords: Artillery, serpentine, colubrine, war rocket

[1] Académico Emérito. Academia de Marinha. fernandogomespedrosa@gmail.com

Quando os portugueses chegaram à India, já dispunham da artilharia europeia mais desenvolvida da época, como se vê na relação da que a armada de D. Francisco de Almeida levou em 1505. Na Índia confrontaram-se com antagonistas de grande poder militar, em especial os turcos, que também dispunham de muita e boa artilharia, como demonstraram nos cercos de Rodes em 1480 e 1485. Quando conquistou Goa, Afonso de Albuquerque encontrou lá muitas e boas peças de artilharia, bons forjadores de peças e espingardas, e também bons fundidores. Em Goa faziam-se espingardas tão boas como as da Boémia e da Alemanha.[2] Em Malaca havia tão bons fundidores como na Alemanha.[3] O encontro da artilharia portuguesa com a asiática deu origem naturalmente a influências mútuas.

1. O Camelo

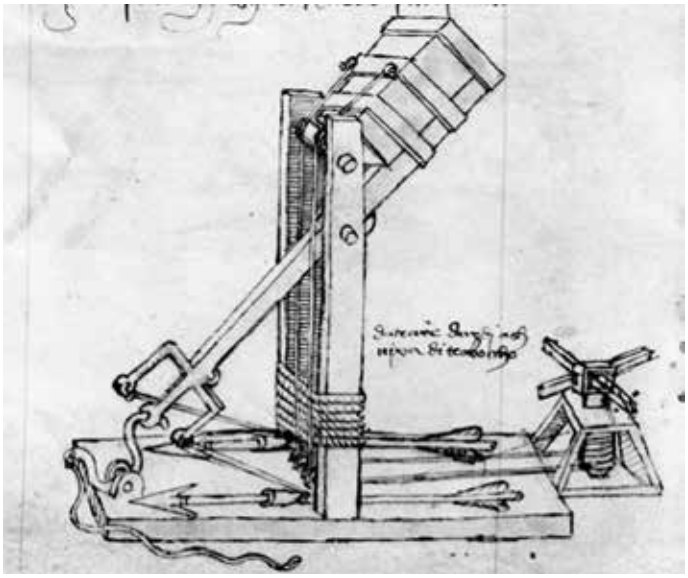
A palavra camelo começou por designar uma parte da estrutura da peça, possivelmente o reparo ou o suporte onde assenta o cano. Carta (1508) de um prisioneiro em Diu para o vice-rei D. Francisco de Almeida: quando chegamos a Diu, «mandou-nos perguntar Malaqiaz se sabia algum de nós correger as bombardas grossas que tomaram na nossa nau, e Álvaro Lopez fez logo um camelo a uma delas».[4] Em 1510, Afonso de Albuquerque mandou o almoxarife dos mantimentos e armazém de Cananor entregar ao condestável duma nau 2 bombardas grossas «com seus camelos».[5] Carta de quitação a João Balieiro, almoxarife do armazém de Ceuta, em 1524, de todas as coisas que recebeu e despendeu nos últimos 9 meses: 12 «bombardas grosas com seus camelos e caretas».[6]

A palavra camelo passou depois a designar um canhão de ferro ou de bronze, monobloco, de carregar pela boca, sempre documentado com bala de pedra, ou seja, canhão pedreiro. Em 1507, em Ormuz, estava a armada de Afonso de Albuquerque junto de navios mouros: as naus dos mouros «abriram as portinholas, o que até ali não fizeram, começando a servir as nossas de muitos tiros de artilharia (...) Afonso de Albuquerque em vendo abrir as portinholas, mandou antes que nenhuns dos tiros das naus dos mouros disparassem, pôr fogo a um camelo...».[7] É aqui, na Índia, que a palavra camelo, na aceção de peça de artilharia, está documentada pela primeira vez., e só foi usada pelos portugueses; nos outros países europeus peças deste tipo eram chamadas canhões pedreiros.

A palavra será de origem turca. O trabuquete (trebuchet) era uma arma de assédio neurobalística capaz de lançar projéteis muito pesados. Em fontes da Arábia no séc. XII, um dos tipos de trabuquete tem o nome de «manjaniq», e no séc. XIII está documentado o «manjaniq quarābughrā», especificamente designado para lançar dardos e flechas muito pesadas contra muralhas, que teve muita importância no armamento do exército mame-

[2] PATO, Raymundo António Bulhão (dir.) - **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam** (…), pp. 174, 203.
[3] **Comentários de Afonso de Albuquerque**, tomo II, parte III, p. 145.
[4] **Cartas de Afonso de Albuquerque** (…), tomo III, 1903, p. 305.
[5] **Cartas de Afonso de Albuquerque**, tomo IV, 1910, p. 321.
[6] VITERBO, Sousa - A armaria em Portugal (...), p. 24.
[7] GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo rei D. Manuel**, Parte II, Cap 33, fl. 54 v.

luco. A palavra quarábughrá significa camelo preto ou camelo forte, poderoso: «bughrã» (camelo) + quará (preto ou forte, poderoso). A palavra «bughrã» é a forma arábica do termo turco «bugra» (camelo), e o prefixo «quarã» é a forma arábica da palavra turca «kara» (preto ou forte, poderoso).[8]



Trabuquete em Francesco di Giorgio Martini, *Trattato di architettura civile e militare*, c. 1476 ou 1480, identificado como o «camelo preto».

Sabe-se que os nomes de várias armas neurobalísticas passaram depois a designar as pirobalísticas, como sucedeu à «spingal», nome que se dava na Alemanha a certas bestas e depois a armas de fogo portáteis (espingarda). O mesmo terá sucedido ao «camelo preto», que de arma neurobalística passou para o canhão pedreiro, e foi adotado pelos portugueses. As peças de artilharia tinham em Portugal nomes semelhantes aos usados nos outros países europeus. Entre as exceções está o camelo, nome de origem asiática.

2. O Espalhafato

Outra exceção é o canhão pedreiro mais pesado e de maior calibre, o espalhafato, assim chamado «por ser muito furioso»[9], que também é de origem asiática. Um deles estava no Passo de Benastarim quando Afonso de Albuquerque conquistou Goa e alguns estão agora no Museu Militar de Lisboa.

[8] CHEVEDDEN, Paul E.- Black Camels and Blazing Bolts: The Bolt-Projecting Trebuchet in the Mamluk Army, pp. 227-277.
[9] BARROS, João de - **Da Ásia, Década Quarta**, parte primeira, p. 453.

Espalhafato Touro, no Museu Militar de Lisboa, calibre 43 cm,
comprimento total 3,04 m, bala de pedra de 92 kg.[10]

Para o primeiro cerco de Diu, em 1538, os rumes trouxeram 5 espalhafatos que lançavam pedra de 5, 6 e 7 palmos em roda.[11] Depreende Henrique Pereira do Vale[12] que os calibres seriam de 35 cm., 43 cm. e 49 cm., a que corresponderiam balas de pedra de 100, 175 e 280 libras, e, baseado nos que se encontram no Museu Militar de Lisboa, define-os como canhões pedreiros de ferro forjado ou de bronze, calibre superior a 30 cm e 6 a 7 calibres de comprimento.

3. A Bombarda de Gancho

Numa carta que enviou ao rei, de Cochim, em 1504, diz Álvaro Vaz: a armada de Calecut tem barcos de remo a que chamam catures com archeiros e algumas bombardinhas de gancho; Duarte Pacheco tomou 2 paraus e 2 catures de Calecut com 2 ou 3 bombardas de boa grossura e outras pequenas de gancho.[13] Esta bombardinha de gancho deve ser o arcabuz, em alemão hakenbuchse. Buchse é arma. O haken seria um gancho ou croque usado para suportar o recuo da arma, de onde derivou em França o arquebus, ou arquebus à croc ou à crochet. Espingarda era designação genérica de todas as armas de fogo portáteis, incluindo o arcabuz e a escopeta, fazendo-se a distinção entre elas apenas quando se encontravam reunidas várias de calibres e comprimentos diferentes. A colubrina francesa de carregar pela boca, portátil, foi introduzida no reino de Nápoles em 1438 e lá passou a chamar-se espingarda.[14] O *Trattato di architettura civile*

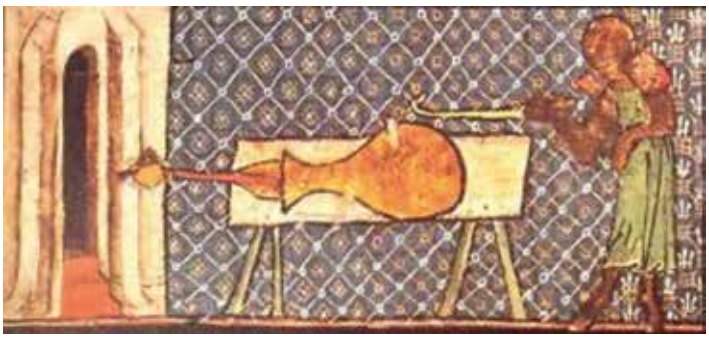
---

[10] Museu Militar de Lisboa, Roteiro, 1979; Blog de Harold A. Skaarup (www.SilverHawkAuthor.com).
[11] COUTINHO, Lopo de Sousa - História do cerco de Diu, **Biblioteca dos clássicos portugueses**, p. 166.
[12] Ecos da Índia; desfazendo uma lenda, a peça de Benastarim; espalhafatos e roqueiras, **Revista de Artilharia**, n.os 459-460; Nomenclatura das bocas de fogo portuguesas do século XVI, **Revista de Artilharia**, nos 439-440, p. 384.
[13] **Cartas de Afonso de Albuquerque**, tomo III, pp. 259, 266.
[14] ANSANI, Fabrizio - Imitazione, adattamento, appropriazione. Tecnologia e tattica delle artiglierie minute nell'Italia del Quattrocento, in **Nuova Antologia Malitare**, n.º 2, fascicolo 5, p. 277.

e militare di Francesco di Giorgio Martini (…),[15] que é de finais do séc. XV, indica: 1) «Spingarda (espingarda), 8 pés de comprimento (2,8 m), bala de pedra de 10 a 15 libras (3,5 a 5 kg). 2) «Arco buso» (arcabuz), 3 a 4 pés (1 a 1,4 m), bala de chumbo de 16 onças (150 gramas). 3) «Scoppietto» (escopeta), 2 a 3 pés (0,67 a 1 m), bala de chumbo de 4 a 6 dracmas (14 gramas). As unidades de comprimento e peso são italianas, muito diferentes das portuguesas. Esta espingarda é uma peça de artilharia. Portáteis são o arcabuz e a escopeta. A escopeta é de origem italiana e já existia em 1334.[16]

Muitas espingardas de ferro e de metal estão mencionadas em documentos portugueses de finais do séc. XV e inícios do XVI. Metal é sinónimo de bronze. O bronze é uma liga de cobre e estanho, que pode conter latão, zinco e outros elementos, e aparece na documentação desta época com quatro nomes diferentes, bronze, metal, cobre e fuslera, que são designações usadas sem rigor. A melhor liga seria, para Diego Ufano,[17] 160 libras de cobre, 10 de estanho e 8 de latão, mas outros autores preferem percentagens diferentes. Em Itália fazia-se a distinção entre «rame» (cobre), «bronzo» e «metallo»; a mistura de 100 partes de cobre e de 8 a 10 de estanho se chama «bronzo»; se tem 10 de estanho ou mais se chama «metallo».[18] O «metallo» era o mais frágil por ter mais estanho; o «ottone» (latão) só se usava em armas de mão e raramente em bombardas miúdas.[19] Em Espanha, segundo José Aráztegui y Sanz,[20] a voz «metal» ou «cobre» designa a liga de cobre e estanho quando a percentagem de estanho é superior a 20 por cento, parecendo-se mais com o metal dos sinos do que com o bronze dos canhões.

Afonso de Albuquerque, em carta de 22.12.1510, diz ao rei que lhe envia espingardões dos rumes «que tiram com virotões».[21] Virotões ou virotes eram os projéteis das bestas e passaram a ser também das armas de fogo. Já o manuscrito de Walter de Milemete, de 1326, mostra uma arma de fogo a lançar um dardo ou virotão.



Manuscrito de Walter de Milemete, de 1326 (Wikipedia).

[15] (ed.) Torino, 1841, pp. 126-127; BRAVETTA, Ettore - **L'artiglieria e le sue meraviglie**, pp.86-89.
[16] ANGELUCCI, Angelo - **Documenti inediti per la storia delle armi da fuoco italiane**, p. 237.
[17] **Tratado de la artilleria y uso della** (...), p. 242.
[18] **L' Artiglieria di Pietro Sardi Romano (…)**, p. 47.
[19] BRAVETTA, Ettore - *op. cit*, p. 112.
[20] **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, p. 97-98.
[21] **Cartas de Afonso de Albuquerque**, tomo I, p. 28.

Em Espanha, um cronista menciona colubrinas de mão que disparam virotões num cerco em 1446.[22] Em 1468. estão documentadas em Madrid 17 espingardas de virotões e 27 espingardas de pelota (bala). [23] Os virotões podiam ser muito sofisticados. Diogo de Couto[24] informa que à volta de 1550, o rei de Pegu fez um grande castelo de 3 sobrados para ir contra uma fortaleza do rei de Sião. Contra aquele castelo, os da fortaleza «meteram em algumas bombardas grossas uns virotões de pau ferro tão grossos como antenas, e nas cabeças atravessadas em cruz umas traves grandes ferradas, e pondo fogo às bombardas, deram aqueles virotões no castelo» e desfizeram-no por cima.

4. Os Foguetes de Guerra (Roquetes)

Atribui-se aos chineses a primazia no emprego de foguetes de guerra, no que foram acompanhados pelos indianos, coreanos e outros asiáticos. Foram usados contra os portugueses na Índia, e por estes também adotados desde a primeira metade do século XVI, dando-lhes os nomes de bombas de fogo ou lanças de fogo.

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».[25] Estas bombas de fogo são foguetes, uns de bambu e outros de ferro.

Em 1548, diz 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».[26] 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.

[22] ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV**, p. 138.
[23] CASTRO FERNÁNDEZ, José Javier; MATEO DE CASTRO, Javier - La artillería en el reino de Castilla y León durante el siglo XV, **Revista Gladius**, vol. 38, 2018, p. 112.
[24] **Da Ásia, Década sexta**, parte segunda, p. 131.
[25] BAIÃO, António - **História quinhentista do segundo cerco de Diu** *(…)*, p. 200.
[26] SANCEAU, Elaine; LALANDE, Maria de Lourdes - **Coleção de São Lourenço**, vol. III, p. 435.

Hwacha coreano (Wikipedia)

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».[27]

5. A Passavolante

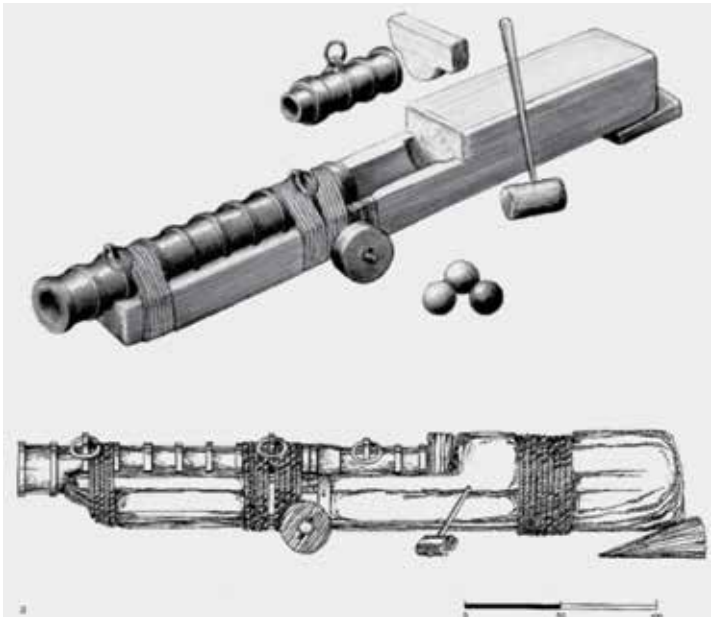
As peças de artilharia e as armas de fogo portáteis portuguesas do séc. XV eram todas ou quase todas de origem estrangeira: italianas, francesas, flamengas ou alemãs. A passavolante será de origem italiana e já existia em 1404.[28] Terá recebido o nome antigo de uma peça das bestas,[29] isto é, mais um caso de uma arma neurobalística que deu nome a outra pirobalística, como sucedeu à espingarda.

Em 1540, o veneziano Vannoccio Biringuccio[30] divide as grandes peças dos antigos em dois tipos, as bombardas e as passavolantes, estas mais compridas e de menor calibre. Mas no séc. XV e ainda nas primeiras décadas do XVI, a interpretação dos documentos é difícil porque as designações bombarda, trom, canhão, colubrina, serpentina, etc., são genéricas, empregadas sem rigor e abrangendo peças e armas portáteis muito diferentes.

---

[27] BOCARRO, António - **Década 13 da História da Índia**, Parte I, p. 229.
[28] BRAVETTA, Etore - *op. cit*, p. 93.
[29] JAL, Auguste - **Archéologie Navale**, vol. II, p. 538.
[30] **De la pirotechnia libri X: doue ampiamente si tratta non solo di ogni sorte & diuersita di miniere** (…),fl. 79.

A passavolante está documentada em Portugal pela primeira vez em 1475. Nesse ano o prior do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra afirma que «o rei que Deus tem» mandou retirar para uma armada «muitas bombardas, serpentinas e passo volantes», com as suas câmaras, chaves e pernos. São de retrocarga porque têm câmaras. Em 1489 estavam no mesmo mosteiro «bombardas piquenas 15, serpentinas duas com duas câmaras cada uma e duas chaves, uma bombarda grande com sua chave e duas câmaras, e um passo volante com duas câmaras».[31] Passo volante é passavolante.



Desenho de peça de retrocarga assente num reparo. Vê-se ao lado uma câmara.[32]

Nicolau de Sousa, residente na cidade do Porto e «mestre de fazer passavolantes e outras artilharias», recebeu de D. João II carta de privilégio em 1484, que foi confirmada por D. Manuel em 1496.[33] Em 16.4.1487 os vizinhos de Alcoutim, instigados pela «senhora de Alcoutim», atacaram Sanlúcar de Guadiana; foram numa «caravela de armada» da «senhora de Alcoutim» e alguns «barcos». A caravela tinha «lonbardas e pasabolantes com pelotas de fierro».[34] Uma quitação ao tesoureiro da Casa de Ceuta, relativa ao período entre 1487 e 1496, indica 6 passavolantes, 18 servidores (câmaras) para elas

[31] VITERBO, Sousa - **Artes e artistas em Portugal**, pp. 302-303.

[32] GUÉROUT, Max; RIETH, Eric; GASSEND, Jean-Marie - Le navire Génois de Villefranche, un naufrage de 1516?, **Archaeonautica**, nº 9, cit. por RIDELLA, Renato Gianni - The structural development in the Italian bronze artillery between 15th and 17th centuries, in BELTRAME, Carlo; MORIN, Marco - **I cannoni di Venezia. Artiglieria della Serenissima** *(…)*, p. 14.

[33] VITERBO, Sousa - **Fundidores de artilharia**, p. 81.

[34] CARRIAZO RUBIO, Juan Luís - Violencia y relaciones fronterizas: Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana a fines del siglo XV, p. 373.

e 500 pelouros (balas) de ferro; não diz, mas parece que são também para elas, porque não constam outras peças de artilharia nem pelouros.[35] Cada passavolante tem, portanto, 3 câmaras. Noutra quitação, ao almoxarife do Armazém do Reino, entre 1497 e 1502, constam: 47 passavolantes.[36]

Uma carta do rei D. Manuel I para o rei Fernando de Aragão informa que em 1505 largou para a Índia a armada de D. Francisco de Almeida, com muita artilharia para fazer 3 fortalezas na Índia: «Zasale» (Sofala), Angediva e Cananor. Eram 40 passavolantes grandes, 65 bombardas grossas de ferro, 100 falconetes com as suas carretas e muita outra artilharia. Informa também que em 1506 largou para a Índia a armada de Tristão da Cunha, com artilharia diversa e belíssimos tiros de metal: 40 passavolantes grossas, muitas bombardas grossas e falconetes.[37] Outra carta, do rei D. Manuel I para D. Francisco de Almeida (1506), manda fazer uma fortaleza em Malaca, para a qual vão nas naus de Tristão da Cunha «trinta tiros, e duas bombardas grossas, e quatro passavolantes».[38] Mas na relação da artilharia que foi para a Índia na armada de D. Francisco de Almeida (1505) não consta nenhuma passavolante.[39] É um bom exemplo da falta de rigor que havia na designação das peças. Confundidas com a passavolante, de origem italiana, eram outras peças compridas e de pequeno calibre, principalmente a colubrina, de origem francesa, e a serpentina, da Alemanha, Inglaterra, Borgonha e Países Baixos.

5.1 As Passavolantes Italianas e Espanholas

Como os documentos portugueses não são esclarecedores, teremos de recorrer aos italianos e espanhóis.

O *Trattato di architettura civile e militare di Francesco di Giorgio Martini* (…) (ed. Torino, 1841, p. 126), que será de 1476 ou 1480, indica a passavolante com o comprimento de 18 pés e bala de ferro de 16 libras, ou de chumbo com um dado de ferro no interior. O texto deste tratado emprega a palavra «pietra» com o significado de bala (pelouro), o que pode dar origem a confusão. Na peça logo a seguir, o basilisco, diz que dispara «pietra» de qualquer metal. Os 18 pés corresponderão, segundo Ettore Bravetta,[40] a 6,084 m e as 16 libras a 5,4 kg. Os dados para as balas de chumbo são de ferro e sobre eles é vazado normalmente chumbo fundido, mas também pode ser ferro fundido.

O inventário de uma carraca genovesa em 1493 indica: «(…) Bombarda una magna cum canonis tribus (…) passavolantis magni cum suis canonis, a numero V (…) bombarde pro orlo [nos bordos] a numero VIII (…) bombarde supra castello [de proa] a numero VIIII (…) bombarde supra garide [trincheira que se fazia na parte interna do castelo de

[35] **Archivo histórico português** (doravante, AHP), vol. V, Lisboa, 1907, p. 235.
[36] AHP, vol. I, Lisboa, 1903, p. 368.
[37] Relazione de Lunardo da Chá Masser, in PERAGALLO, Prospero - **Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Católico** (…), pp. 74, 76.
[38] **Cartas de Afonso de Albuquerque**, tomo III, 1903, p. 272.
[39] **Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840**, vol. I, pp.136-140.
[40] **L'Artiglieria e le sue meraviglie**, pp.86-89.

proa] a numero XII (…) bombarde a la frixe [junto à popa] a numero VI (…) bombarde supra lo casaro [castelo de popa] a numero XII (…) bombarde cum manico ferri a numero II omnia cum suis cavaletis, pernis, conjs, et canonis tribus (…)», 2 arcabuzes, 4 escopetas, 180 balas de chumbo, 100 balas de ferro, 250 balas para os arcabuzes e escopetas, lanças, bestas, virotões, virotões de fogo, trompas de fogo, etc.[41] O armamento principal era, portanto, constituído por uma bombarda grossa com 3 câmaras, 5 passavolantes grossas com 3 câmaras cada, e 48 bombardas, cada uma com 3 câmaras, cavalete, perno e chave. As 6 grossas estavam em reparos de madeira e as outras 48 em cavaletes.

O cavalete (ou molinete) costumava ser uma forquilha de ferro com espigão que permitia transportar a peça para qualquer local do navio e orientá-la em direção e elevação. Mas também podia ser de madeira ou ferro: em 1533, diz-se que a fortaleza de Cartagena recebeu «cavalletes de palo para los tyros».[42] O seu formato, assim como o dos reparos das peças, suscitava opiniões diversas. Em 1548, a fundição de Málaga enviou para Sevilha amostras de coronhas (reparos) e rodas para as peças e molinetes para os berços que iriam servir numa armada, e o rei determinou que em Sevilha fizessem de acordo com as amostras ou como melhor lhes parecesse («o como alla mejor los parezca»).[43]

A passavolante está documentada em Espanha desde 1469. Nesse ano o rei Fernando de Aragão mandou fabricar para castelos umas que disparem 18 ou 20 libras de pedra, com o comprimento de 10 a 11 palmos, sem contar o servidor, o que corresponde a c. 20 cm de calibre e 11 calibres de comprimento.

Fernando de Aragão e Isabel de Castela mandaram fazer em 1495 umas de 20 quintais e outras de 14 quintais, com 3 servidores cada, e numa relação de peças espanholas desse mesmo ano constam 2 de ferro com 2 servidores cada, e 7 de metal, nas quais não se mencionam servidores, pelo que devem ser de carregar pela boca e monobloco.[44] Havia em Espanha vários quintais diferentes. O castelhano (de Toledo e de Burgos) corresponderia a 46 kg e o de Barcelona a 41,6 kg.

A «armada de Flandres», organizada em Laredo (Espanha) em 1496, era constituída por 2 carracas genovesas de 1.000 tonéis cada uma, 15 naus de entre 200 e 280 tonéis, salvo uma com 760 e 2 com c. 400 t., 5 caravelas de 75 t. cada, e 20 pinaças auxiliares. Uma relação incompleta da artilharia menciona: 1) 6 bombardas grossas com os seus servidores e bala de pedra de 50 libras, avaliadas em 25000 maravedis (mrs) cada. 2) Para guarnecer as 6 bombardas «con cepos, hierro, jarcia, clavos, obra de carpinteros y herreros», 33926 mrs. 3) 14 bombardas com 3 servidores cada uma, bala de 25 libras (pedra), 15000 mrs cada. 4) 30 bombardas com bala de 12 libras (pedra), 8100 mrs cada. 5) 25 bombardas com bala de 6 libras (pedra), 4100 mrs cada. 6) 182 passavolantes com

---

[41] 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. Comissione Colombiana, nel Quarto Centenario dalla Scoperta dell'America**, parte IV, vol. I, p. 231.

[42] MUNUERA NAVARRO, David - **Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular durante la Edad Media (SS. VIII-XVI***)*.

[43] **Archivo General de Índias**, Indiferente, 1964, L.10, fl. 326.

[44] ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, pp. 156, 305-306, 313, 411.

3 servidores cada uma e os seus cavaletes, bala de 2 libras de ferro ou 3 libras de chumbo, 327250 mrs (à média de 1798 mrs cada). 7) 178 bombardas com bala de 1 libra (pedra), a 1000 mrs cada. 8) 400 espingardas, a 4 reales (124 mrs) cada. 9) 70 sacabuches, a 1 ducado (375 mrs) cada. 10) 5000 balas de ferro, de 2 libras, a 4,5 mrs cada libra. 11) 100 quintais de ferro para dados das passavolantes.[45] Diz o autor que 1 quintal = 4 arrobas, 1 arroba = 25 libras, 1 libra = 460 gr., 1 arroba = 11,5 kg, 1 quintal = 46 kg.

Sacabuche é arcabuz. Em Portugal, numa quitação ao almoxarife do Armazém do Reino, entre 1497 e 1502, aparecem 5 «cacabuxas».[46] Cepo é o reparo onde assenta a peça, a qual é atracada por cabos (jarcia), mais tarde chamados vergueiros, contravergueiros, talhas, contratalhas ou retenidas. As balas de pedra mais pesadas das bombardas grossa são de 50 libras, a que corresponde o calibre de c. 27 cm. O calibre das passavolantes que disparam bala de ferro de 2 libras é inferior a 7 cm. As balas de chumbo são mais pesadas do que as de ferro de igual calibre.

A passavolante espanhola era de ferro forjado e retrocarga, calibre à volta de 10 cm, segundo Francisco-Felipe Olesa Muñido,[47] e muito comprida, podendo atingir os 60 calibres, ou seja, 6 metros, mas depois passou a ser de bronze e monobloco. Ainda no séc. XV estão documentadas algumas de bronze, com o peso de 41 quintais e bala de 8 libras (ferro). A armada espanhola de Gonzalo Fernández de Córdoba que em 1500 foi para Nápoles levou 2 passavolantes, cada uma de 17 quintais e bala de 15 libras, e «San Cristobales», que eram «como passavolantes», de 11 a 12 quintais e balas de 4 a 6 libras.[48] A fortaleza de Cabañas tinha em 1504 uma passavolante avaliada em 1500 maravedis (mrs). Cada espingarda desta fortaleza valia em média 150 mrs, e cada bombarda 4250.[49] O valor de cada bombarda é semelhante ao das bombardas com bala de 6 libras (pedra) da armada de 1496. O valor da passavolante também é semelhante ao das passavolantes da mesma armada, e o mesmo sucedia com as espingardas. A galé real que levou o rei Fernando de Aragão a Nápoles em 1506 tinha 1 bombarda grossa de ferro, toda de uma peça, que pesava 43 quintais, «con su cepo y afuste», 12 servatanas «con sus cepos, horquillas y calces», 12 passavolantes «con sus cepos, horquillas y calces», 10 pedras para a bombarda grossa, 66 pares de pedras para as servatanas e pasavolantes, e 12 quintais e 2 arrobas de pólvora.[50] Em 1509, a fortaleza de Salobreña tinha uma passavolante de metal, de 9 quintais, com cureña (reparo) e carreton ferrado, bala de 5 libras (chumbo).[51]

---

[45] LADERO QUESADA. Miguel Ángel - **La armada de Flandres. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)**, pp. 22, 46, 51.

[46] AHP, vol. I, p. 368.

[47] **La organización naval de los Estados Mediterraneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII,** vol I, pp. 290-292.

[48] ARÁNTEGUI Y SANZ, **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, pp. 337, 428.

[49] FRANCO SILVA, Alfonso - Armas y pertrechos militares de seis fortalezas señoriales al término de la Edad Media (…), **En la España Medieval**, p. 205.

[50] FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - **Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de León**, tomo I, p. 349.

[51] BAREA FERRER, José Luis - **La defensa de la costa del reino de Granada en la época de los Austrias**, p. 730.

6. A Serpentina

Os termos colubrina, diminutivo de colubra (cobra), e serpentina, diminutivo de serpente, começaram por ser sinónimos, como mostram alguns documentos publicados por Charles Du Cange (*Glossariun*). Doc. 1464: «Tormentum bellicum majus, nostris serpentine, vel coulevrine». Ou seja, serpentina é sinónimo de colubrina.

Eram de dimensões e pesos mito variados. Podiam ter apenas 3,5 pés ou mais de 24 pés. Um documento italiano de 1462 menciona «duos Vuglarios siue Serpentinas longitudinis trium pedum cum dimidio». Estas serpentinas eram, portanto, de retrocarga, como as veuglaires, e mediam 3,5 pés (1,187 m), se eram pés de Saboia, de 0,339 m cada um. Noutro documento de 1461 tem mais de 24 pés (mais de 8 m): «Bombarda serpentina quingenta, que plerumque tanta longitudinis sunt vt 24 pedes excedant».[52] Quanto ao peso, podiam chegar às 5000 libras (quase duas toneladas e meia). Á volta de 1499, foram fundidas em Malines (atual Bélgica) 4 duplas serpentinas com 5000 libras cada e bala de 33 libras (ferro).[53]

6.1 A Serpentina em Portugal no Século XV

A serpentina está documentada em Portugal pela primeira vez em 1475. Nesse ano o prior do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra afirma que «o rei que Deus tem» mandou retirar para uma armada «muitas bombardas, serpentinas e passo volantes», com as suas câmaras, chaves e pernos. São de retrocarga porque têm câmaras. Em 1489 estavam no mesmo mosteiro duas serpentinas com duas câmaras cada uma e duas chaves.[54]

Uma carta de quitação relativa ao que o recebedor do Armazém da Guiné recebeu entre 1480 e 1487 indica 161 serpentinas.[55] Em 1489, o rei D. João II criou uma nómina de 35 «bombardeiros do mar», capitaneada por mestre Hans (Ilans ou Aans), alemão, que os deveria ensinar a «atirar com serpentinas e tiros outros pequenos».[56] O documento não é explícito, ficamos sem saber se as serpentinas são tiros grandes ou pequenos. Voltaremos a este assunto mais adiante. Numa quitação ao almoxarife do Armazém do Reino, entre 1497 e 1502, constam 9 serpentinas de metal.[57] Na relação da artilharia que foi para a Índia na armada de D. Francisco de Almeida, em 1505, constam 1 serpentina de ferro, 3 serpes, 30 serpentinas de ferro sem camaras e 40 serpentinas de ferro encoronhadas.[58]

Damião de Góis relata uma ação militar em Cananor, em 1507, contra mouros. Lourenço de Brito mandou disparar a artilharia, mas as sacas eram tão calcadas de lã

[52] Ettore Bravetta, **L'Artiglieria e le sue meraviglie,** p. 100.
[53] BONAPARTE, Napoléon-Louis, **Études sur le passé et l'avenir de l'artillerie**, vol. I., p. 128.
[54] VITERBO, Sousa - **Artes e artistas em Portugal**, pp. 302-303.
[55] AHP, vol. I, pp. 401-402; **Portugaliae Monumenta Africana**, vol. III, p. 84.
[56] MARQUES, João Martins da Silva - **Descobrimentos Portugueses** (doravante, D.P.), vol. III, p. 358.
[57] AHP, vol. I, p. 368.
[58] **Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840**, vol. I, pp.136--140.

e cairo que posto que algumas das peças fossem esperas e camelos, não faziam nelas grande mossa; veio então à sua memória que estava na fortaleza «um tiro mais grosso e mais furioso que as esperas e os camelos, a que chamam serpe», com a qual desmanchou todas as sacas e obrigou-os a largar a tranqueira.[59] Era um tiro mais grosso e mais furioso, isto é, de maior calibre e mais potente. Ludovico de Varthema, escrevendo em italiano, relata a mesma batalha e também dá à peça o nome de serpe: «uma bombarda chamada serpe» que em cada tiro derrubava 18 ou 20 mouros.[60] Uma tradução para castelhano, de 1520, chama-lhe serpentina: «un gran tiro que se llama serpentina (...) cada vez que se descargaua este dicho tiro hazia muy gran daño en ellos, de manera que nunca vez salio la pelota de la dicha lombarda que no derribasse diez y ocho o veynte moros».[61] No português do séc. XVI serpe era sinónimo de serpente; havia um tipo de peça de artilharia, a serpe, e outro, diferente, a serpentina. Pietro Sardi lançou a confusão: «Il serpe in latino si chiama coluber», e os italianos dão o nome de colubrina às peças longuíssimas como serpe.[62] Isto induziu em erro Gregor M. Metzig[63]: foi o alemão Rudiger von Geldern que, em Cananor, 1507, disparou a serpe, que era uma colubrina.

6.2. AS Serpentinas dos outros Países no Século XV

Na batalha de Azincourt (1415) os franceses tinham «canons et ribaudequins», segundo um autor, ou «canons et serpentines», segundo outro.[64] O ribadoquin está documentado em Espanha desde 1413. Numa relação de 1495 constam ribadoquines grandes, médios, pequenos, de fuslera e um «espingardon de hierro como ribadoquin». Nesse ano os Reis Católicos mandaram fabricar uns de 4 quintais e meio e outros pequenos de 2 ou 3 quintais. Também em 1495, pólvora «gruesa», pólvora «de rivadoquines» e pólvora «fina».[65] A pólvora grossa era também chamada «de bombarda» e a fina «de espingarda». Aqui aparece no meio a de ribadoquines. Em Portugal, o ribadoquim aparece pela primeira vez numa carta de quitação relativa ao que o recebedor do Armazém da Guiné recebeu e despendeu nos anos de 1480 a 1487: 3 «rabodeces» (deve ser ribadoquines).[66] Era comprido e de pequeno calibre. Uma relação do que o almoxarife de Sofala recebeu e despendeu entre os anos de 1500 e 1512 indica «vimte rabordoquis de metal com seis carretas».[67]

---

[59] GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel**, Parte II, Cap 16, fl. 26.
[60] **Itinerario di Ludovico de Varthema Bolognese** (…), fl. 83 v.
[61] VARTHEMA, Lodovico de - **Itinerario del venerable varon micer Luis** (…), RES 217//1 A., p. L II.
[62] **L'Artiglieria di Pietro Sardi Romano** (…), p. 22.
[63] Guns in paradise. German and dutch artillerymen in the portuguese empire (1415-1640), p. 74.
[64] **Études sur le passé et l›avenir de l›artillerie**, vol. I., p. 47.
[65] ARÁNTEGUI Y SANZ. José - **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, pp. 308, 313, 314.
[66] AHP, I, pp. 401-402; **Portugaliae Monumenta Africana**, vol. III, 2000, pp. 84-86.
[67] **Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central**, vol. III, p.370.

Para um castelo do duque da Bretanha em 1461 foram «deux boettes de serpentine pesant cent trente trois livres de cuivre».[68] Boettes são câmaras. Cada câmara de bronze de serpentina pesava 133 libras.

Em 1464, para uma expedição que o duque de Borgonha organizava contra os turcos, a cidade de Lille forneceu, entre outras peças: 2 grossas serpentinas de ferro com 2 câmaras cada e bala de ferro ou chumbo; outras 7 serpentinas de ferro com 2 câmaras cada; uma serpentina de bronze com o seu «affust» (reparo); outra serpentina de bronze que pesava 230 libras, sem o reparo; muitas «coulevrines à main» (colubrinas de mão). A cidade de Bruges forneceu: uma serpentina de bronze com 7 a 8 pés de comprimento e 323 libras de peso; outra serpentina de bronze que pesava 442 libras; 16 serpentinas de bronze que pesavam em conjunto 2842 libras (à média de 177,6 libras cada); 2 serpentinas de ferro (todas as serpentinas disparavam bala de chumbo).[69] Quase todas são de retrocarga porque têm câmaras. As que têm o peso indicado são relativamente leves. Mais pesadas eram as serpentinas grossas. O duque de Borgonha Carlos o Temerário teve serpentinas muito mais pesadas. Em 1473 fundiram-se em Bruxelas balas de ferro para uma que pesava 9100 libras (quase 4 toneladas e meia). Numa batalha em 1476 tinha 1 serpentina de ferro com 13 pés de comprimento; 6 serpentinas de bronze de 8 a 11 pés de comprimento; 66 serpentinas de 6 a 9 pés de comprimento; mais 15 serpentinas que pesavam cada uma 4000 libras.[70]

Os espanhóis, numa batalha em 1478 usaram 3 bombardas e outros tiros menores, que eram serpentinas, e numa batalha em Itália, em 1474, «serpentinos» que disparavam bala de chumbo de 15 libras. Numa relação de peças de artilharia em terra, em 1497: serpentinas grossas de ferro com os seus servidores, serpentinas de ferro com 2 servidores cada, serpentinas pequenas de ferro.[71] A fortaleza de Oropesa tinha em 1504, 1 serpentina de fuslera com 3 servidores, 1 de fuslera, arrebentado e 2 de ferro, tudo avaliado em 1875 maravedis (mrs.). Uma culebreta de fuslera foi avaliada em 2500 mrs. As peças mais caras eram 2 bombardas que se avaliaram em 8500 mrs., à média de 4250 cada uma.[72]

As mais leves, portáteis, eram as serpentinas de mão, assim como outras armas designadas de forma diferente nos vários países: canhão de mão, bombarda de mão, colubrina de mão. Em Florença, 1493, havia serpentinas com peso entre 5 e 25 libras cada e espingardas de 5 a 6 libras. Como a libra de Florença equivalia a c. 340 gramas, estas serpentinas eram de mão, algumas com menos de 2 kg.[73]

Em 1493, um mestre de Saint-Jean-de-Luz (Bretanha) vendeu em Bordéus um navio mercante de 80 tonéis, com «vingt canons et serpentines, detz canons am tres brus-

[68] DANIEL, Gabriel - **Histoire de la milice françoise** (...), vol. I, p. 444.
[69] FINOT, Jules - **Projet d'expédition contre les Turcs, préparé par les conseillers du duc de Bourgogne, Philippe-le-Bon (janvier 1457)**.
[70] **Études sur le passé et l'avenir de l'artillerie**, vol. I., p. 66.
[71] ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, pp. 212-213, 309- 312.
[72] FRANCO SILVA, Alfonso - Armas y pertrechos militares de seis fortalezas (…), p. 204.
[73] ANSANI, Fabrizio - Craftsmen, artillery and war production in Renaissance Florence, p. 10.

tes cascun canon, et detz serpentines, en cascune dues buytes».[74] «Brustes» ou «buytes» são «boites» (câmaras). O navio tinha 10 canhões com 3 câmaras cada e 10 serpentinas com 2 câmaras cada. As serpentinas a bordo deste navio mercante são certamente pequenas e de pouco peso, assim como as que em 1528 estavam numa nau francesa que veio a Lisboa comprar sal para a pescaria da Terra Nova. A nau tinha 7 bombardas grossas, 4 serpentinas, 2 berços, piques, lanças, 18 bombas e engenhos de fogo de arremesso, dardos, 5 bestas e 4 espingardas.[75]

Em Inglaterra, serpentina começou por designar todas as armas de fogo, da portátil mais pequena até à maior peça. Inventários dos navios *Sovereign* e *Regent*, em 1495, indicam no primeiro, 141 peças, sendo 31 «stone guns» e 110 serpentinas, e no segundo 225, todas serpentinas.[76] A palavra serpentina está, nitidamente, usada como designação genérica que abrange armas portáteis de pequeno calibre.

À volta de 1488, um espião do rei Fernando de Aragão, o Católico, deu uma informação sobre a artilharia que o rei de França concentrou em Tours para a anexação do condado da Bretanha. Eram 16 bombardas com bala de ferro de 2 palmos (calibre c. 42 cm), 24 canhões com bala de ferro de um palmo, 12 canhões com bala de pedra, 4 serpentinas com bala de ferro de um palmo (c. 21 cm), e 41 colubrinas com balas de chumbo. Todas as peças eram de fuslera (bronze). Sobre as serpentinas e as colubrinas o espião diz o seguinte: «Estan mas 4 tiros que se llaman serpentinas y tiene cada una sin el servidor de luengo 18 palmos y uno en la boca tira piedras de hierro que pesan 56 libras y llena de polvora cada una con su servidor 50 libras pasa de muro o fuertes baluartes 18 pies y tira a mas de 2 leguas y tira sobre los carros. Asta mas 41 culebrinas las unas mas gordas que las otras. Las mayores tienen 17 palmos y en la boca hasta un durasno grueso y otras tienen 12 palmos y otras 10 palmos y medio las mas pequeñas y son las mayores de 24 quintales cada una y otras de 14 quintales y otras de 12 y otras de 8 y tiran piedras de plomo cada una de su calidad estas son para romper batallas y tiran sobre los carros como las traen los caballos».[77] «Piedras de hierro» são balas de ferro. As serpentinas têm de comprimento, sem contar o servidor (a câmara), c. 3,78 m, de calibre 1 palmo (c. 21 cm), disparam bala de ferro de 56 libras, gastando em cada disparo 50 libras de pólvora, atravessam um muro ou baluarte 18 pés e têm um alcance de mais de 2 léguas. As colubrinas disparam balas de chumbo, são de calibres e comprimentos diferentes, sendo as maiores de 17 palmos de comprimento e 24 quintais de peso. Haverá algum exagero no alcance e na capacidade de penetração nos muros ou baluartes.

As peças principais que os franceses levaram na invasão da Itália em 1494 eram canhões e colubrinas, mas um poema de 1495, de um autor francês, diz que eram canhões e serpentinas,[78] isto é, chama serpentinas às colubrinas francesas. Os canhões

---

[74] BERNARD, Jacques - **Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550***)*, p. 851.
[75] **As Gavetas da Torre do Tombo**, vol. X, p. 137.
[76] LAUGHTON, L. G. Carr - Early Tudor Ship Guns, **The Mariner's Mirror**, vol 46, n.º 4.
[77] COBOS GUERRA, Fernando; CASTRO FERNÁNDEZ, José Javier - Artilleria y poliorcética castellana en la estratégia de Fernando el Católico contra Francia (documentos para su estudio), pp. 254, 264.
[78] JAL, Auguste - **Archéologie navale**, vol. II, p. 547.

de bronze com bala de ferro que os franceses levaram para Itália em 1494 eram ditos «serpentinos»,[79] de origem alemã. Em Espanha também havia canhões serpentinos. À volta do ano de 1500 aparecem em relações de artilharia canhões serpentinos com bala de ferro de 40 libras e peso de 34 a 44 quintais, e canhões serpentinos pequenos com bala de ferro de 30 libras e peso de 32 quintais.[80] Nos primeiros anos do séc. XVI fundiram-se em Málaga: canhões serpentinos pequenos, 32 a 34 quintais, bala 30 libras; canhões serpentinos, 36 a 40 quintais, bala 36 libras; canhões serpentinos bastardos, 43 a 45 quintais, bala 40 libras.[81]

Já vimos que em 1489 o rei D. João II criou uma nómina de 35 «bombardeiros do mar» capitaneada por mestre Hans (Ilans ou Aans), alemão, que os deveria ensinar a disparar «com serpentinas e tiros outros pequenos». O documento não esclarece se estas serpentinas são tiros grandes ou pequenos, porque havia algumas muito leves, portáteis, e outras muito pesadas. Se ia ensinar a disparar com as pequenas, faria o mesmo com as grandes, que seriam os canhões serpentinos ou as serpentinas francesas mencionadas em 1488 por um espião do rei Fernando de Aragão, o Católico.

7. A Colubreta do Século XV

Vários autores nacionais, em obras recentes, afirmam que a colubreta foi a mais primitiva arma de fogo portátil usada entre nós, antecessora da espingarda. Esta afirmação não tem qualquer fundamento. Os citados autores baseiam-se só em documentos portugueses, que são muito poucos e nada esclarecedores, e ignoram os estrangeiros, em especial espanhóis, franceses e italianos, que são muitíssimo mais. Não se pode tentar estudar a artilharia do séc. XV sem procurar a documentação, esteja ela onde estiver.

7.1. OS Documentos Portugueses

A colubreta aparece pela primeira vez nos «Avisamentos especiais» do rei D. Duarte para a campanha de Tânger, anteriores a 22.8.1437: «(...) leixa los çhegar bem açerca e de trons colobretas e bestas dar lhe hua estrupada e elles arramados feri los per tantas partes como vyerem (...)».[82]

A palavra bombarda designava qualquer arma de fogo, das maiores às mais pequenas. Trom, em castelhano trueño, trovão, estrondo, começou por ser o nome que se dava, por onomatopeia, às bocas de fogo, e passou depois a designar peças mais pequenas do que as bombardas grossas. Em Castela, para a campanha de 1407 foram 5 bombardas grandes e 16 «truenos ó tiros menores».[83] Em 1410, um castelo do rei de Aragão na

[79] CORVISIER, André, dir - **Histoire Militaire de la France** (…), vol. I, 1993, pp.240, 259.
[80] APARICI Y GARCÍA, José - **Continuacion del informe sobre los adelantos de la comisión de historia en el Archivo de Simancas**, segunda parte, p. 99.
[81] ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artillería española en la primera mitad del siglo XVI** (…), p. 331.
[82] D. P., vol. I, p. 388.
[83] SALAS, Ramon de - **Memorial histórico de la artillería española**, p. 73.

Sicília tinha 2 bombardas pequenas, ditas trons, que lançavam bala de chumbo: «due bombardi pichuli dicte troni, chi jettano una ballota di plumbu».[84] Poucos anos antes dos «Avisamentos especiais» do rei D. Duarte, em 1416 a nau portuguesa *S. Cristóvão* tinha «huu troo com tres camaras»,[85] e o barinel de Aires Gomes da Silva, em 1433, «trõõs» pequenos com duas câmaras cada um.[86] Estes trons eram peças de retrocarga porque tinham câmaras.

Uma carta de quitação de 1455 sobre o que o almoxarife do armazém de Lisboa recebeu e despendeu entre 1438 e 1448 indica: recebeu 22 bombardas e bombardetas e despendeu 28 peças (com 30 câmaras e com um «canam sem câmara»); recebeu uma bombardeta de metal, que gastou; recebeu 336 trons e despendeu 340 (pelo que despendeu mais 4, com 609 câmaras); recebeu 439 colubretas e despendeu 495 (com 16 de metal, com 203 câmaras); recebeu 100 cabos para colubretas (os quais foram instalados nessas armas; alguns desses cabos foram feitos com pau de teixo); recebeu 3 formas para fazer pedras para bombardas; recebeu «de picadeiras para picar moos e fazer pedras para trons e bombardas» 22 peças; recebeu 20 formas de metal para nelas moldarem pelouros de chumbo para colubretas.[87] As bombardas, bombardetas e trons disparam balas de pedra e as colubretas balas de chumbo. Quase todas as bombardas, bombardetas e trons devem ser de ferro forjado, como a maioria das documentadas nesta época, e retrocarga, porque têm câmaras, mas pelo menos uma bombardeta é de metal. Das colubretas, sabe-se que 16 são de metal e algumas são armas portáteis, porque têm cabos de paus de teixo. Os cabos serão o fuste para estas armas. Algumas colubretas são peças de artilharia, de retrocarga, porque têm câmaras.

Em 1445, os navios de uma armada que foi atacar a ilha de Tider tinham trons e colubretas: «e em chegando aos navios que jaziam ancorados, armaram seus trons e suas colobretas com as quais faziam seus tiros em sinal do prazer de seus corações». Mas Cadamosto, que também ia nessa armada, só refere a bordo da sua caravela bestas e bombardas, ou seja, para ele a palavra "bombarda" envolve todas as armas de fogo.[88] Zurara, na Crónica do conde D. Duarte de Menezes, fala de um mouro de Ceuta «que não trazia armas senão pedras mais aquelas que ele lançava da mão, não parecia que sabia senão de algum trom ou colobreta». E diz que no cerco de Alcácer Ceguer (1458-1459) os muçulmanos usaram «bombardas e trõos e colobretas e fundas e arcos e bestas».[89]

---

[84] ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, p. 105.
[85] D.P., vol. I, pp. 242-243.
[86] D.P., vol. I, p. 432.
[87] MONTEIRO, João Gouveia - **Armeiros e armazéns nos finais da Idade Média**, pp. 52-54.
[88] ZURARA, Gomes Eanes de - **Crónica do descobrimento e conquista da Guiné**, cap. 54, p. 249; D.P. supl. vol I, p. 217.
[89] AGOSTINHO, Paulo Jorge Simões - **Vestidos para matar. O armamento de guerra na cronística portuguesa de quatrocentos**, pp. 190, 203.

7.2. AS Colubrinas Francesas

A colubreta, como o próprio nome indica, pertencia à família das colubrinas. A palavra colubrina deriva de colubra (cobra) e ficou consagrada na história da artilharia a partir de 1494, quando a França invadiu e dominou facilmente a Itália utilizando artilharia móvel em carros puxados por filas de cavalos. Segundo um cronista italiano as peças francesas, todas de bronze, eram: 1) canhões, cada um com 8 pés (c. 2,5 m) de comprimento, 6 mil libras (c. 2.400 kg) de peso e bala de 50 libras (ferro); 2) colubrinas, mais compridas e de menor calibre, também com bala de ferro; 3) falcões, de várias dimensões. Os termos canhão e colubrina irão prevalecer em toda a Europa para designar, respetivamente, as peças curtas e de grande calibre, e as compridas e de menor calibre.

Canhão e colubrina, esta mais comprida.[90]

Antes de 1494, em França, a palavra colubrina designou armas muito variadas. Segundo Emmanuel de Crouy-Chanel,[91] a primeira menção em França é de 1428, na Borgonha, disparando bala de chumbo. Em 1430 o duque de Borgonha mandou vir 9 da Alemanha. Em documentos de 1430, umas são de cuivre e outras de ferro, com pesos entre 12 e 56 libras e bala de chumbo. As pequenas colubrinas ou colubrinas de mão pesavam à volt de 15 libras, calibre de 15-17 mm, as médias 50 a 60 libras, calibre 20-25 mm, as grandes mais de 100 libras. Cuivre (cobre) pode ser bronze, latão ou outra liga de cobre. Admite-se que nos documentos de Borgonha 1 libra corresponde a 490 gramas

Em França, num contrato desta época envolvendo 40 navios em La Rochelle, cada navio seria armado com 4 colubrinas e 2 veuglaires. As colubrinas disparavam balas de chumbo, de pequeno peso, e cada veuglaire seria fornecida com 120 pedras e 60 libras

[90] BROWN, Ruth Rhynas - Seis canhões do século XVI provenientes do Santíssimo Sacramento: uma reestimativa, **Revista Navigator**, Subsídios para a história marítima do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha, n.º2, 2005.

[91] La première decénie de la couleuvrine, 1428-1438, in **Artillerie et fortifications, 1200-1600**, pp. 93-104.

de pólvora, pelo que eram de pequena dimensão.[92] Veuglaire era o nome que se dava em França a peças de retrocarga.

Nos inventários de Borgonha aparecem as colubrinas desde a década de 1420, umas pequenas, com peso de 10 a 15 libras, comprimento à volta de 6 pouces ou ½ piez, outras grandes, com peso de 40 a 50 libras, comprimento de 2 a 4 piez. Em algumas se diz que são de mão ou se apoiam numa forquilha ou cavalete, umas de ferro outras de liga de cobre. Quase todas disparam chumbo, muito poucas disparam pedra. Em algumas se diz que têm câmaras de remover, mas a maior parte são de uma só peça. Admite-se que nos documentos de Borgonha 1 piez=276 mm, 1 poulce (polz) (1/12 piez) =23 mm.[93] Em 1430, na defesa de Compiègne, os franceses tinham muitas pequenas colubrinas de liga de cobre que disparavam bala de chumbo.[94]

Em 1436, uma galé que foi construída na Borgonha por carpinteiros portugueses recebeu diverso material de artilharia. Serviu de modelo uma galé portuguesa que lá foi expressamente para esse efeito, sendo de admitir que estivesse armada de modo semelhante: «Quatre veuglaires de fer sans afuster a dix chambres. Item (…) petites pierres a canon servans a petis veuglaires (…) Item viij coulovrines de cuivre enfustés en quatre bastons par les ij bouts».[95] Estas 4 veuglaires de ferro com 10 câmaras são de pequeno calibre e disparam bala de pedra. «Sans afuster» significa que não estão em fustes (reparos de madeira); devem estar em piões (forquilhas) com espigão. As 8 colubrinas de cuivre (liga de cobre) estão aos pares, em 4 pranchas de madeira. Devem ser de carregar pela boca porque não se indicam câmaras.

O duque de Borgonha enviou em socorro do império bizantino, a partir de 1441, esquadras destinadas a conter o poderio otomano. Para esse efeito, em 1441 enviou em auxílio de Rodes uma grande nau que levou, entre outras peças de artilharia, 50 colubrinas de ferro que disparavam balas de pedra.[96] Tantas colubrinas num único navio devem ser armas portáteis. Em 1443 pediu 4 galés a Veneza, estando previsto que cada uma levasse 1 canhão, 12 colubrinas, 200 libras de pólvora de canhão e 100 libras de pólvora de colubrina.[97] As pólvoras de canhão e de colubrina chamaram-se mais tarde pólvora de bombarda e pólvora de espingarda. Em 1445, o inventário de uma galé de Borgonha indica 5 veuglaires com 3 câmaras cada, 2 colubrinas com 3 câmaras cada, que disparam sobre cavaletes, e 12 colubrinas de mão. As veuglaires são de retrocarga, disparam pedra com diâmetro de 4 poulces (c. 92 mm) e cada uma tem de comprimento 4 piez (c. 1,14 m). Neste inventário aparecem primeiro as bestas, consideradas mais importantes do

---

[92] GUILMARTIN Jr., John Francis - The earliest shipboard gunpowder ordnance. (…), pp. 649-669, cit. CONTAMINE, Philippe - **War in the Middle Ages**, p. 206.

[93] SMITH, Robert Douglas; DEVRIES, Kelly - **The artillery of the Dukes of Burgundy 1363-1477**, pp. 6, 32.

[94] DEVRIES, Kelly - The use of gunpowder weaponry by and against Joan of Arc during the Hundred Years War, p. 14.

[95] PAVIOT, Jacques - **Portugal et Bourgogne au XVème siècle (1384-1482)**, p. 279.

[96] PAVIOT, Jacques - **La politique navale des ducs de Bourgogne: 1384-1482**, p 108.

[97] TAPAREL, Henri - Un épisode de la politique orientale de Philippe Le Bon: les bourguignons en Mer Noire (1444-1446), pp. 5, 12, 13.

que as peças de artilharia.[98] Em 1450, um documento de Borgonha redigido em francês indica o armamento de uma grande carraca veneziana: 50 bombardas com 3 câmaras cada e 15 colubrinas, todas com bala de pedra, e 3000 libras de pólvora. Outro documento do mesmo ano, também de Borgonha e redigido em francês, tem o orçamento para a construção de uma grande carraca genovesa. A moeda é o «escuz»: 40 bombardas com 3 câmaras cada, 400 escuz; 20 colubrinas, 32 escuz; 4000 libras de pólvora, 240 escuz; 1000 pedras para as bombardas, 60 escuz; 50 bestas, 250 escuz.[99] Uma besta custa mais que uma colubrina. Uma bombarda custa 10 escuz e uma besta 5. Não indica balas para as colubrinas (talvez pedra). Há pólvora de mais para as balas; alguma será para projéteis explosivos e incendiários. Em 1458, o duque de Borgonha tinha em Lille: 2 grossas colubrinas de bronze montadas em cavaletes de madeira; 4 colubrinas médias de bronze com 2 câmaras cada, montadas em cavaletes; mais 100 colubrinas de bronze com rabo de madeira, tendo chave como as bestas, isto é, cuja culatra se fechava com uma chave. Mais 2 grossas colubrinas de ferro; 5 colubrinas médias de ferro com os seus cavaletes; 68 colubrinas de ferro mais pequenas com rabo de madeira; 10 outras colubrinas de ferro limadas e brunidas com rabos de madeira.[100] Estes rabos de madeira são coronhas. As colubrinas que as têm são portáteis. Em 1464, o duque de Borgonha organizou uma expedição contra os turcos, que acabou por não se realizar. Estava previsto levar, entre muitas outras armas, 60 «coulevrines à main toutes de métal garniez d' arbrietz, de tarquoys, moles et austres habillemens», e 40 outras colubrinas de ferro «à manche de bois» (com coronha de madeira).[101] Todas as colubrinas, as de metal e as de ferro, eram, portanto, de mão (portáteis). Para um castelo do duque da Bretanha, em 1461: «(...) une grosse couleuvrine de cuivre pesant cent quinze livres de cuivre; six petites couleuvrines pesant cent-quarante livres de cuivre (...) deux grandes molles de cuivre à faire plombets pour les grandes couleuvrines, & quatre petites pour les petites (...)».[102] A colubrina grossa de bronze pesava c. 56 kg e as 6 pequenas pesavam em média 11,5 kg. Todas disparavam balas de chumbo.

7.3. Outras Colubrinas e Colubretas

Os corsários portugueses que em 1462 apresaram um navio de Valência estavam armados, segundo um informador aragonês, com bombardas e colubrinas.[103] Em Espanha, a fortaleza de Jarandilla de la Vera tinha em 1504, entre outras armas, 1 colubreta de fuslera avaliada em 2500 mrs (maravedis), 1 bombarda avaliada em 4250 mrs e 1 meia

[98] DEVRIES, Kelly - A 1445 reference to shipboard artillery, pp. 828-829.
[99] PAVIOT, Jacques - Les navires du duc de Bourgogne Philippe le Bon (vers 1440-1465), p. 188.
[100] FINOT, Jules - **L'artillerie bourguignonne à la bataille de Montlhéry**, Société des sciences, de l'agriculture et des arts de Lille. Mémoires. 5e série. Fascicule V, p. 15.
[101] FINOT, Jules - **Projet d'expédition contre les Turcs, préparé par les conseillers du duc de Bourgogne, Philippe-le-Bon (janvier 1457),** pp. 22, 46.
[102] DANIEL, Gabriel - **Histoire de la milice françoise** (...), vol. I, p. 444.
[103] DIAZ BORRÁS, Andrés; TRENCH ODENA, José - Piratería y Dret Portugués: el ocaso lusitano en Valencia durante la transición del Mediterráneo al Atlántico, pp. 405-425.

lombarda de ferro avaliada em 3 mil mrs. As espingardas, armas portáteis, eram muito mais baratas, avaliadas à volta de 150 mrs. Também as bestas, à volta de 200 mrs.[104] Esta colubreta, nome que também se usava em Portugal, era uma peça de artilharia, claramente da família das colubrinas. Em 1597, a fortaleza de El Pardo tinha 2 «colubrinas pequenitas como espingardas de metal com as suas coronhas de metal».[105]

A visitação da vila de Sines em 1480 revela que o alcaide Estêvão da Gama tinha: 3 cavalos, 2 mulas, 1 azémola, 2 asnos, 7 corpos de gibanetes, 3 capacetes, 3 babeiras, 1 saco com malha fina e rica, 1 dúzia de peitos, 1 dúzia de bestas, 10 caixas cheias de virotões, meia dúzia de bombardas, 1 colubreta, 5 espingardas, meia dúzia de adargas, 1 saco de pólvora, lanças, espadas e paveses.[106] As armas de fogo eram meia dúzia de bombardas, 1 colubreta e 5 espingardas, e para elas 1 saco de pólvora. Apesar de parecer pouca pólvora, só as espingardas devem ser portáteis. As outras são peças de artilharia.

A colubreta aparece depois numa quitação ao almoxarife de Alcácer Ceguer, de tudo o que recebeu e despendeu nos anos de 1500 até 1511: 1926 dados de ferro, 773 pelouros de chumbo, 250 pelouros de ferro, 14 tiros cães, 2 quartãos, 1 tiro «uso», 1 tiro irmão, 1 tiro leão, 3 bombardas pequenas, 12 tiros berços, 22 rabadoquis, 1 colobreta, 10 espingardões, 43 espingardas, 9 câmaras de bombardas.[107]

O italiano Manilio Orlandi, em 1602, indica as várias peças da família das colubrinas, incluindo a meia colubrina ou colubrinetta, com balas de ferro de 12,5 a 30 libras e 32 calibres de comprimento.[108] À bala de 30 libras corresponde o calibre de c. 15.5 cm, e aos 32 calibres o comprimento de 4,96 metros. Na mesma época Pietro Sardi dá à meia colubrina bala de 12 a 18 libras e os mesmos 32 calibres.[109]

Em resumo, não tem qualquer fundamento a afirmação dos autores acima citados, segundo a qual a colubreta foi a mais primitiva arma de fogo portátil usada entre nós, antecessora da espingarda. Os documentos portugueses do séc. XV não são esclarecedores. Em França, a palavra colubrina designou armas muito variadas, desde as colubrinas de mão, portáteis, até às grandes colubrinas, muito pesadas. Em Espanha, a fortaleza de Jarandilla de la Vera tinha em 1504 uma colubreta de fuslera, que era uma peça de artilharia avaliada em 2500 maravedis, muito mais do que o valor atribuído às espingardas. Em Itália a colubreta ou colubrinetta era a meia colubrina. Serão deste tipo algumas colubretas documentadas em Portugal nos séculos XV e XVI.

---

[104] FRANCO SILVA, Alfonso - Armas y pertrechos militares de seis fortalezas señoriales al término de la Edad Media (…), pp. 204-205.

[105] PAZ, Julián - **Castillos y fortalezas del reino. Noticia de su estado y de sus alcaides durante los siglos XV y XVI**, p. 46.

[106] FONSECA, Luís Adão da - Vasco da Gama e a Ordem de Santiago, p. 290.

[107] AHP, vol. IV, 1906, p. 445.

[108] JAL, Auguste - **Archéologie Navale**, vol. II, p. 268.

[109] SARDI ROMANO, Pietro - **Il Capo de Bombardiere** (…), p. 4.

8. Conclusão

Quando os portugueses chegaram à India, já dispunham das peças de artilharia mais evoluídas da Europa, como a passavolante, a serpentina e a colubrina. A passavolante será de origem italiana, já existia em 1404 e está documentada em Portugal pela primeira vez em 1475, assim como a serpentina, da Alemanha, Inglaterra, Borgonha e Países Baixos. A colubreta, uma das colubrinas, de origem francesa, apareceu pela primeira vez à volta de 1437.

Na Índia, o encontro da artilharia portuguesa com a asiática deu origem naturalmente a influências mútuas. Uma delas foi a atribuição do nome «camelo» a um canhão pedreiro, nome que na Europa só foi usado pelos portugueses. A palavra será de origem turca, usada primeiro para designar uma arma neurobalística. Também de origem asiática é o espalhafato, canhão pedreiro de maior calibre. Um deles estava no Passo de Benastarim quando Afonso de Albuquerque conquistou Goa e alguns estão agora no Museu Militar de Lisboa.

Os portugueses aprenderam com os indianos a usar foguetes de guerra (roquetes) e chamaram-lhes bombas de fogo ou lanças de fogo.

Bibliografia citada

Fonte manuscrita

Archivo General de Índias, Indiferente, 1964, L.10.

Fontes impressas

AGOSTINHO, Paulo Jorge Simões - **Vestidos para matar. O armamento de guerra na cronística portuguesa de quatrocentos**, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013.

ANGELUCCI, Angelo - **Documenti inediti per la storia delle armi da fuoco italiane**, Torino, Tipografia G. Cassone e Comp, 1869

ANSANI, Fabrizio - Imitazione, adattamento, appropriazione. Tecnologia e tattica delle artiglierie minute nell'Italia del Quattrocento, in **Nuova Antologia Malitare**, n.º 2, fascicolo 5, Roma, janeiro 2021.

- Craftsmen, artillery and war production in Renaissance Florence**, Vulcan. The journal of the social history of military technology**, n.º 4, Leiden. 2016.

APARICI Y GARCÍA, José - **Continuacion del informe sobre los adelantos de la comisión de historia en el Archivo de Simancas**, segunda parte, Madrid, en la Imprenta Nacional, 1849.

ARÁNTEGUI Y SANZ, José - **Apuntes históricos sobre la artilleria española en los siglos XIV y XV**, Madrid, Tip. de Fontanet, 1887.

- Apuntes históricos sobre la artillería española en la primera mitad del siglo XVI (…), Madrid, Imprenta del Cuerpo de Artillería, 1891.

As Gavetas de Torre do Tombo, vol. X, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974.

BAIÃO, António - **História quinhentista do segundo cerco de Diu** *(…)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927.

BAREA FERRER, José Luis - **La defensa de la costa del reino de Granada en la época de los Austrias**, Tesis Doctoral, Universidad de. Granada, 1984.

BARROS, João de - **Da Ásia, Década Quarta**, Lisboa, Na Regia Officina Typográfica, 1777.

BERNARD, Jacques - **Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550***)*, Paris, S.E. V.P.E.N, vol. II, 1968, p. 851.

BIRINGUCCIO, Vannoccio - **De la pirotechnia libri X: doue ampiamente si tratta non solo di ogni sorte & diuersita di miniere** (…), Veneza, C. Navò, 1540.

BONAPARTE, Napoléon-Louis, **Études sur le passé et l›avenir de l›artillerie**, vol. I., Paris, Librairie Militaire, J. Dumaine, 1846.

BOCARRO, António - **Década 13 da História da Índia**, Parte I, Lisboa, Academia das Ciências, 1876.

BRAVETTA, Ettore - **L'artiglieria e le sue meraviglie**, Milão, Fratelli Treves, 1919.

BROWN, Ruth Rhynas - Seis canhões do século XVI provenientes do Santíssimo Sacramento: uma reestimativa, **Revista Navigator**, Subsídios para a história marítima do Brasil, Serviço de Documentação da Marinha, n.º2, 2005.

CARRIAZO RUBIO, Juan Luís - Violencia y relaciones fronterizas: Alcoutim y Sanlúcar de Guadiana a fines del siglo XV, **Revista da Faculdade de Letras**, série História, Universidade do Porto, série II, vol. 15, n.º 1, 1998.

CASTRO FERNÁNDEZ, José Javier; MATEO DE CASTRO, Javier - La artillería en el reino de Castilla y León durante el siglo XV, **Revista Gladius**, Madrid, CSIC, vol. 38, 2018.

CHEVEDDEN, Paul E.- Black Camels and Blazing Bolts: The Bolt-Projecting Trebuchet in the Mamluk Army, in **Mamluk Studies Review**, The University of Chicago, vol. 8/1 (2004).

COBOS GUERRA, Fernando; CASTRO FERNÁNDEZ, José Javier - Artilleria y poliorcética castellana en la estratégia de Fernando el Católico contra Francia (documentos para su estudio), **Revista Gladius**, Madrid, CSIC, n.º 20, 2000.

Comentários de Afonso de Albuquerque, 5ª ed., prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973.

CORVISIER, André, dir - **Histoire Militaire de la France** (…), vol. I, Paris, Quadrige, Presses Universitaires de France, 1993.

COUTINHO, Lopo de Sousa - História do cerco de Diu, **Biblioteca dos clássicos portugueses**, Lisboa, 1890.

COUTO, Diogo de - **Da Ásia, Década sexta**, parte segunda, Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1973.

CROUY-CHANEL, Emmanuel de - La première decénie de la couleuvrine, 1428-1438, in **Artillerie et fortifications, 1200-1600**, Presses universitaires de Rennes, 2011.

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. Comissione Colombiana, nel Quarto Centenario dalla Scoperta dell'America**, parte IV, vol. I, Roma, 1894.

DANIEL, Gabriel - **Histoire de la milice françoise** (...), vol. I, Paris, Chez Jean Baptiste Coignard, 1721.

DEVRIES, Kelly - The use of gunpowder weaponry by and against Joan of Arc during the Hundred Years War, **War & Society**, vol. 14, 1996.

A 1445 reference to shipboard artillery», **Technology and culture**, The Johns Hopkins University, vol. 31, n.º 4, october 1990.

DIAZ BORRÁS, Andrés; TRENCH ODENA, José - Piratería y Dret Portugués: el ocaso lusitano en Valencia durante la transición del Mediterráneo al Atlántico, **Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época, Atas**, vol. III, Porto, Universidade do Porto, CNCDP, 1989.

Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840, vols. I e III, Lisboa, Centro de estudos históricos ultramarinos, 1962, 1964.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo - **Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de León**, tomo I, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895.

FINOT, Jules - **Projet d'expédition contre les Turcs, préparé par les conseillers du duc de Bourgogne, Philippe-le-Bon (janvier 1457)**, Lille, L. Quarré, 1890.

- L'artillerie bourguignonne à la bataille de Montlhéry, Société des sciences, de l'agriculture et des arts de Lille. Mémoires. 5e série. Fascicule V, Lille, 1896.

FONSECA, Luís Adão da - Vasco da Gama e a Ordem de Santiago, in **Ordens Militares. Guerra, religião, poder e cultura**, vol. 2, Lisboa, Colibri e Câmara Municipal de Palmela, 1999.

FRANCO SILVA, Alfonso - Armas y pertrechos militares de seis fortalezas señoriales al término de la Edad Media (…), **En la España Medieval**, Universidad Complutense de Madrid, n.º 32, 2009.

FREIRE, Anselmo Braamcamp, dir. - **Archivo histórico português**, vols. I, IV e V, Lisboa, 1903, 1906 e 1907.

GÓIS, Damião de - **Crónica do Felicíssimo rei D. Manuel**, Lisboa, em casa de Francisco Correa, 1566.

GUÉROUT, Max; RIETH, Eric; GASSEND, Jean-Marie - Le navire Génois de Villefranche, un naufrage de 1516?, **Archaeonautica**, nº 9, Paris, Éditions du CNRS, 1989, cit. por RIDELLA, Renato Gianni - The structural development in the Italian bronze artillery between 15th and 17th centuries, in BELTRAME, Carlo; MORIN, Marco - **I cannoni di Venezia. Artiglieria della Serenissima** *(…),* Veneza, All'Insegna del Giglio, 2014.

GUILMARTIN Jr., John Francis - The earliest shipboard gunpowder ordnance. (…), **The Journal of Military History**, vol. 71, n.º 3, July 2007.

JAL, Auguste - **Archéologie Navale**, vol. II, Paris, Arthus Bertrand, Editeur, 1840.

LADERO QUESADA. Miguel Ángel - **La armada de Flandres. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)**, Madrid, Real Academia de La Historia, 2003.

LAUGHTON, L. G. Carr - Early Tudor Ship Guns, **The Mariner's Mirror**, vol 46, n.º 4, Cambridge, november 1960.

MARQUES, João Martins da Silva - **Descobrimentos Portugueses**, vols. I, supl. vol. I e III, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988.

MARTINI, Francesco di Giorgio - **Trattato di architettura civile e militare** (…), ed. Torino, 1841.

METZIG, Gregor M. - Guns in paradise. German and dutch artillerymen in the portuguese empire (1415-1640), in **Anais de História de Além-Mar**, vol. XII, Lisboa/Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar, 2011.

MONTEIRO, João Gouveia - **Armeiros e armazéns nos finais da Idade Média**, Viseu, Palimage Editores, Lda. 2001.

MUNUERA NAVARRO, David - **Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular durante la Edad Media (SS. VIII-XVI***)*, Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 2010.

OLESA MUÑIDO, Francisco-Felipe - **La organización naval de los Estados Mediterraneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII,** vol I, Madrid, Editorial Naval, 1968.

Pato, Raymundo António Bulhão, dir., - **Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam** (…), tomos I, III e IV, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, 1903, 1910.

PAVIOT, Jacques - **Portugal et Bourgogne au XVème siècle (1384-1482)**, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, CNCDP, Lisbonne - Paris, 1995.

La politique navale des ducs de Bourgogne: 1384-1482, Presses universitaires de Lille, 1995.

Les navires du duc de Bourgogne Philippe le Bon (vers 1440-1465)», in **Atti del V Convegno internazionale di studi colombiani : Navi et navigazione nei secoli XV e XVI**, vol. I, Génova, 1990.

PAZ, Julián - **Castillos y fortalezas del reino. Noticia de su estado y de sus alcaides durante los siglos XV y XVI**, Madrid, 1914.

Portugaliae Monumenta Africana, vol. III, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, CNCDP, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2000.

Relazione de Lunardo da Chá Masser, in PERAGALLO, Prospero - **Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Católico** (…), Lisboa, Academia Real das Ciências, 1892.

SALAS, Ramon de - **Memorial histórico de la artillería española**, Madrid, Imprenta que fue de García, 1831.

SANCEAU, Elaine; LALANDE, Maria de Lourdes - **Coleção de São Lourenço**, vol. III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1983.

SARDI ROMANO, Pietro - **L' Artiglieria di (…),** Veneza, Giovanni Guerrigli, 1621

- **Il Capo de Bombardiere** (…), Veneza, Appresso I Giunti, 1641.

SMITH, Robert Douglas; DEVRIES, Kelly - **The artillery of the Dukes of Burgundy 1363-1477**, The Boydell Press, Woodbridge, 2005.

TAPAREL, Henri - Un épisode de la politique orientale de Philippe Le Bon: les bourguignons en Mer Noire (1444-1446), **Annales de Bourgogne,** Dijon, n.º 217, Janvier-Mars 1983.

UFANO, Diego – **Tratado de la artilleria y uso della** (...), Brusselas, en casa de Juan Momarte, 1613.

VALE, Henrique Pereira do – Ecos da Índia; desfazendo uma lenda, a peça de Benastarim; espalhafatos e roqueiras, **Revista de Artilharia**, n.ºs 459-460, Lisboa, 1963.

- Nomenclatura das bocas de fogo portuguesas do século XVI, **Revista de Artilharia**, nºs 439-440, Lisboa, 1962.

VARTHEMA, Lodovico de - **Itinerario del venerable varon micer Luis** (…), Sevilla, 1520, Biblioteca Nacional, Lisboa, RES 217//1 A.

- Itinerario di Ludovico de Varthema Bolognese (…), Veneza, Francesco di Alessandro Bindone, 1535 (1ª ed. 1510).

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

- **Artes e artistas em Portugal**, Lisboa, Livraria Ferreira, 1892.

- **Fundidores de artilharia**, Lisboa, Typografia Universal, 1901.

ZURARA, Gomes Eanes de - **Crónica do descobrimento e conquista da Guiné**, ed. Paris, J. P. Aillaud, 1841.

Blog de Harold A. Skaarup (www.SilverHawkAuthor.com).

FOOD AND DIPLOMACY IN THE PHILIPPINES DURING THE MAGELLAN-ELCANO EXPEDITION

Felice Prudente Sta. Maria[1]

Abstract

The death of the Spanish armada's leader Ferdinand Magellan in April 1521, 16 months and almost midway into the pioneering circumnavigation, has been attributed to Philippine islanders asserting their right to political independence and Magellan's miscalculations of the local tides and terrain. Underplayed is the role of hunger in the historic event and the underutilization of mediation among negotiating skills.

Food security was the nexus of Magellan's international relations as soon as the armada crossed the Pacific Ocean having left Spain in August 1519. His crew arrived in Philippine waters having endured extreme hunger and scurvy after food and water ran out. Reprovisioning to feed the men daily, reach the Spiceries, and return to Spain was a priority concern. Procurement strategies included culinary diplomacy, gift exchange, blood covenance, mediation, military deterrence, trade diplomacy as well as intimidation and violence. Once terrorist tactics were used against villages refusing to provide a food quota, initial native sympathies that had given food as gifts or goods for barter turned against the foreigners.

Keywords: Ferdinand Magellan; First Circumnavigation; Philippine food history.

Resumo

A morte do líder da armada espanhola, Fernão de Magalhães, em Abril de 1521, 16 meses depois do seu início e, praticamente, a meio da circumnavegação pioneira, foi atribuída aos insulares filipinos que reivindicavam o seu direito à independência política e sublinhavam os erros de cálculo de Magalhães sobre as marés e o terreno locais. O papel da fome no episódio histórico e o subaproveitamento da mediação nos momentos de negociação são subestimados. A segurança alimentar foi o cerne das relações internacionais de Magalhães após a armada ter atravessado o Oceano Pacífico, deixando a Espanha em Agosto de 1519. A tripulação chegou às águas filipinas, após ter suportado uma fome extrema e, ainda, escorbuto dada a escassez extrema ou mesmo, absoluta, de água e alimentos. Uma preocupação prioritária era o reaprovisionamento de modo a que fosse possível alimentar diariamente os homens e assim chegar às especiarias e regressar a Espanha. As estratégias de aquisição incluíam diplomacia culinária, troca de presentes, pactos de sangue, mediação, dissuasão militar, diplomacia comercial, assim como intimidação e violência. Uma vez utilizadas tácticas terroristas contra aldeias que se recusavam a fornecer uma quota alimentar, a hospitalidade indígena que havia oferecido alimentos como presentes ou bens para troca voltava-se contra os estrangeiros.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães; Primeira circumnavegação; história alimentar filipina.

---

[1]Autora, membro do Conselho de Consultores do Museu Ayala. Vice-presidente para os assuntos internos da Associação de Escritores de Literatura Alimentar das Filipinas.

When Ferdinand Magellan and the *Armada de Maluco* arrived in Philippine waters on March 16, 1521, the crew of his three remaining ships had endured extreme hunger for three months and twenty days while crossing the uncharted Pacific Ocean. The formidable challenge was to feed his men and stock food, water, and firewood for the remaining journey to the Spice Islands and perhaps, even enough to reach Spain. Islanders welcomed the visitors with food as gifts. Trust was a concept recognized by both the voyagers and the islanders, strangers to each other. *Confiar* in Spanish and *salig* in the islanders' Visayan language, trust could facilitate the securing of supplies.

Food security became the nexus for the fleet's diplomacy with Visayans. The foreigners used seven procurement strategies: culinary diplomacy, gift exchange, blood covenance, mediation, military deterrence, trade diplomacy, as well as intimidation and violence. Sharing food and eating together with islanders became instruments of negotiation along with gift-giving and promises of political alliance with a global power. Only when negotiations collapsed did either side resort to violence. Hunger revealed itself as a threat to peace and respectability.

Trust, Honor and Loyalty

Magellan found himself in an unmapped realm he referred to as *Archipelago de San Lazaro* having discovered it on the Sabbath of St. Lazarus (2). Sailing for the King of Spain, the explorer brought the first European expedition into the area. It is today's Visayas, the central realm of the Philippine archipelago. It has many islands populated by diverse ethno-linguistic groups belonging to the Austronesian family of languages. The communities were very localized and not united under a single political leader, for instance a King of Visayas. Magellan would need to learn about the political systems and general culture of the islanders.

A community was headed by a *datu* (3) Antonio Pigafetta, a learned supernumary who sailed with Magellan, narrated that datus had political alliances. Leaders of international trading ports used different titles: Rajah (Ruler), Batara (Noble Lord), Sarripada (His Highness). A datu could create a datuship or chiefdom described by William Henry Scott as "a loose federation of chiefs bound by loose ties of personal allegiance to a senior among them. The head of such a chiefdom exercised authority over his supporting chiefs, but not over their subjects or territory, and his primacy stemmed from his control of local or foreign trade, and the ability to redistribute luxury goods desired by the others" (4).

Political balance among island leaders would have been influenced by common values. The same may have been the case for harmonious relations with *sal-ut* and *sar-ut* meaning "foreigner". The Visayan vocabulary of moral conduct included *dunğug* meaning honor, repute, *fama, honra* (5), *lau-ay* the synonym for loyalty, *fealdad* (6), and *salig* the equivalent of trust, *confiar* (7).

International Trade

Asian traders were known in Visayan waters and other parts of the Philippines centuries before Magellan's arrival. Cooperation was born out of business among international visitors such as when Arabs and Malays were present in the tenth and eleventh centuries. Diplomatic relations developed traditions of written law and unwritten courtesy.

The Laguna Copper Plate dated to 900 CE is the oldest Philippine document. It is a legal agreement written in the Old Malay language speculated to have been a lingua franca of trade at the time (8). Its incised script is in the form of Central Javanese *aksaras* seemingly in general use throughout ancient maritime Southeast Asia (9). The document is considered evidence that Tundun (Tondo) on Luzon Island north of the Visayas was part of the Srivijayan trading network that linked southwards into Butuan on northern Mindanao Island and further to Sumatra. The era also saw the rise of eastern Java as a commercial rival during the reign of King Balitung (899-910 CE).

Chao Ju-kua is considered to have been a *Shih-po*, Superintendent of Sea Trade based in Fo-kien from 1277 to 1287. He authored *Chu-fan-chih* describing how trust marked Ma-yi's trading practices. An anchorage where goods were to be exchanged was assigned to Chinese merchants. Before commencing business, their captain practiced civilities that included presenting white silk umbrellas (10). Ma-yi has been identified as very likely Mindoro Island and Puerto Galera its port (11). The trading season lasted eight to nine months during which Ma-yi's dealers circulated the imported goods while the Chinese waited for them at port. The native traders were honorable. Nothing was stolen or lost. San-hsii may have been the document's designation for the Visayan region, described as a "noteworthy place" where merchandise was bartered (12).

From the late thirteenth through fourteenth centuries the Madjapahit Empire conducted regional trade from its centers in Sumatra and then Java. In the fifteenth and sixteenth centuries, the Bornean Sultanate sustained an interisland route from Luzon into Malacca. A community of Luzon men was settled in Malacca when the Portuguese took over in 1511. Their head, Regimo Diraja was a wealthy ship-owner sending junks to Brunei, China, Pasai, Siam, and Sunda as well as underwriting large-scale export ventures in the China market (13). Cebu, an international entrepot in central Philippines, used accurate wooden scales and large measures (14). Trade necessitated a mastery of foreign relations.

First Encounter

The Armada sailed into the Visayas at dawn on March 16, 1521 sighting Samar Island. The next day the ships anchored near small, uninhabited Homonhon Island. It had two springs of clear water, many palms, and white coral. Chief Captain Magellan set up two tents near the shore for his sick men and had a sow killed and cooked. They may have been living off spoils of war confiscated in Guam from a village of natives who tried stealing a tender off the *Trinidad*. Pigafetta wrote about Guam: "They eat coconuts, *camotes,* sugarcane, and flying fish besides other things" (15).

On the afternoon of March 18, a boat with nine men headed toward them. The Chief Captain ordered everyone to stay still and silent. Their experience with the thieves had been only 12 days earlier. The native leader went immediately to Magellan "giving signs of joy because of our arrival," Pigafetta wrote. Seeing that they were "reasonable men," Magellan ordered food to be set before them and gave gifts that included red caps, mirrors, combs, bells, ivory, and bocasine fabric. Noting his courtesy, the men presented fish, a jar of palm wine that they call *uraca*, bananas of different sizes and two coconuts (16). They had nothing else, but made signs with their hands that they would bring *umay* meaning rice, as well as coconuts and many other articles of food within four days (17).

Magellan took them to his ship and showed clove, cinnamon, pepper, ginger, nutmeg and mace. He may have mentioned Ternate, Tidore, and Maluco. Using sign language they assured that the "place where we were going" had them, Pigafetta penned. They took their leave with many thanks and kindness. *Hanambong* is the Visayan adjective for one who is courteous and can carry on a conversation (18). That first encounter of cultures foreign to each other appears to have been a statement of humanity at its finest, successful diplomacy that began with food.

The islanders were ornately adorned with tattoos called *batuc* (19) and gold jewelry such as earrings and armlets. *Tagur* referred to "painted arms" (20) while *lipong* described a man who was fully tattooed (21). Such decorated skin revealed they were acknowledged brave warriors. They must have seen that the visitors were hungry. Perhaps the Europeans were still ring-eyed from their bout with starvation and scurvy. *Sogop* is a Visayan term for relief or help (22). True to their word, the Suluans returned on March 22 in two boats bringing vital sustenance. "They exhibited great signs of pleasure at seeing us," wrote Pigafetta revealing how a friendly demeanor may serve diplomacy well. Magellan bought all they brought, what is termed *pisan,* to buy all merchandise being sold (23). There were coconuts, sweet native oranges, a jar of palm wine, and a cock in "order to show there was fowl" (24). It seemed the Armada had been offered lucky signs – spring water, islanders wearing gold, and fresh food.

Insular Asian Provisions

Magellan and his slave Enrique acquired in Malacca knew Southeast Asian fare. Portuguese apothecary Tomas Pires, in Malacca from 1512 to 1515, described them. Rice was the major Oriental cereal. Its substitute was sago palm flour that in Borneo was made into solid loaves resembling European wheat bread (25). There were many rich fishing grounds. Fish, dried or salted and dried, was commonly available across the region. Sunda had goat, sheep, cow (26); Java had a whole island of pigs as well as oxen, cow, sheep, goat, buffalo, and deer (27). He spotted chicken in Tuban. There was honey on Luzon Island, a ten-day sail from Borneo (28).

As leader of the fleet, Magellan would assess if any of their usual provisions might be available. There was no wheat to make *vizcocho*, the twice-baked biscuit that was a standard European maritime provision (29). An important Visayan product was rice.

Perhaps it convinced Magellan he indeed had made it back to Asia. His ships left Seville with 222 *libras* (73 kilograms) of the grain (30). Protein rich chickpeas, dried beans, lentils, and cheese were not found. There were no capers, mustard, olive oil, almonds, dried raisins, prunes, figs, and quince. There were no grapes to turn into wine and vinegar. Instead, islanders made both from coconut palm. The fleet carried garlic. Pigafetta found *laxuna* as the Cebuano word for it (31).

The original *bastimiento* – supply or provision – was to have lasted two years, until August 1521. It included 18 *arrobas* (around 207 kilos) of dried fish, 140 barrels of anchovies, and 228 *arrobas* and 12 *libras* (about 2,645.94 kilos) of aged bacon (32). Pigafetta recorded Cebuano words for chicken, *monoch* (*manok* today); goat, *candin* (*kambing*); hog, *babui* (*babuy*) (33); and fish, *icam* and *yssida* (*isda*) of which there were kinds like *enaluab, pilax,* multicolored *panapsapan,* and red *timuan* (34). Pigafetta noticed salt called *acin* (35) but likely not in the volume to preserve enough fish and pork to last the journey's still unascertained timespan. The state of Renaissance food preservation was dependent on salting and brining. It pressured expeditions to hunt, fish, and harvest fresh supplies throughout a journey. The total number of men on the three ships is unsure. There may have been 130 mouths to feed daily (36). After their Pacific crossing fear of perishing from hunger accelerated as was shown by hesitancies of the men to sail on the Elcano-skippered vessel from Tidore across the unmapped South Sea back to Spain (37).

Heart to Heart Relations

The Armada left Homonhon on March 25 sailing west-southwest till on March 28 it arrived near Mazaua Island. Eight native men riding in a small *baloto* dugout approached the *Trinidad*. Having immediately understood Enrique who Magellan had speak with them, they moved closer to the flagship but maintained distance and refused to come aboard. Understanding the distrust, Magellan threw them a red cap and other gifts. They sailed away quickly to advise their head (38).

About two hours later men in two *balanghai* boats came. The larger of them had an awning, called *tayang* when made of nipa, under which the king sat on mats (39). Enrique spoke to the king as his *balanghai* drew near. Kings in the area "know more languages than the other people," Pigafetta explained. Always remaining on his boat, the king ordered some of his men to board the nao. Magellan showed them "great honor" and gave presents. The king wished to reciprocate by leaving a large gold bar and a basketful of ginger, perhaps aware of their high trade value. The Chief Captain refused while thanking him heartily (40).

The next day Enrique was sent ashore to ask the king if there were any food that could be carried to the ships, and to assure that the Armada crew came as "friends and not enemies." Riding in one boat, the king with six or eight men arrived and boarded the ship. He embraced Magellan and gave three leaf-covered porcelain jars filled with raw rice, two large dorado fish, and other things. In return the king received a garment of

red and yellow fabric made in the Turkish fashion and a red cap. His companions were given knives and mirrors.

After spreading out a meal for them, Magellan had Enrique tell the king that he wanted to be *casi-casi* with him. It was a mutual desire (41). In the Visayas, *casing-casing* means heart; *taguiposoon* is a synonym (42). Those *casi-casi* to each other are not simply bound by *calolót*, a devoted friendship in good times and in bad (43). They are ritually and morally obligated to help each other in every extremity.

The *Sandugo*

The formal blood covenant ceremony to become *casi-casi* is called *sandugo* in the Visayas and Luzon's Tagalog area. Participants become of one blood, *isang dugo*. Magellan may have learned about it when he was still with the Portuguese in Southeast Asia or from Enrique. Drinking, tasting, swabbing with, or exchanging each other's blood in the presence of witnesses characterizes the ritual (44). A meal to celebrate the new relationship is not uncommon.

The Armada leadership performed *sandugo* three times after Mazaua (45). In Cebu participants exchanged blood drawn from their right arm (46). In Chipit, Rajah Calanao drew blood from his left hand marking his body, face, and the tip of his tongue with it as a token of closest friendship; Pigafetta did the same (47). A Palawan leader made peace by gashing himself slightly in the breast with the knife belonging to one of the visitors, and upon bleeding touched [with blood] the tip of his tongue and his forehead as tokens of the truest peace; the foreigners followed (48). *Sandugo* allowed the Armada to procure food.

Around the world different renderings of the blood covenant have been practiced. Bornean Dayaks call it *bersabibah.* They draw a little blood from the arms of covenanting parties, mix it with water, and share the drink. The ceremony is called *berbuang* among Kayans. They must smoke a cigar on which their bloods have been mixed and applied. Becoming blood brothers is a most sacred ceremony on Timor, south of the Spiceries. Blood from the arms of participants is put into a bamboo container where it is mixed with *kanipa* gin and *iam* palm wine before being imbibed. The commitment may include loyalty to a sovereign (49).

On Easter Sunday, March 31 Magellan with Colambu's consent, put up a cross so if Spanish ships saw it, they would "do nothing to displease [Colambu's people] or harm their property." In addition any of Colambu's men captured would be set free immediately. If adored every morning, Magellan recommended, thunder, lightning, and storm would not harm them (50). He asked if the Rajah had enemies so they could render them obedient to him. It was the wrong season for visiting two hostile islands Colambu replied (51). Magellan was using military deterrence as a means of foreign diplomacy. The alliance that is a *sandugo* may be interpreted as symbolic of the desire for mutual loyalty and protection founded in deeply rooted human trust.

Wine and Meals

For the Spanish to survive they needed to know local customs and accommodate them. Rajah Colambu agreed to Magellan's request that two of his men be allowed ashore. Pigafetta and an unnamed crewmate went. Upon reaching the beach, a ritual was performed. Colambu raised his hands to the sky and turned to his two visitors. Following everyone's cue, they too lifted their hands. Then they proceeded to the stern of a *balanghai* about 18 meters long (60 feet) and sat under its bamboo covering where they communicated using hand signs (52).

The second ritual Pigafetta learned was how to drink wine in a leader's presence. The same ceremonies at Mazaua were practiced in Mindanao (53).

> The king had a plate of pork brought in and a large jar filled with wine. At every mouthful, we drank a cup of wine. The wine that was left [in the cup] at any time, although that happened but rarely, was put into a jar by itself. The king's cup was always kept covered and no one drank from it but he and I. Before the king took the cup to drink, he raised his clasped hands toward the sky, ad then toward me; and when he was about to drink, he extended the first of his left hand toward me (at first I thought that he was about to strike me) and then drank. I did the same toward the king. They all make those signs toward one another when they drink. We ate with such ceremonies and with other signs of friendship. I ate meat on Holy Friday, for I could not help myself (54).

Pigafetta probably felt it would be discourteous to refuse *sumsuman*, all food that accompanies drinking or all delicacies put forth (55). He gave gifts to Humabon who was astonished but not offended that the Italian was writing down names of many things in their language and reading them out. The meal began with the arrival of two large porcelain dishes that would have been imported luxury goods. One was full of rice and the other pork with broth (56).

Then the guests were brought to the king's *palatio* that did not resemble a European palace. Made of banana and palm leaves, it was raised above ground on large wooden posts and reached by climbing a ladder. Upstairs the guests sat tailor fashion on mats. After half an hour a platter of roast fish cut into pieces arrived with freshly gathered ginger. They were to be eaten while drinking native wine just like earlier at the *balanghai*. Colambu's eldest son joined them. Then two platters were brought in. One had fish in its broth and the other rice. They ate illuminated by "the gum of a tree called *anime* wrapped in palm or banana leaves" then slept like the prince on a bamboo mat using pillows made of leaves.

The guests were fetched at shore the next day before they could breakfast. Colambu kissed their hands as they were about to depart; to reciprocate they did the same to their host (57). Hand kissing would serve the crew well when they finally reached Tidore, one of the Spice Islands and a source for clove (58). Nurturing *casing-casing* entailed learning to respect differences in the way people looked, dressed, lived, and behaved. Meals and the need for food were a universal link to understanding each other. There was much Pigafetta could report about the Visayan culture he was discovering.

Spanish Merchandise

Royal instructions directed "bring gifts, because with gifts, as we have seen for many times in the Indies, we win their will better than the force of arms"; presents should be given to the "king of the locality as a sign of friendship to instill good will for any [Spanish] ship which arrives there" (59). Magellan had fought for his birth country Portugal to secure Goa and Malacca before becoming a Spanish citizen. Prior to taking on the circumnavigation Magellan had been in Portuguese India and Malacca, as well as voyages into Borneo, Celebes, Java, and the Spice Island of Amboina from 1505 to possibly 1512. Some conjecture he may have even reached Mindanao that is part of the Philippines today. His exposure may have influenced the selection of goods to gain cooperation.

The armada carried *Mercaderias para rescate*, items to ransom captured crew (60). They included 20 *quintales* of mercury, also called quicksilver; 30 *quintales* of vermillion or cinnabar; 100 *quintales* of alum; 100 *quintales* of lead; 200 *quintales* of copper; 10 *quintales* of ivory; 10,000 fish hooks; 50 dozens (600 pieces) of scissors; 400 dozens (4,800 pieces) of rough German knives; 10,000 mallets (*de matamundo amarillo*); 1,000 small and 100 large mirrors; brass shaving bowls; 20,000 hawk bells of three types. Also listed were 200 simple red hats; combs; bracelets of brass and copper; 30 pieces of colored cloth; silvered red and yellow *veinten* cloth so called because it uses 2,000 threads in the warp; Valencian fine scarlet textile; colored velvets; and colored bocasine, a fine linen fabric resembling silk. There also were 500 *libras* of glass drinking cups in different colors and 20 *libras* of saffron. They were the only culinary related presents, although saffron was also being used as a textile dye.

Gift giving was a means to create alliances among people who did not speak each other's languages. If appreciated as practical or prestigious, the products might assist the foreigners in finding food, hiring native guides, and buying spices.

Mediations and Negotiations

On April 7, Magellan approached Zubu (Cebu) flying banners, sails lowered and positioned as if for battle, and firing artillery that caused fear among residents. Although rice grew on Mazaua there was little food because it was merely a hunting spot for Colambu and his brother Rajah Siauwi the leader of Butuan in Mindanao known for its gold (61). Colambu recommended Cebu as one of three food-rich ports. Designated representative for the Armada was Cristobál Rabelo. Enrique the translator explained it was the visitors' custom as a sign of peace and friendship to fire mortars in honor of the port's king. He introduced his master as a captain of the world's greatest king who was looking for Maluco. Citing Rajah Colambu as their reference, Enrique confirmed they wanted to buy food with merchandise they had brought (62).

Cebu was an international trading center with established protocols. Humabon replied they were welcome but like all transients had to pay an anchorage fee or *honos* (63). If not, the trader experienced *gaga*, being forbidden to stay at the port to buy

or to sell. Spaniards classified *honos* as tribute, *buhis* in Visayan (64). Enrique likely prodded by Rabelo declared the fee would not be paid; if the Cebu king wished peace, he would have it, but if war instead, then war. A Muslim on a Siamese junk that had been in port for four days trading slaves and gold, joined them. *Alang* and *botong* were trading terms meaning to buy and sell slaves as well as *bahandi* that included among other valuable goods gold jewelry, plates, bells, and large Chinese jars called *tibor* (65). He told Humabon, "*Cata raia chita*," a reply still not translated with surety. Could *cata* have been *cati*: to provoke, incite, challenge with allurement or decoys, force out, or ambush enemies (66). Perhaps the trader warned that the foreigners were capable of *cati*, of killing as they had done in Calicut (Kozhikode) and Malacca.

Humabon concluded the audience saying he would deliberate with his men and give Magellan a reply the next day. Meanwhile he had refreshments of many kinds of meat served on porcelain platters to Rabelo and Enrique accompanied by many jars of wine. All-meat *sumsuman* and viands for a meal were considered prestigious, as would be the case in Borneo and Tidore. When Rajah Colambu heard what transpired he went ashore to speak to Humabon about the Chief Captain's "great courtesy." Colambu was "the most influential [king] after that [Cebu] king and the seignior of a number of islands" (67). Feeding could ease tensions during negotiations, preserve respect and, above all, bolster trust between negotiating parties.

Food Gifts

The next morning, Monday, Leon de Espeleta, the expedition's notary was sent ashore with Enrique. Rajah Humabon offered an alternative to *honos*. He and Magellan could perform a *sandugo* and then exchange presents. It was suggested that Humabon begin the rite, which he did. On Tuesday morning, Rajah Colambu accompanied by the Muslim trader went to the flagship, saluted Magellan on behalf of Humabon, and assured that as much food as possible was being collected in Cebu for the fleet. Magellan showed off his armor to the trader, noting it was used against enemies of his sovereign and his Christian faith.

That evening Humabon's prince who was both his nephew and son-in-law, Rajah Colambu, the Muslim trader, and around 11 others arrived "to make peace with us," Pigafetta recorded. They offered to become Christian after listening to Magellan's introduction to the religion and its benefits spiritual, political, an practical. Magellan wept as he embraced the prince and Colambu; then he clasped in his hands one hand of the prince and one of the rajah promising them perpetual peace with the king of Spain. They promised the same.

After conclusion of the peace ritual, refreshments were served and the gift exchange began. In Bisayan *hatag* is a word for gift or to give a gift. The concept of Spanish *dadiboso*, generous, existed in Cebu. *Nagahinatagay* meant to give gifts; *humalatag* and *mapanhatagun* implied being generous with what was given (68). Baskets of rice, swine, goats, and fowl were presented with Humabon's polite message asking pardon for such

little gifts for someone of Magellan's stature. Gilded glass drinking cups highly esteemed in the realm were among the Spanish gifts, one for the prince and a pair for his uncle (69). On Friday, trade commenced with Cebuanos paying in gold, rice, swine, goats, and other food (70).

On the eighth day since their arrival Humabon was baptized a Christian. Magellan threatened to kill all chiefs and give their possessions to Humabon if they refused baptism and obedience to the Rajah. Promising to return with many forces he would make Humabon the greatest king of the region because he was the first to express "determination to become a Christian." Humabon lifted his hands to the sky and thanked Magellan (71). Within a week almost everyone in Cebu had been baptized. The hamlet Bulaia was torched because it refused to comply (72). The ceremonies opened up Cebu as a source for sustenance. Magellan may have learned that by June the southwest monsoon would arrive causing heavy rains into September. Easterly winds from July to September could add typhoons in the Visayas. He needed to leave for Maluco as soon as possible.

Fearing *Gotom*

Just as Magellan had a responsibility to feed his crew, Humabon and his datus had a responsibility to prevent hunger for their people. Although a thriving port, Cebu was not known for producing agricultural surplus, especially rice (73). Typhoons, floods, locusts, large worms, and droughts could threaten harvests. The Visayan language had a developed vocabulary for hunger termed *gotom* and *gutum* (74). *Taggulutum* was the dreaded time of hunger and *cagurutman*, famine (75). A place or town where there is hunger or food shortage was classified as *golotman* (76). *Lagotom* was to eat meagerly while feeling miserable so as to economize because there was little to eat (77). *Lagotomon* was to eat rice when there was a season of hunger (78). Food security was fundamental to a life of peace and harmony among all datus and their constituencies.

Magellan designed a strategy so the Armada would not have to pay for provisions. He probably prioritized his dwindling merchandise for Moluca. Humabon's leaders were required to swear obedience to Humabon and kiss his hand. Then with sword drawn before an image of Our Lady, Magellan had his blood brother pledge obedience and loyalty to the Spanish King (79). Every chief was ordered to pay the King tribute in the form of food for the Armada. The quota included three goats, three pigs, three loads of rice, three loads of millet, and other provisions for the three ships (80). Pigs were considered prestige belongings. *Tinorloc* was a pig selected to be sacrificed for a family's ancestors called *anitos* and who were believed to have godly powers (81). Families domesticated swine for use as ritual offerings not only for use during happy rites of passage like weddings, but when healing was prayed for. Magellan's tribute would diminish food for pagan gods still alive in Visayan customs and psyche even if they had been baptized Christian just a few days earlier.

How many chiefs were obligated and whether the quota was considered burdensome or not cannot be calculated. Surely the Spanish torching of Bulaia (82) warned

against disobedience. Rajahs and datus may have supported the dream of political power with their foreign ally, but terror tactics could have aroused latent mistrust. The Battle of Mactan on April 27 resulting in Magellan's death only twenty days after his arrival in Cebu was prompted by Mactan Island chief Lapulapu refusing to pledge allegiance to the younger Humabon and surrender a full food quota (83).

After Magellan's demise, the Armada lost a significant number of men ambushed at a farewell meal for them hosted by Humabon with Enrique likely in connivance. Conjecture is that islanders feared reprisal by Magellan's men. Visayans also had the custom of *balus*, retribution meaning good for good and bad for bad (84). The Armada escaped and scuttled one ship for lack of crew. They would find wild boar, fish, and oysters as they continued along the way. A *sandugo* allowed them to eat fish and rice cooked in earthen jars lined with a big leaf at Quipit. There were ginger, rice, fowl, swine and goat there (85). After another blood compact in Palawan they found rice cooked in bamboo tubes, excellent banana as thick as an arm, coconut, sweet potato, sugarcane, and roots that resembled turnips in taste. There was even distilled rice wine stronger than palm wine (86).

To stem hunger they confiscated supplies from passing vessels. When there were no friendly villages to provide food, they kidnapped passengers sailing on boats and held them for ransom payable in food. Some passengers were taken prisoner to serve as guides and be exchanged for sustenance upon reaching ports. Those like Pigafetta who had joined the Armada unfamiliar with the battlefield learned to fight for protection, survival, and food when diplomatic negotiations failed.

Visayan *Nayánayá*

Wherever any of the Armada crew went ashore in Cebu, whether daytime or at night, everyone invited him to eat and to drink (87). Visayans have the custom of *abi* or i*namaabi*, inviting a person to their homes or to eat. A word for friend or comrade in fact is *abiaw* (88). The foreigners had likewise been fed amidst amiable circumstances in Homonhon, Mazua, and Quipit. Visayan culture has a feeding ethics for which *nayánayá* is fundamental.

Nayánayá is defined in a handwritten manuscript dated to 1628. It was for a publication by Alonso de Mentrida (1559-1637) an Augustinian missionary native to Spain. His service to the Philippines started in 1598, 77 years after Pigafetta's approximately eight-month visit and 33 years after Spanish colonial settlement commenced in 1565. His research was initially published in 1637 as *Bocabulario de la lengua bisaya hiligueyna y haraia de la Isla de Panay y Sugbu y para las demás Islas. Nayánayá* is to entertain a guest, show good will, and enjoy oneself by welcoming people. *Manayánayá* is the disposition acquired by caring for a guest. It is a host being well-conditioned, affable, and showing good will (89). One is to treat visitors and guests in a friendly, good-natured manner, being easy to talk to while seeking to be helpful and cooperative. One who internalizes

nayánayá acquires proper character exhibited in high principles and correct behavior to benefit one's social self, one's interpersonal relations.

The Augustinian Recollect missionary Juan Felix de la Encarnación (1806-1879) arrived in the Philippines from Spain in 1829. He is the compiler of *Diccionario bisaya--español y español-bisaya* published in 1851. His entries aid to verify Mentrida's meanings and discover if they remained active two centuries later. Encarnación's definition of *nayánayá* is to entertain, to give away [to], to serve guests and friends. The word's second definition is to be a cheerful person of a good mood. He adds that *nayánayáon* is being a cheerful person with a good mood, one who entertains, is affable, benign (90). Being kind, compassionate, caring and thoughtful typify one who is *nayánayá*. The *Kauffman Hiligaynon Dictionary* of 1934 includes *manayá-nayá* defining it as being complacent, cheerful, merry, jolly, gay (*nayánayá*) (91).

Nayánayá can well describe the spirit of the Suluans who were the first islanders to meet Magellan, that of Rajah Colambu upon initially greeting the Chief Captain, and even perhaps other local leaders agreeing to become blood brothers with the foreigners. The term identifies the treatment of visitors and guests as person-to-person. By entertaining, giving gifts, serving food and drink to others both guest and host become cheerful. Happiness is the mutual goal of feeding and eating. Food welcomed, healed, offered comfort and calming, and could restore trust. *Nayánayá* is a premise for utilizing food and friendliness as instruments of foreign diplomacy.

Post Script

The Armada would reach Maluco on November 8, 1521 with the help of captured chieftains from Maingdanao of Mindanao Island who knew the route. The Spanish expedition found a patron in Rajah Sultan Manzor of Tidore, a source of clove. The crew would practice customs and courtesies learned in the Visayas and Borneo. Their initial arrogance had mellowed into practical wisdom suited to the Muslim rajahnates of insular Southeast Asia. Their supplies for the trip home to Spain were accumulated with the help of Manzor who valued both their trade and their promise of sustained political and military alliance.

After great ordeals caused by extreme hunger and stormy weather while sailing from Tidore across the South Sea and the Indian Ocean, the Armada entered the bay of San Lucar de Barrameda in Spain on September 6, 1522. Only one from the Armada's original five ships and only 18 from the original crew counted as 237 men returned. They were the first to sail around the world, starvation notwithstanding.

End notes and citations

(2) PIGAFETTA, Antonio - Primo viaggio intorno al mondo in The Philippine Islands, 1493--1898. Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, editors. Mandaluyong: Cacho Hermanos, Inc., 1973. Vol. 33, p. 109.

(3) "Dato. p. a. Principal, Cavallero, Señor de vasallos." MENTRIDA, Alonso de - Diccionario de la lengua Bisaya, Hiligueina y Haraya. Imprenta de D. Manuel y de D. Felis Dayot, 1841, p. 128. The proto-compilation by Mentrida (1559-1637), Vocabulario de la lengua bisaya, hiligueina y haraya de la isla de Panay y Sugbû y para las demas islas was published in 1637. He arrived in Manila from Spain in 1598 and worked in Augustinian missions on Panay Island starting in 1607.

(4) SCOTT, William Henry - Barangay: Sixteenth Century Philippine Culture and Society (Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 1994), p. 129.

(5) MENTRIDA (2), p. 322.

(6) MENTRIDA (2), p. 138 and ENCARNACIÓN, Juan Felix de la - Diccionario Española--Bisaya. Manila: Tipografía de Amigos del País, 1885, p. 141.

(7) MENTRIDA (2), p. 132.

(8) MENTRIDA (2), p. 320. The opposite was tahap (distrust) defined as sospecha (mistrust, suspicion) by MENTRIDA (2), p. 374 and desconfiar (to distrust, to have no confidence in) by ENCARNACION (5), p. 63.

(9) Ethnographer and paleographer Antoon Postma suggests the prominence of Old Malay during the era of the Laguna Copper Plate. Johannes G. de Casparis, one of the world's leading experts in Indonesian paleography, concurs. PATANÑE, E. P. - The Philippines in the 6th to 16th Centuries. Metro Manila: LSA Press, Inc., 1996, p. 88.

(10) PATANÑE (8), p. 88.

(11) PATANÑE (8), p. 186.

(12) PATANÑE (8), p. 74.

(13) JU-KUA, Chao - Description of the Philippines in The Philippine Islands, 1493-1898. Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, editors. Mandaluyong: Cacho Hermanos, Inc., 1973. Vol. 34, p. I86-189.

(14) SCOTT, William Henry - Looking for the Prehispanic Filipino. Quezon City: New Day Publishing, 1992, p. 31.

(15) PIGAFETTA (1) p. 153.

(16) PIGAFETTA (1), p. 99. "Camote" is the word Robertson elected as his English translation for the original Italian batate. Camote is Spanish for sweet potato (Ipomoea batatas L.). Like the record of Chao Ju-Kua, Pigafetta offers evidence that the botanical known to have originated in Central and South America was present in the Philippines before the Spanish colonial era. Research continues on the topic suggesting it may have been introduced and circulated during the Austronesian migration from China 6,000 years ago. In April 2018 Current Biology published a study suggesting that sweet potato was likely in Polynesia "tens of thousands of years before people were." See Alex Fox, "Sweet potato migrated to Polynesia thousands of years before

people did" in nature.com, April 20, 2018. Accessed October 3, 2021. Earlier explanations suggest that Polynesians sailed to South America and aided introduction of sweet potato into Asia.

(17) Pigafetta always refers to the banana as figue, the Italian word for fig. In Spanish the fig is higuera and the banana was referred to as higuera de Adán, Adam's fig. It was believed the banana caused humankind's damnation (not the apple) and that Adam dressed in its leaves giving the banana another Spanish name, calzones or bragas de Adán, Adam's underpants.

(18) PIGAFETTA (1), p. 103.

(19) MENTRIDA (2), p. 166.

(20) MENTRIDA (2), p. 59.

(21) MENTRIDA (2), p. 371.

(22) MENTRIDA (2), p. 242.

(23) MENTRIDA (2), p. 349.

(24) MENTRIDA (2), p. 297.

(25) MENTRIDA (2), p. 109.

(26) PIRES, Tomas - The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Francisco Rodrigues. [online] London: The Hakluyt Society, 1944, page 132. http://mcgill.worldcat.org/oclc/10870283.

(27) PIRES (25), p. 169.

(28) PIRES (25), p. 175.

(29) PIRES (25), p. 191.

(30) PIRES (25), p. 170. Each man's two-year allotment was 9 quintales and 17 libras (roughly 905.78 kilos) of the double baked, dry, and sometimes unbreakable sea biscuit Wheat would be introduced to the Philippines during the Spanish colonial era that began in 1565.

(31) PIRES (25), p.187.

(32) PIGAFETTA (1), p. 193.

(33) PIGAFETTA (1), pp. 10-11.

(34) PIGAFETTA (1), p. 191

(35) PIGAFETTA (1), p. 197.

(36) PIGAFETTA (1), p. 191.

(37) If the armada were to have a full crew there would be 61 men on Trinidad the flagship and 44 each on Concepción and Victoría. Scurvy had claimed the lives of 19 men before reaching Asia.

(38) PIGAFETTA, Antonio - Primo viaggio intorno al mondo in The Philippine Islands, 1493-1898. Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, editors. Mandaluyong: Cacho Hermanos, Inc.,1973. Vol. 34, p. 69.

(39) PIGAFETTA (37), pp. 112-115.

(40) No description of the vessels was written. The balanghai has outriggers for stability, sometimes two. It was used for trade and war. Archaeologists working in Butuan on the northern coast of Mindanao Island suggest that the average length of the balanghai boats they found is 15 meters (49 feet). There are remains for one balanghai estimated at 25 meters (82 feet) long.

(41) PIGAFETTA (37), p. 115.

(42) PIGAFETTA (37), pp. 115-117.

(43) PIGAFETTA (37), p. 98.

(44) ENCARNACIÓN (5), p. 71.

(45) MENTRIDA (2), p. 326.

(46) PIGAFETTA (37), p. 117.

(47) PIGAFETTA (37), p. 141.

(48) PIGAFETTA (37), p. 199.

(49) PIGAFETTA (37), p. 211.

(50) TRUMBELL, H. Clay - The Blood Covenant: A Primitive Rite and Its Bearing on Scripture. [online] Second edition. Philadelphia, PA: John D. Wattles, 1893. Unpaginated. https://souo.fandom.1#1.5_-_world_wide_sweep_of_the_rite.

(51) PIGAFETTA (37), p. 125.

(52) PIGAFETTA (37), p. 127.

(53) The boat was 80 palmi or hand spans long. PIGAFETTA (37), p. 118. A hand span is roughly 22.86 centimeters. Magellan's flagship was a nao 23.46 meters (almost 77 feet) in length.

(54) PIGAFETTA (37), p. 203.

(55) PIGAFETTA (37), p. 119.

(56) MENTRIDA (2), p. 362.

(57) PIGAFETTA (37), pp. 118-119. Robertson mistranslated the Italian word brodo as sauce. Broth is the correct term. Study of Philippine food during the 16th century does not indicate the presence of sauce that requires a complex cooking procedure. In Italian sugo means sauce, and fondo is a light sauce or gravy. Philippine cuisine prides itself in its many broths that serve as soups.

(58) PIGAFETTA (37), p. 121.

(59) PIGAFETTA (37), p. 253.

(60) GERONA, Danilo Madrid - Ferdinand Magellan: The Armada de Maluco and the European Discovery of the Philippines. Philippines: Spanish Galleon Publisher, 2016, pp. 99-100.

(61) NAVARRETE, Martin Fernandez de Navarrete - Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron pormar los Españoles desde fines del Siglo XV (Madrid: Imprenta Nacional, 1837), Tomo IV, p. 9

(62) NAVARRETE (60), p. 127.

(63) NAVARRETE (60), p.137.

(64) MENTRIDA (2), p. 187.

(65) MENTRIDA (2), p. 141. Mentrida writes that gaga was imposed until the stranger "hayan pagado el tributo" (pays the tribute). In Visayan tributo is buhis. MENTRIDA (2), p. 79. An interpretation of the arrival Magellan in Cebu is offered by GERONA (59), pp. 265-274.

(66) MENTRIDA (2), pp. 13, 40.

(67) MENTRIDA (2), p. 98. Kita means nosotros, us. MENTRIDA (20), p. 104. The phrase could mean, Rajah, [they will] cati us; in other words, "They will kill us".

(68) PIGAFETTA (37), p. 139.

(69) MENTRIDA (2), p. 171.

(70) MENTRIDA (2), pp. 146-147.

(71) MENTRIDA (2), p. 152.

(72) MENTRIDA (2), p. 157.

(73) MENTRIDA (2), pp. 161, 167.

(74) When Spanish colonization of the Philippines commenced in 1565, Miguel Lopez de Legaspi based in Cebu sent soldiers to find rice on other islands. Juan Paes de Sotomayor, "Informacion hecha en Manila… por los religosos Agustinos," 1597 in RODRIGUEZ, Isacio R. - Historia de la Provincia Agustinoa de Smo. Nombre de Jesús de Filipinas. Valladolid: Estudios Agustiniano. Vol. 16, p. 157.

(75) MENTRIDA (2), pp. 152, 155.

(76) MENTRIDA (2), p. 155.

(77) ENCARNACION (5), p. 119.

(78) ENCARNACION (5), p. 186.

(79) ENCARNACION (5), p. 186.

(80) ENCARNACION (5), p. 337, footnote 325.

(81) GERONA (59), p. 305. Carrying live animals to be killed and butchered on board was a practice. Salting and drying meat were the only forms of preserving practiced at the time. When the Armada left Seville they had six live cows and three live pigs. NAVARRETE (60), p. 171.

(82) MENTRIDA (2), p. 399.

(83) PIGAFETTA (37), p. 167. Among villages on Cebu Island mentioned were Cinghapola, Mandaui, Lalan, Lalutan, Cilumai, Lubucan. On Matan Island were Matan and Bulalia.

(84) PIGAFETTA (37), p. 175. GERONA (59), p. 305

(85) MENTRIDA (2), p. 50.

(86) PIGAFETTA (37), pp. 203-205

(87) PIGAFETTA (37), p. 207.

(88) PIGAFETTA (37), p. 173.

(89) MENTRIDA (2), p. 4.

(90) MENTRIDA (2), p. 268 and MENTRIDA, Alonso de - Vocabulario de la lengua Bisaya Hiligueyna y Haraia de la Isla de Panai y Sugbu y para las demas Islas. [Online] MS 12191: Image 591, p. 447. 17th century handwritten manuscript. SOAS Library, University of London. [19 October 2021] https://www.soas.ac.uk.

(91) ENCARNACION (5), p. 241.

(92) KAUFMANN, John. Visayan-English Dictionary. [Online] Iloilo: 1934. No pagination. [October 19, 2021] Hiligaynon-English Dictionary-Bohol.ph at https://www.bohol.ph.

Bibliography

ENCARNACIÓN, Juan Felix de la - **Diccionario Española-Bisaya**. Manila: Tipografía de Amigos del País, 1885.

GERONA, Danilo Madrid - **Ferdinand Magellan: The Armada de Maluco and the European Discovery of the Philippines**. Philippines: Spanish Galleon Publisher, 2016. ISBN 978-621-95404-0-7.

JU-KUA, Chao - Description of the Philippines. In **The Philippine Islands, 1493-1898.** Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, editors. Mandaluyong: Cacho Hermanos, Inc., 1973. Vol. 34, pp.181-191.

KAUFMAN, John. **Visayan-English Dictionary**. [Online] Iloilo:1934. [19 October 2021] Hiligaynon-English Dictionary-Bohol.ph at https://www.bohol.ph.

MENTRIDA, Alonso de - **Diccionario de la lengua Bisaya, Hiligueina y Haraya.** Manila: Imprenta de D. Manuel y de D. Felis Dayot, 1841.

MENTRIDA, Alonso de – **Vocabulario de la lengua Bisaya Hiligueyna y Haraia de la Isla de Panai y Sugbu y para las demas Islas.** [Online] MS 12191. 17th century handwritten manuscript. SOAS Library, University of London. [19 October 2021] https://www.soas.ac.uk.

NAVARRETE, Martin Fernandez - **Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron pormar los Españoles desde fines del Siglo XV**. Madrid: Imprenta Nacional, 1837.

PATANÑE, E. P. - **The Philippines in the 6th to 16th Centuries**. Metro Manila: LSA Press, Inc., 1996. ISBN 971-91666-0-6.

PIGAFETTA, Antonio - ***Primo viaggio intorno al mondo***. In **The Philippine Islands, 1493-1898**. Emma Helen Blair and James Alexander Robertson, editors. Mandaluyong: Cacho Hermanos, Inc., 1973. Vol. 33, pp. 25-367; Vol. 34, pp. 37-180.

PIRES, Tomas - **The Suma Oriental of Tome 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.** [Online] London: The Hakluyt Society, 1944. [14 March 2022] http://mcgill.worldcat.org/oclc/10870283.

RODRIGUEZ, Isacio R. - **Historia de la Provincia Agustinoa de Smo. Nombre de Jesús de Filipinas**. Valladolid: Estudios Agustiniano. Vol. 16.

SCOTT, William Henry - **Barangay: Sixteenth Century Philippine Culture and Society.** Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 1994. ISBN 971-550-138-9.

SCOTT, William Henry - **Looking for the Prehispanic Filipino**. Quezon City: New Day Publishing, 1992. ISBN 971-10-0740-1.

TRUMBELL, H. Clay - **The Blood Covenant: A Primitive Rite and Its Bearing on Scripture.** [online] Second edition. Philadelphia, PA: John D. Wattles, 1893. [14 March 2022] https://souo.fandom.1#1.5_-_world_wide_sweep_of_the_rite.

HISTORY AND MYTHOLOGY IN HOMONHON, THE MAGELLAN-ELCANO EXPEDITION'S FIRST LANDING SITE IN ASIA

George Emmanuel R. Borrinaga[1]

Abstract

This paper will examine the contexts and impacts of the initial contact in Homonhon Island between members of the Magellan expedition and islanders from nearby Suluan starting around March 18, 1521. Integrating data from Spanish-contact chronicles and ethnographies, more recent folkloric and ethnographic studies, and hazard maps that highlight the frequency of meteorological and seismic phenomena in the areas traversed by the Magellan-Elcano Expedition in the Visayas, the paper will consider the ways in which the arrival of Magellan's ships and subsequent Spanish expeditions were perceived by islanders who shared close ethnolinguistic and clan links and a commonly--held belief in indigenous deities (*diwata*) associated with frequent natural hazards. The available evidence suggests that, at the Spanish Contact, the then-uninhabited Homonhon Island was seen by ancient Bisayan communities as the abode of a sky-and-warrior deity known by different names who figured prominently in their origin myths and who was ritually approached for (among other purposes) victory in war. Moreover, oral narratives from the Visayas and Mindanao recorded in the years and centuries after 1521 indicate that the coincidental arrival of Magellan's ships and the landing of its crew on this sacred island following a treacherous trans-Pacific voyage was an early and crucial turning point in the meeting of two belief systems and ways of life 500 years ago this year.

Keywords: history; mythology; Magellan; Elcano, Homonhon

Resumo

Este ensaio examinará os contextos e impactos do contacto inicial, iniciado em 1521, entre os membros da expedição de Magalhães e os habitantes de uma localidade próxima de Suluan, na ilha de Homonhon. Ao utilizar dados de crónicas e etnografias de contacto espanhol, estudos populares e etnográficos mais recentes, assim como mapas de perigo que realçam a frequência de fenómenos meteorológicos e sísmicos nas áreas percorridas pela Expedição Magalhães-Elcano em Visayas, este artigo analisará o modo como a chegada dos navios de Magalhães e as expedições espanholas subsequentes foram percebidas pelos nativos que partilhavam estreitas ligações etnolinguísticas e

[1] Assistant Professor, Department of Anthropology, Sociology and History. University of San Carlos, Cebu City, Philippines. gerborrinaga@usc.edu.ph

clânicas e uma crença comum nas divindades indígenas (diwata) associada a frequentes perigos naturais. As provas disponíveis sugerem que, no Contacto Espanhol, a então desabitada ilha Homonhon foi vista pelas antigas comunidades Bisaya como a morada de uma divindade do céu e da guerra conhecida por diferentes nomes que figuravam de forma proeminente nos seus mitos de origem e que era ritualmente procurada para (entre outros fins) a vitória na guerra. Além disso, as narrativas orais dos Visayas e Mindanao registadas nos anos e séculos posteriores indicam que a chegada por acaso dos navios de Magalhães e o desembarque da sua tripulação nesta ilha sagrada, após uma traiçoeira viagem trans-Pacífico, foi um ponto de viragem precoce e crucial no encontro de dois sistemas de crenças e modos de vida ocorrido há 500 anos.

Palavras-chave: história; mitologia; Magalhães; Elcano, Homonhon.

Introduction

In Philippine historiography, the Magellan-Elcano Expedition's landing and eight--day stay in Homonhon Island in March 1521 is either presented as a sidelight to more significant events such as the First Easter Sunday Mass in Limasawa Island and the Battle of Mactan, or is altogether omitted from textbook accounts of the Magellan-Elcano Expedition's arrival in what is now the Philippines. In the 4th edition of Jose S. Arcilla S.J.'s *An Introduction to Philippine History* (1994, 1971 1st edition), for example, the Homonhon episode is erroneously described as occurring in Limasawa Island (p. 1). This paper aims to show how oral narratives recorded in the decades and centuries after the Magelan-Elcano Expedition's landing in Homonhon suggest that the island was regarded as sacred space at the time of the expedition's eight-day stay there after crossing the Pacific and that the Europeans' presence in the island had a profound impact on the local religious beliefs and crisis perceptions of various ethnolinguistic groups in the Visayas and Mindanao in the years after 1521. The paper seeks to answer the following questions: What was Homonhon Island's significance to the religion of adjacent cultural communities at the Spanish contact? How did the Magellan expedition's 1521 arrival in what is now the Philippines, and especially its initial stopover at Homonhon, contribute to the transformation of these communities' practices and beliefs?

The Magellan-Elcano expedition in Homonhon

The expedition spent a total of 8 days in Homonhon, from 17 March to 25 March 1521. Members of the expedition landed on the island on 17 March after an overnight anchorage near Suluan Island which in turn followed the 16 March sighting of the highest peak of an unidentified Philippine island, possibly that of mainland Samar or another adjacent island. After their perilous trans-Pacific journey and brief stop in Guam, the landing at Homonhon was the Magellan-Elcano Expedition's first landfall in what is now the Philippines and, by today's continental classification, the western terminus of the Asian continent.

The crew established a campsite in the southern portion of the island. Possible material evidence of the expedition's stay in the island are rock inscriptions that include Magellan's name in its original Portuguese form (Academia de Marinha book; R.O. Borrinaga, Homonhon article, JOH 2019). These rocks' proximity to what until recently were two streams of water matches Pigafetta's description of their camp as having been located near two streams of the clearest water, a feature that became their basis for naming the island "The watering place of good Signs" (*Acquada da li buoni Segnialli*).

The Homonhon episode is notable for the friendly welcome accorded to the crew members on 18 March 1521 by several men from Suluan Island, including their unnamed chief, who later returned to bring much-needed provisions for the expedition. According to Pigafetta:

> "When those men reached the shore, their chief went immediately to the captain general giving signs of joy because of our arrival...The people were friendly with us and we received their kindness with pleasure because they seemed good and respectful…" (Pigafetta 1521)

The expedition's stay in Homonhon allowed for much needed rest and recovery. Pigafetta's account of this episode includes what is perhaps the first European description of some of the Philippines' flora and fauna as well as some of the cultural groups living near the island. It was from Homonhon that the expedition named it and the nearest islands around it as forming part of the "Archipelago of San Lazarus" (*Las islas de San Lázaro*) because the date of their landing in Homonhon, Sunday, 17 March 1521, fell on the Feast Day of Saint Lazarus (See Figure 1).

Figure 1. The Archipelago de San Lazaro, with Homonhon (*Humunu*) near the center. (Source: Pigafetta 1521)

Homonhon as pilgrimage site

Apparently unbeknownst to the expedition, or at least unmentioned in the accounts of Pigafetta and other firsthand accounts of this episode of the expedition, was the island's religious significance to communities situated both near and far from

Homonhon. Pigafetta had merely noted that the island was "uninhabited" and suggests that the expedition's choice to land on the island, perhaps influenced by memories of their violent encounter with the inhabitants of Guam a few days earlier, was due to its depopulated character.

The "sacred" character ascribed to Homonhon by surrounding cultural communities would not be documented in historical records until after the establishment of Jesuit missions in the Samar-Leyte area in 1595-1596. The Jesuit missionaries of the late 16th and 17th centuries would note several oral narratives from the people living within their mission stations pertaining to spiritual beliefs associated with the island. The 17th century Jesuit chronicler, Fr. Francisco Ignacio Alcina, SJ, provides a detailed description of the beliefs and practices linked to Homonhon. He noted, for instance, the island's significance as a pilgrimage site owing to the abundance of its resources and the patronage of a *diwata* (deity) regarded as the greatest among a pantheon of local gods. Alcina writes how,

> "The island [of Homonhon] was a celebrated one in their olden times. They say that the people from nearby places would repair to it in pilgrimage to offer prayers to the *diwata* (who, as they said, had his abode there) so that he would grant them health, prosperous time, etc. They said…that Macapatag, the Son of Malaon [the "ancient one"] lived on this [Homonhon] island and is considered the greatest of the *diwatas* -- like Jupiter [king of the gods; god of the sky and thunder] of the Romans." (Alcina 1668)

Visitors who went to the island to collect sacred water and firewood had to perform the proper rituals to request Macapatag's permission. After this was done, they could then procure resources such as sweet-tasting water and firewood. Otherwise, the water would be undrinkable and the firewood unusable. Thus, Homonhon appears to have remained uninhabited by the mid-17th century since, as Alcina added, "Very few [and scarce] are they who muster enough courage to visit it, or even much less to spend a night [there]," due to fear of the island's "owner and god" and the possibility of incurring his "displeasure for their stay on the island" (Alcina 1668).

Homonhon as *diwata* abode

Perhaps the earliest account identifying Homonhon as an abode of indigenous deities is found in a report reproduced in Chirino's c.1610 extended manuscript on the history of the Jesuit Order in the Philippines. This early Jesuit account also notes how Capatag was the "son of Laon," a deity linked to Kanlaon (lit., "Abode of Laon") Volcano in Negros Island (Loarca 1582):

> "They say [Capatag, the son of Laon, as they pretend, or Inilaon, who, as Your Reverence knows, (they) say is one of their greatest or the greatest] comes down with others from heaven and resides in an islet, I think, near Dulag or Giguan [Guiuan] in the open sea, which the Spaniards call "Isla Encantada" (Arcilla 2010, 123).

Evidence from folklore and linguistics suggests that beliefs about indigenous deities and their active role in shaping the lives of humans were not completely eradicated by Christianization but were only transformed into oral narratives (*susumaton*) about ancestral giants that are still told in Visayan folklore today (Hart and Hart 1966). Moreover, the names of local deities at the Spanish contact and ancestral giants recorded in 20th century ethnographic studies also feature variations that can denote either distinct spiritual figures or were local adaptations of names that have in common a link to environmental features and phenomena such as earthquakes, volcanic eruptions, and typhoons. The characteristics denoted by these varied or changing names reflected local religious discourses and cultural practices structured around frequent environmental hazards. Alcina described the meaning of "Macapatag" thus:

> "Macapatag…means `he who sets everything in order and makes everything equal', a name by which they gave to understand the equality of the divine justice." (*'el que todo lo apareja y lleva por un rasero'; nombre con que significaban la igualdad de la justicia divina*) (Alcina 1668)

This definition for Macapatag's name as well as the Alcina's Franciscan translator Fr. Cantius Kobak's rendering of Macapatag as the "Supreme Leveler" and "Great Equalizer" has striking parallels with Alcina's own description of typhoons:

> "[W]hen one of these *baguios* is raging, and rare is the year when there is not one or two,…whatever is visible and stands out somewhat perishes; even the most lowly object is pulled down or destroyed." (Alcina 1668)

Moreover, the meaning of Macapatag's name has resonance with Tanauan, Leyte trader after 2013's Super Typhoon Haiyan (locally named Yolanda).:

> "This disaster is a great equalizer. There is no more rich and poor, and those who have anything left must be able to share them." (Inquirer.net)

At that time, Haiyan/Yolanda was the strongest storm to make landfall, leading to over 6,000 deaths, and the municipality of Guiuan, under which Suluan Island and Homonhon Island are now part, was the first area to be struck by the super-typhoon in the Philippines before it devastated large parts of its central islands. The Magellan-Elcano Expedition had thus landed in an island that was frequented by some of the strongest typhoons to make landfall in recorded world history, and the frequency and ferocity of which appears to have shaped the values systems of the area's warrior cultures.

The island's role as a pilgrimage center, as reported by Alcina in 1668, might therefore not have been confined to the seeking of valuable material resources such as water and firewood, as was the case after the colonization and Christianization of the Samar-Leyte area in which Homonhon was located. The *encomendero* (territorial trustee) Miguel de Loarca, writing from the Bisayan island of Panay in 1582, notes how the war-like "Pintados," a Spanish label applied to the Bisayan inhabitants of the central Philippine islands because of their practice of tattooing (which was itself mainly applied for brave feats in battle), invoked three specific deities before setting out for war. One of them was a god named "Macanduc," which, given the interchangeability of "c" and

"g" in the Spanish transcription indigenous terms (e.g., the earthquake deity "Linoc" is in another chronicle spelled as "Linog," the Bisayan term still used to refer to earthquakes), could be interchangeable with "Macandug" or "Makandog," the name of the ancestral giant in Suluan Island (spelled and pronounced as "Maka-andog" in mainland Samar folktales) who is believed to move around between the Samar mainland, Suluan, and Homonhon and is the cause of natural hazards such as typhoons and earthquakes. (re-charge.ph/suluan-island-part-2-sugaan-an-suluan/) These correlations in the names and abodes of giants and *diwatas* thus suggests that the Macanduc war god invoked by warriors from across the Visayan islands at the Spanish contact was another name for the Macapatag deity ("the greatest of the *diwatas*") described by Alcina several decades after Loarca. This correlation between frequent and strong typhoons and a powerful deity who served as a patron for warriors has parallels in other cultures from across the world where storm gods and/or warrior deities were regarded as important patrons for success in war. (Wikipedia: Storm and Warrior Deities)

Homonhon as land of the dead

The sacredness of Homonhon at the Spanish contact was not only due to its role as the abode of deities but also as the location of a settlement inhabited by occasionally visible spirits. Alcina had documented another well-known 17th century folklore about the island for which it was given the name "Isla Encantada:"

> "[T]hey were sailing toward that island [of Homonhon] and nearing it, they were able to see the town, the houses and people, but upon arriving there they were unable to find anything. [It is] for these reasons that the Spaniards call it '*Isla Encantada.*'" (Alcina 1668)

The oral traditions of various ethnolinguistic groups in the Visayas and Mindanao today share similar mystical narratives about Homonhon, the specific details of which can be traced back to Alcina's characterization of Homonhon as a sacred island at the Spanish Contact. More recent folklore from these groups often links epidemic disease, "evil spirits," slave raiding, and soul captivity in Homonhon as part of a unified trope linking health crises with the island which continued to be seen as spirit-infested in 20th and 21st century accounts. Although today often categorized as folklore or oral literature, these folkloric narratives can nevertheless be contextualized historically as a conglomeration of pre-colonial beliefs and actual historical events linked to Homonhon that were integrated across time and transformed by Spanish colonization and Christianization.

In the 19th century, the German naturalist Fedor Jagor (1875) had noted how the islets and islands off the southern and eastern coasts of Samar, including Homonhon, had served as internment places for pre-colonial Bisayans:

> "In the caverns of these rocks the ancient Pintados interred the corpses of their heroes and ancestors in well-locked coffins…There are similar caverns which have been used as burial-places in many other localities in this country; on the island of

> Andog [Ando Island?], in Borongan;...at Batinguitan...and in Guiuan, on the little island of Monhon [Homonhon?].."

Moreover, the folkloric link between death from epidemic disease as soul abduction by spirit-beings from Homonhon appears to be linked with actual pre-colonial practices of sacrificing slaves during the funerals for high-ranking chiefs. Jagor further notes how,

> "Slaves were also sacrificed by them at their obsequies [funeral rites], in order that they might not be without attendance in the world of shadows" (p. 244)

When Alcina described Homonhon as a pilgrimage site in the mid-17th century he was writing at a time when slave raiding by the Bisayans had stopped following Christian conversion. Thus, he does not mention raiding or warfare as a purpose for people's visiting Homonhon on their pilgrimages. However, the documented pre-colonial Bisayan practices of slave-sacrifice and the linking of Homonhon in Visayan and Mindanao folklore with slave raiding by spirit beings from the island suggests that the island might have served as a stopover and ritual site for pre-colonial raiders before and/or after their raiding expeditions on board vessels such as the *caracoa* (See Figure 2).

Figure 2. 17th century Bisayan boats, including the *joangan* or *caracoa* in the foreground. (Source: Alcina 1668)

Arrival as return

The Magellan-Elcano Expedition's landing in Homonhon appears to have resulted in two seemingly contradictory narratives in the oral traditions of cultural communities in the Visayan Islands and Mindanao in the decades after the expedition's brief stay in the island. According to these two narratives of "return," (1) the Spaniards were long-lost relatives of the Bisayans who had returned through the sea, and (2) what we might now call the epidemic disease and natural disasters of the late 16th and early 17th centuries were divine punishment for Christian conversion by Homonhon-linked *diwatas* that were meant to induce a return to their old religion.

The Panay-based Loarca (1582) documented an origin myth of the Tinguianes where the Spaniards are incorporated into a narrative about how their common ancestors had been part of a primordial family whose children had been dispersed by an angry father and from each of whom had descended the *datu* (chiefs), *timawa* (commoners/freed slaves), *uripun* (slaves) in their social classes, and the dark-skinned aboriginal population:

> "[T]hose who fled out to sea through the open door, are the Spaniards, and that they had no news of us [Spaniards] until they beheld us return through the sea." (Loarca 1582)

On the other hand, Alcina's c.1668 town chronicle for Guiuan includes an apparently often-told oral tradition about the arrival of Spanish ships in Homonhon which most likely refers to the arrival of the Magellan-Elcano Expedition:

> "I unearthed a well-founded tradition that the Spanish ships arrived to this [Homonhon] island in the beginnings." (Alcina 1668)

Alcina himself doubted the veracity of this oral account about the arrival of Magellan's fleet in Homonhon, noting how the natives tended to conflate different events into a single narrative and, perhaps due to lack of access to primary sources such as Pigafetta's account, arguing that the Magellan-Elcano expedition had by-passed Homonhon in their passage through this area. However, the shared theme of arrival by boat in the folklore documented by Loarca about a Spanish "return" to the Visayas by sea, and the local memories recorded by Alcina about the arrival of Spanish ships off Homonhon, suggests another merging of "history" and "mythology" in oral narratives from opposite ends of the wider Visayan culture area. This folk historical narrative might have helped to account for the strange appearance in 1521 of an unfamiliar group of people who had stayed undisturbed for several days in an island the Bisayans had considered as sacred ground.

Memories of the Magellan-Elcano Expedition's uneventful 1521 landing in Homonhon (i.e., as an event that did not seem to anger the spirits and deities that inhabited it) and the Suluan islanders' friendly interactions with the expedition members, appear to have shaped later local responses to subsequent Spanish-sponsored expeditions. The naming of the islands Leyte, Samar, and Limasawa as "las Felipinas" by the Villalobos

Expedition in 1543, before the name *Las Islas Filipinas* was applied to the whole Philippine archipelago, might in part have been influenced by the hospitality and assistance accorded to earlier expeditions by the inhabitants of these three islands which were closest to Homonhon when entering Philippine waters from the Pacific and whose folkloric narratives would have retained memories of the 1521 arrival of European ships on that sacred island and their crews' friendly interactions with Suluan islanders. However, there would be a notable change in attitude to new European arrivals by the time the Legazpi expedition arrived in the Philippines in 1565 which followed a joint Ternate-Portuguese raids on the Bohol-Leyte area which resulted in the abandonment of Limasawa Island and the breakup of a large settlement in Dauis Island off Bohol.

Diwata punishments and 'return' movements

On the other hand, various disasters and crises during the early Spanish period were interpreted by the Bisayans as punishments inflicted by the *diwatas*, notably by Homonhon-linked deities such as Macapatag and Laon/Inilaon, for their acceptance of Jesuit teachings. (Chirino c.1610). These extreme events included a 'plague with high mortality' (i.e., smallpox) which struck Leyte and Samar around 1596-1597 and which the Bisayans attributed to *Macapatag*/*Capatag*, with encouragement from *Laon*/*Inilaon* (Chirino c.1610; Alcina 1668).

Moreover, the typhoons and earthquakes of the early 1600s were intercepted by *babaylanes* (women priestesses) as punishment by unidentified diwatas who were angry and furious over Jesuit teachings. A furious typhoon (*huracán*) which struck the Jesuits' Leyte missions around October or November 1601 destroyed various towns and ruined their churches and convents, and caused a famine which in turn led to an outbreak of disease. A woman priestess (*babáylan*) had afterwards preached to the people that the *Diwáta* (the native god) was furious at what the Jesuit Fathers were teaching and "brought about punishment and destruction through these typhoons." (Colin-Pastells 1900). After a 1608 earthquake that had its epicentre near Dulag in Leyte, an elderly priestess told the people that "the diwata of old was angered by the lies spread by the Jesuits and that the present calamity would be followed by more destructive ones if people did not renounce their new faith."

The 20th century folklore linking epidemic disease with the "evil" island of Homonhon might thus have had roots in native interpretations of 17th century health crises and natural disasters as *diwata* punishment for Christian conversion and people's allegiance to the Spanish monarchy and empire. Moreover, the "evil" characterization of Homonhon appears to have emerged as a Christian characterization for the island from which the deadly epidemics and catastrophes of the early Spanish colonial period were believed to have originated. Among the Bisayan responses to these extreme events perceived as *diwata* retribution for abandoning their ancient religion and lifeways were anti-Spanish revolts in Visayan islands near Homonhon (e.g., the nearly simultaneous 1621-1622 Tamblot Revolt in Bohol and Bankaw Revolt in Leyte). These uprisings were

conceived as attempts to break the colonizer-colonized relationship and effect a return to their pre-colonial way of life with the help of the *diwatas*. Growing anti-Spanish discontent in the 17th century was mainly due vulnerability to the so-called Moro Raids conducted by Mindanao polities formerly victimized by pre-colonial Bisayan raiders and the inability by the Spanish colonial government to provide adequate security to the since-disarmed Bisayans.

Despite the defeat of these revolts, the *diwatas* or indigenous deities and the worship of *umalagad* ancestral spirits did not completely disappear from Bisayan practices and beliefs. The enduring significance of these environmental and ancestral figures in social memory would again reemerge in the context of new crises such as 2013's Super Typhoon Haiyan/Yolanda when cultural values such as ancestor-bestowed bravery (*isog*) was important for the quick recovery of communities devastated by the typhoon (re-charge.ph/suluan-island-part-2-sugaan-an-suluan/). These adaptive narratives demonstrate the continued importance of local mythology for peoples who continue to confront frequent crises amidst a changing world. From this longer perspective, the friendly 1521 encounter between the inhabitants of Suluan and the Magellan-Expedition in the uninhabited island of Homonhon was thus a significant milestone. That meeting signified the convergence of history and mythology and the subsequently transformation of the lifeways and worldviews of the descendants of the people of Suluan and nearby islands in the "Archipelago of San Lazaro." These locals had discovered in the island they held as sacred another group of people, the Europeans of the Magellan--Elcano Expedition, who would literally and figuratively prove the interconnectedness of all peoples through their historical circumnavigation of the world and their mythical "return" to the land of their ancestors.

Conclusion

The Magellan-Elcano Expedition's landing in Homonhon Island allowed for much needed rest and recovery after a treacherous trans-Pacific voyage. Homonhon was uninhabited since it was locally regarded as a sacred island and pilgrimage site that served as the abode of their greatest *diwata*/s and as an apparent burial site and/or spirit destination for warriors and ancestors. Folkloric evidence from the first 150 years after the Magellan-Elcano Expedition's Philippine transit suggests that Magellan's landing in Homonhon was widely remembered in local folk memories despite doubt/disbelief from early Spanish chroniclers such as Alcina. In the decades after 1521, memories of the long and uneventful stay of the expedition's crew in the island abode of an easily-angered god, as well as the warm welcome of Suluan islanders for the expedition, appears to have engendered both a view of Europeans as long-lost relatives and a view of the epidemic disease and natural hazards of the early colonial period as punishment by Homonhon--based *diwata*/s for Bisayan accommodation to Spanish evangelization and colonization. Despite the cultural and religious transformations brought about by European colonization and Christianization and the Philippines' integration into global history, however,

the values and traditions Homonhon stood for at the Spanish Contact were retained in local mythology and continues to shape the actions of the now-named "Filipinos" whose ancestors were the first to welcome the "returning" crew of the Magellan-Elcano Expedition on that sacred island in March 1521.

AS ILHAS MOLUCAS COMO ESPAÇO DE DISPUTA E PARTILHA NA ESCRITA DA HISTÓRIA DO SÉC. XVI

Ana Paula Menino Avelar[1]

Resumo

Atendendo ao contexto da escrita de uma História no Portugal do século XVI analisa-se o modo como no *Tratado dos Descobrimentos* de António Galvão se transmitiu um conhecimento sobre a expedição magalhânica relativamente ao cobiçado comércio do cravo, e à disputa pela pertença ou partilha das ilhas Molucas por parte dos poderes imperiais ibéricos. Com efeito, e pela primeira vez, este *Tratado* sistematiza e explicita comparativamente na historiografia portuguesa esta realidade .

Por outro lado, demonstra-se como, na segunda metade do século XVI, se exercita um modelo de escrita de uma História Universal que interroga o "anterior" e em que a viagem magalhânica funciona, a uma escala global, como dado deflagrador das interconexões oceânicas. A par desta reflexão detalha-se a visão que então foi transmitida sobre a importância destas "ilhas do cravo".

Palavras-Chave: Fernão de Magalhães; História Global; Historiografia; Impérios Ibéricos; Ilhas Molucas

Abstract

In the context of the Portuguese sixteenth-century history writing, we analyse how António Galvão's *Tratado dos Descobrimentos* provided an insight into the Magellanic expedition . The analysis will focus on the desired clove trade and the dispute over the possession or partition of the Moluccas by the Iberian imperial powers. Indeed, and for the first time, this Treaty systematises and makes comparative explanations of this reality in Portuguese historiography.

On the other hand, it shows how, in the second half of the sixteenth century, a model of writing a Universal History that questions the "prior" is being employed, and in which the Magellanic Voyage functions, on a global scale, as a triggering data of oceanic interconnections. Alongside this reflection, we detail the vision that was then conveyed about the importance of these Clove Islands.

Keywords: Fernão de Magalhães; Global History; Historiography; Iberian Empires; Moluccas Island

[1] Professora Associada com Agregação da Universidade Aberta; Investigadora Integrada do CHAM-Centro de Humanidades; Investigadora Associada CEC-CH da FLUL; Secretária da Classe de História Marítima da Academia de Marinha; Académica de Número da Academia Portuguesa da História: ana.avelar@uab.pt

Ao analisar o modo como no século XVI se descreveram as ilhas Molucas, enquanto espaço de disputa e partilha, tomo como ponto de partida o *Tratado dos Descobrimentos* de António Galvão, examinando como se interiorizou um conhecimento sobre os antecedentes e a expedição de Fernão de Magalhães e se descreveu um domínio sobre o cobiçado comércio do cravo e os circuitos económicos das ilhas Molucas. Importa atender ao facto de ser esta a obra, que pela primeira vez, no espaço da historiografia portuguesa quinhentista e sob a forma de um *tratado,* expõe *os ... diversos e desvayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta & especeria veyo da India ás nossas partes, & assi de todos os descobrimentos antigos e modernos, que são feitos ate a era de mil & quinhentos & cincoenta. Com os nomes particulares das pessoas que os fizeram; & em que tempos & as suas alturas... .*

Refira-se que a completíssima explicitação que o autor apresenta na titulação da sua obra ostenta claramente o objeto da sua narrativa e exibe o programa de uma escrita de um domínio imperial, aquele que ainda recentemente António Hespanha revisitava no seu último livro sobre identidades mestiças na expansão portuguesa[2]. Este historiador evocava o artigo fundador de Luís Filipe Thomaz na, e cito: "(...) conceituação do «império português» como uma rede, enfatizando a sua heterogeneidade política e administrativa, a fluidez dos seus contornos e a gradação fina que existe entre a submissão política formal e a simples influência nas áreas não sujeitas(...)"[3]. Esta era uma rede, que se teceria, tendo como base a complementaridade dos produtos a serem trocados, integrando regiões várias, formulando nódulos humanos que se entrelaçariam. As Molucas participariam desta tecitura reticular do império português.

Contudo, dever-se-á atender ao facto de já, no final do século XIV, ter sido desenvolvida a rota das especiarias ao longo do *Pasisir* javanês, entendido numa geografia cultural ampla. Como salienta A. H. Vickers[4] a comunidade de Pasisir, expande-se pela Península Malaia, as ilhas Riau-Lingga, Sumatra Oriental (especialmente Palembang e Jambi), Aceh no Norte de Sumatra, Banjarmasin em Kalimantan, Java Ocidental, Madura, Sulawesi do Sul e Gorontalo no Norte de Sulawesi, e partes de Nusa Tenggara Timur e Maluku, especialmente nos espaços ocupados pelos antigos sultanatos de Ternate, Tidore, Bachão e Goram: "The community of the Pasisir was first described in broader cultural terms by Hildred Geertz, commenting on its relevance to the Malay Peninsula, the Riau-Lingga islands, East Sumatra (especially Palembang and Jambi), Aceh in North Sumatra, Banjarmasin in Kalimantan, West Java, Madura, South Sulawesi and Gorontalo in North Sulawesi, and parts of Nusa Tenggara Timur and Maluku, especially the former sultanates of Ternate, Tidore, Bacan and Goram."[5]

[2] HESPANHA, António Manuel- **Filhos da Terra – Identidades mestiças nos Confins da Expansão.**
[3] *Ibidem*, pp.21-22.
[4] VICKERS,A.H.- From Bali to Lampung on the Pasisir, pp. 55-76.
[5] *Ibidem*, p.56

Fig.1. Localização do *Pasisir,* no mapa que indica em linhas sobrepostas as cartas de Francisco Rodrigues [6]

Socorro-me da representação elaborada por Armando Cortesão (1978)[7] das cartas que compõe o chamada livro de Francisco Rodrigues e que estabelecem como que um *atlas* para assinalar este complexo geográfico. Registe-se que Francisco Rodrigues, que concluiria o seu livro em 1515, acompanhara a expedição de António de Abreu às Molucas. Um extracto da *Suma Oriental* teria sido copiado e entregue a Gian Battista Ramusio cuja versão em italiano seria inclusa no seu *Navigationi et Viaggi*. Contudo, nessa passagem não seriam referidas as Molucas, apesar do manifesto interesse do italiano pelas descrições portuguesas sobre tais paragens. Expressando a sua mágoa ele declara no *Discorso sopra il Libro di Odoardo Barbosa, & sopra il Sommario delle India Oritentali*, que as mesmas teriam sido cortadas na cópia que lhe fora entregue[8].

[6] Esta carta está disponível em https://purl.pt/37597/1/html/index.html#/129 [consult. 18-11-2021]
[7] CORTESÃO, Armando- **A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues,** p.142
[8] RAMUSIO, Gian Batista **– Navigationi et Viaggi**, I, p. 287v**.**

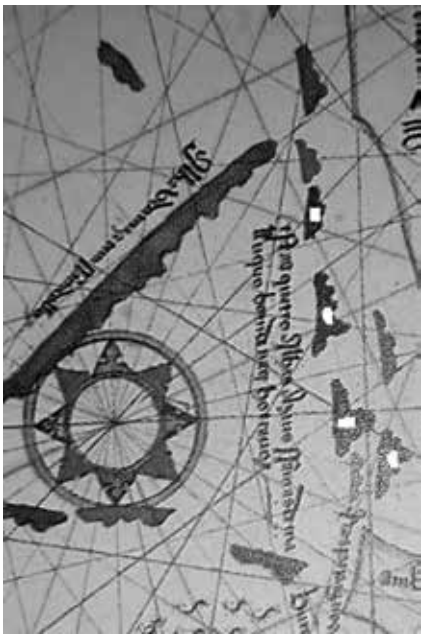


Fig. 2 . Detalhe do Fólio 37 do livro de Francisco Rodrigues. Refere a legenda:
" Estas quatro ilhas Azuis[sinal branco] são as de Maluco onde nasce o cravo"

Francisco Rodrigues conheceu o espaço que mapeou. José Manuel Garcia na edição que fez destas cartas sinalizou toda uma série de elementos não europeus que foram introduzidos neste cartografar de um espaço[9] e Luís Filipe Thomaz ampliou a análise da matriz malaia da toponímia assinalada, evidenciando claramente o recurso à geografia ptolomaica e à exposição da empiria epocal portuguesa[10]. Mas se estes são breves lampejos relativamente a dois estudos explícitos sobre uma específica representação de um espaço, e, tendo em atenção que a cartografia luso-asiática revela uma hibridez cultural intrinseca[11], dever-se-á considerar que nos finais do século XV, os mercadores muçulmanos estabelecidos neste espaço [o *Pasisir*], nomeadamente em Malaca comercializariam o cravo, a noz de moscada e a sua casca (a maça) das Molucas, sendo tais contactos propiciadores da conversão dos reis de Ternate (c. 1465), que passaram a usar o título de sultão, Tidore[12] e Hitu, assim como das elites locais.

[9] Cf. introdução. GARCIA, José Manuel(ed.)- **O Livro de Francisco Rodrigues -O Primeiro Atlas do Mundo Moderno.**

[10] THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer seguido de um museu dos Descobrimentos: Porque não** ?pp. 33-64.

[11] Cf. OLIVEIRA, Francisco Roque de - Cem anos de estudos sobre a cartografia portuguesa das ilhas do sudeste asiático na primeira metade do século XVI: evolução das agendas de pesquisa.

[12] Cf. LOBATO, Manuel – A influência europeia na Tradição Arquitectónica das Ilhas Molucas – Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera, p. 119

Como já tem sido recorrentemente salientado a conquista de Malaca (1511) abriu a Portugal este espaço. Em novembro de 1511 António de Abreu partiu de Malaca rumo às Molucas, indo como capitão de uma das embarcações Francisco Serrão, o amigo de Fernão de Magalhães.

Fig. 3. *Coracora* menor e de pouca equipagem [13]

Fig.4. *Coracora* grande

Fig. 5.*Coracora* com mastro e velas

Serrão e os seus homens (portugueses e javaneses) naufragaria em Banda, aí comprando um junco, voltando de novo a naufragar, agora nas ilhas de Lucipara. Serrão seria salvo por um *coracora*, cuja descrição Gabriel Rebelo, anos mais tarde, incluiria na *sua Historia das Ilhas de Maluco escripta no anno de 1561***.** Serrão com seus companheiros (7 ou 8 conforme as fontes) chegaria a Amboíno, partindo para as Molucas do Norte, sendo acolhidos pelo sultão de Ternate[14]. Deste último conhecemos duas missivas endereçadas a D. Manuel, onde narra, para além do naufrágio de Francisco Serrão, a morte trágica do seu protector Bayan Sirullah e as guerra dos reis de Tidore, Gilolo e Batjan contra Ternate[15]. Luis Filipe Thomaz estudaria estas missivas, precisando no seu estudo a rota de Java e do Brunei, a rota no *Pasisir* e o modo como historicamente os portugueses as foram demarcando, não deixando de se socorrer da informação de Gabriel Rebelo, quando este elabora *o tempo que se gasta na corrida de Maluco tratando do bom partir e chegar*[16].

---

[13] Estes desenhos estão incluídos na edição que Artur Basílio de Sá fez dos manuscritos de Gabriel Rebelo. Cf. SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**,pp. 346,347,348.

[14] THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer seguido de um museu dos Descobrimentos: Porque não? ,** p.77

[15] 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, p.383.

[16] Cf. *Ibidem*, p.499.

Recorde-se que os portugueses estabelecer-se-iam em Ternate, conseguindo o controle das vias comerciais do norte do arquipélago. Prevendo a possível disputa deste espaço pela coroa espanhola, em 1522, António Brito fundou a fortaleza–feitoria de S. João Baptista–Ternate. Refira-se que um pouco mais a sul, no Mar de Banda, os portugueses também aí aportariam em 1512 (armada de António de Abreu), instalando a 1521 uma feitoria, e já em 1546-47, S. Francisco Xavier abriria uma missão jesuíta. Sinalize-se igualmente que os espanhóis, que se estabeleceriam em Tidore, com o apoio do sultanato local, aí edificariam fortificações, a primeira das quais surgiria em 1527[17]. Os capitães portugueses de Ternate atacá-las-iam, sendo as lutas entre os portugueses de Ternate e os espanhóis de Tidore uma constante.

Refiro, desde já, estes dados enquadradores do nosso tópico analítico, pois são usados como vetores de uma escrita dos actores/construtores do nosso discurso historiográfico. Estes exercícios permitem tecer a representação de um espaço, ainda que se deva considerar, como Stephen Greenblatt adverte, que confundir representação e realidade é um erro:"(...) but at the same time we cannot keep them isolated from one another. They are locked together in an uneasy marriage in a world ecstatic union or divorce."[18]

Possuímos vários tipos de narrativas historiográficas, que visam validar uma presença imperial neste mesmo espaço – As Molucas, "as ilhas do Cravo" razão primeira e última da expedição de Fernão de Magalhães e Sebastian Elcano. Encontramos a referência a estas como tópico narrativo, logo no Livro de Duarte Barbosa (c. 1519), cuja tradução em língua castelhana (1524) é de Martin Cinturion e do piloto português Diogo Ribeiro e serviu para as negociações entre as coroas ibéricas pela disputa das ilhas do cravo, após a viagem de Fernão de Magalhães[19]. Atente-se igualmente nas referências que encontramos na *Suma Oriental* de Tomé Pires (1516), onde se expõe as deambulações por terras asiáticas, deste "feitor das especiarias" como o próprio se denomina. Na sua narrativa ele detém-se nas Molucas do Norte, especialmente em Ternate. A modalidade de escrita é a mesma de que Duarte Barbosa se serviu.

No caso das Histórias gerais sobre uma presença portuguesa no espaço asiático, refiro-me à *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*, de Fernão Lopes de Castanheda, às Décadas da Ásia de João de Barros, e às de Diogo do Couto[20], às *Lendas da Índia* de Gaspar Correia e apesar das respectivas especificidades, deparamo-nos com a explicitação dos acontecimentos históricos, desde as sucessivas expedições às ilhas do cravo, a ameaça castelhana à presença portuguesa em Ternate, a viagem de Fernão de Magalhães e a recepção em Tidore aos sobreviventes da armada, a viagem para Sevilha, e as subsequentes disputas entre as coroas portuguesa e espanholas pelas Molucas, particularizando-se nestas narrativas os acontecimentos que ocorreriam entre Ternate, onde

[17] LOBATO, Manuel – A influência europeia na Tradição Arquitectónica das Ilhas Molucas –Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera, p.122.

[18] GREENBLATT, Stephen – **Marvellous Possessions –The Wonder of the New World**, p.7.

[19] Cf. AVELAR, Ana Paula – Fernão de Magalhães na Historiografia Ibérica do século XVI, pp. 465-480.

[20] Cf. CRUZ, Maria Augusta Lima - Da construção historiográfica de Couto: os trabalhos forçados do editor, pp. 97-115.

permanecia o domínio dos portugueses e Tidore, onde se estabeleceram os espanhóis, nomeadamente os que teriam sobrevivido à armada de Gomes Espinosa.

Os costumes locais, nomeadamente os molucenses, eram frequentemente expostos como enquadramentos gerais das intervenções pelo domínio imperial do espaço, mas o fulcro das narrativas eram as acções pela efectivação de um domínio. Basta, aliás, atender a como os capítulos se organizam, situando os acontecimentos no tempo, anos e governos da Índia. Os autores das Histórias Gerais referidas conheceram as obras de Duarte Barbosa e Tomé Pires[21].

Mesmo o *Tratado* de António Galvão, que, apesar de se referir a uma cronologia que atende a uma medida de tempo segundo uma perspectiva teológico-filosófica, ordena o seu esquema histórico a partir da navegação dos espaços extra-europeus, contrapondo geografias imperiais[22]. A par destas Histórias gerais, surge já uma escrita que se centra num dos nódulos específicos dessa rede imperial portuguesa, as Molucas. Estas narrativas foram elaboradas tanto por Gabriel Rebelo como por um contemporâneo do governo de António Galvão, discorrendo sobre este espaço e sobre as acções praticadas sob o governo dos portugueses. É certo que estes autores escrevem na segunda metade do século XVI, momento em que se autonomizam discursos historiográficos sobre cercos militares, conquistas de praças ou mesmo memórias sobre os governadores portugueses. O *Tratado das ilhas Molucas*, de autor anónimo, ou os escritos de Gabriel Rebelo, são disso exemplo. Mas a esta questão regressarei em breve.

Da biografia de António Galvão [23]destaca-se para efeitos de contexto o facto de em 1533 ter sido provido da capitania de Maluco, porém como a mesma era ainda ocupada por Tristão de Ataíde, acompanhou, em 1535, o governador Nuno da Cunha a Diu aí se cruzando com Fernão Lopes de Castanheda e Gaspar Correia. No ano seguinte tomaria finalmente conta da capitania de Maluco, chegando a Ternate a 25 de outubro de 1536, depois de passar por Malaca.

Os problemas ocorridos durante o governo de Tristão de Ataíde, nomeadamente devido ao negócio do cravo, obrigaram António Galvão a desenvolver uma intensa actividade de pacificação. Além de reparar as estruturas defensivas portuguesas, corrigiu os desmandos no comércio do cravo, através de um efectivo exercício das leis em prática, sendo auxiliado pelos reis locais. O seu apoio à acção missionária vale-lhe o epíteto de "apóstolo das Molucas". Em 1539 termina o seu governo, regressando a Portugal coberto de dívidas. Por volta de 1550 conclui o seu *Tratado dos Descobrimentos*, falecendo sete anos depois, num Hospital para indigentes. O T*ratado...* é entregue ao seu testamenteiro, Francisco de Sousa Tavares, que o manda imprimir em 1563. No prólogo referencia-se, para além das dificuldades económicas do autor, o facto de este ter efectuado uma *História das Molucas* em 9 ou 10 livros. Este manuscrito teria sido dado a Damião de Góis, por ordem do Cardeal D. Henrique, não se conhecendo o seu destino.

---

[21] Cf. AVELAR, Ana Paula – Fernão de Magalhães na Historiografia Ibérica do século XVI, p. 476.
[22] Cf. AVELAR, Ana Paula – **Veredas da Modernidade – Escrevendo o mundo no Portugal de Quinhentos**, 2022, p. 102.
[23] Cf. AVELAR, Ana Paula – Galvão, António, pp. 420.

Debrucemo-nos então sobre este *Tratado dos Descobrimentos*.O autor sistematiza o que considera ser uma História geral dos descobrimentos feitos por mar e por terra, tendo como ponto de referência a cultura europeia, pois a sua geografia de partida é a bacia mediterrânica. Seguindo uma organização cronológica, onde o ano determina o conteúdo da exposição, a expedição de Magalhães surge após a de Hernando Córtes (1519), por terras mexicanas. Galvão sinalizou a descoberta do estreito, apelidado de Magalhães, e descreve os principais acontecimentos de toda a viagem, nomeadamente as vividas tanto por Elcano, como por Espinosa. Anteriormente já fora sucintamente referido a viagem de António de Abreu (1512) e as peripécias vividas por Francisco Serrão. É exactamente nesse momento que, António Galvão refere uma expedição que teria efectuado ao vulcão de Ternate, quando era capitão da praça[24].

Após este excurso narrativo Galvão elabora uma pequena descrição dos recursos naturais, introduzindo fundamentalmente apontamentos sobre coisas extraordinárias, i.e., o facto de existirem homens com esporões nos artelhos como galos, para além dos que possuiriam cauda nas ilhas de Geilolo. Galvão anota ainda a existência de uma ribeira de água muito quente onde nadam peixes e de uma árvore que quando o sol se põe, floresce, ou ainda, como escreve: "(...) uma erva que segue o sol de maneira que sempre anda com ele, e é cousa de admiração vê-la(...)" [25]. As restantes referências às Molucas sinalizam as várias armadas que para aí seguem e o que lhes foi acontecendo.

Ora, no *Tratado das Cousas de Maluco*, de autor anónimo, deparamo-nos com uma estrutura que, como claramente sistematizou Luís de Albuquerque é ternária. Explicitemos: num primeiro momento encontramos a ampla descrição da fauna, flora e dos costumes locais, aqui e ali pontuando a vivência do autor, sob o governo de António Galvão, e algumas das medidas de desenvolvimento, por este tomadas, como teria sido, por exemplo, a introdução em Ternate, das videiras /parreiras. Sinalizo neste primeiro momento, três tópicos que serão revisitados por Gabriel Rebelo. Tome-se como neste tratado de autor anónimo se descreve, o que os portugueses chamam de peixe-vaca, que na grandeza é como uma toninha e parece no focinho e cabeça vaca[26]. Outro exemplo é a referência aos kusos, animais marsupiais que se parecem, segundo o autor, com forões, têm os rabos compridos com que se penduram nas árvores, e possuem uma bolsa na barriga onde criam os filhos[27]. São igualmente descritas as embarcações locais, explicitando-se o modo como eram construídas e navegavam, nomeadamente as *coracora*. O autor explicita a sua forma oval, o facto de não serem pregadas ou calefatedas, sendo as velas, quando as têm, de saco ou esteira, ou então, no meio: "(...) metem um ramo grande que servem de mastros e velas." [28]

---

[24] GALVÃO, António- **Tratado dos Descobrimentos**, p. 108.
[25] *Ibidem*.
[26] Cf. ALBUQUERQUE, Luís (dir.) - **Tratado das Ilhas Molucas**, p.21. Atente-se no facto de já anteriormente Artur Basílio de Sá ter publicado este mesmo tratado que Luís de Albuquerque comentou e Maria da Graça Pericão elaborou a sua actualização para o português moderno na edição aqui citada.
[27] *Ibidem*, p.19.
[28] *Ibidem*, p. 56.

Mas, voltemos à sua estrutura ternária. Num segundo o momento o autor anónimo sumaria as viagens marítimas portuguesas nos séculos XV-XVI, em particular às Molucas, detalhando a expedição de Fernão de Magalhães e Sebastian Elcano. Este excurso serviria igualmente de enquadramento a um enquadraria o terceiro e último momento onde amplamente se narra o governo de António Galvão. Este manuscrito consubstanciaria um relato memorativo de um governo, e apesar de alguns autores terem defendido que o próprio António Galvão teria sido o seu autor, subscrevo Luís de Albuquerque quando considero que não lhe deve ser atribuída a autoria, mas que esta pertenceria a alguém que vivenciara o seu governo. A elaboração de um estudo estilométrico decerto auxiliaria a precisar esta questão.

Já os três manuscritos que se conhecem de Gabriel Rebelo visariam a descrição de um espaço, o molucense, sem descurar a sua História. Pouco se conhece da vida de Gabriel Rebelo. Na Ásia ele teria sido um oficial da coroa portuguesa. Entre 1543 e 1553 ocupou o lugar de escrivão judicial em Ternate e em 1561 estaria em Chaul, de onde enviaria o primeiro texto sobre a *História das Ilhas de Maluco*, dedicando-o a D. Constantino de Bragança, vice-rei da Índia (1558-1561), o qual regressaria a Portugal em janeiro de 1562. Entre 1566 e 1570 Gabriel Rebelo estaria em Ternate como feitor e alcaide mor, tendo em 1569 elaborado outra versão da sua História.... Desta versão aprimorada possuímos duas cópias tituladas como *Informação das cousas do Maluco.*

Tomando o conjunto destes três textos[29], dever-se-á salientar que Gabriel Rebelo, para além de descrever a presença portuguesa nas Molucas destaca o período em que aí viveu. Ele conheceu e informou Diogo do Couto, que se serviu dos seus escritos na sua obra. Gabriel Rebelo escreveu e foi precisando um relato historiográfico de um espaço, que logo na sua primeira versão (a de 1561 conhecida como a *História das Ilhas de Maluco*) apresenta, numa primeira parte e em vinte capítulos, os problemas suscitados aos portugueses pela vinda dos castelhanos, focalizando as questões em torno da armada de Rui Lopes e da acção de Bernardim de Sousa seja em Geilolo como em Tidore. Já a segunda parte, que é composta em 10 capítulos, discorre sobre o nome de Maluco, a quantidade das ilhas que dão cravo, e sobre algumas das suas propriedades, assim como das muitas diversas coisas que têm. Assim, se na primeira parte, e a partir de uma visão portuguesa, se historiografa um domínio e as lutas entre Portugal e Espanha nas Molucas, na segunda parte encontramos a caracterização da fauna, flora e costumes locais, aliando-se a representação narrativa a uma, algo esparsa, representação visual. Refira-se que estas representações surgem-nos no manuscrito que se encontra na Biblioteca Nacional[30].

---

[29] Refira-se que estes textos foram publicados por SÁ, Artur Basílio**, Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**, 3, pp. 193-344 [ms. BNL, Fundo Geral, nº 923], e pp. 345- 508 [ms. BNL, Fundo Geral, caixa 199, doc. 41] e um terceiro texto, que se encontraria na biblioteca de Charles Boxer, publicado igualmente por SÁ, Artur Basílio**, Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**, 6, pp. 163 – 294.

[30] Cf. **Historia das Ilhas de Maluco escripta no anno de 1561 /** [Gabriel Rebelo]. – [17--]. [4], 88, [10] f., enc: 5 desenhos; 44 cm. [consult.18-11-2021]. Disponível na internet https://tinyurl.com/pxkcsm6m

Fig. 6. Representação de um casal de kusos, de um peixe vaca e de um casco de uma *coracora*[31]

Fig. 7. Morador português[32]

Atente-se, no que concerne a essa mesma representação visual, no casal de kusos, no peixe-vaca, brevemente notados no texto[33], e no morador português, envergando um panete e barute, com um carapução na cabeça e empunhando uma espada e um solavaco. A escrita e o desenho entretecem-se numa analógica relação, pois à narração contrapõem-se o desenho. Todavia, o autor dá uma particular atenção à representação dos *coracora*, seja no esboço do casco, seja na representação de três destas embarcações, isto é, uma de menor dimensão, outra com vela e ainda uma terceira que transportaria uma maior equipagem[34]. Por outro lado, dedica um longo excurso discursivo à sua narração[35].

Gabriel Rebelo optou igualmente por uma estruturação ternária no seu aprimorar desta *História de Maluco*, e nos dois manuscritos titulados *Informação das cousas do Maluco.* Em ambas as cópias desta informação inverteu-se a ordem anterior e subdividiu-se a anterior primeira parte. Mas precise-se um pouco melhor esta diferente composição. Assim, nesta versão da *Informação* temos uma primeira parte que trata dos ritos e costumes de Maluco, uma segunda parte onde se narram os descobrimentos dos portugueses e dos castelhanos, e uma terceira onde se assinalam as armadas que aí foram enviadas, sejam as portuguesas, sejam as castelhanas. É igualmente explicitado, algo detalhadamente, a actuação do capitão de Ternate Bernardim de Sousa, referindo-se os reis locais, desde a chegada dos portugueses. O narrador apôs igualmente uma lista de capitãos portugueses que foram para as Molucas, apresentando para além de uma breve resenha

[31] Estes desenhos estão incluídos na edição que Artur Basílio de Sá fez dos manuscritos de Gabriel Rebelo. Cf. SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do** Padroado Po**rtuguês do Oriente-Insulíndia**,3, pp.345.

[32] *Ibidem*, p. 349.

[33] Cf. SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**,3, pp.307-311.

[34] Cf. as figuras 3,4,5 e 6 .

[35] Cf. SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**,3, pp. 317-324.

de como se fazia a denominada "corrida de Maluco", as forças em presença no espaço molucense e o contrato firmado entre D. João III e o imperador Carlos V.

Enfim, através dos exemplares intertícios textuais é possível determinar que, em Portugal, neste nosso século XVI um dos topoi nucleares da nossa historiografia foi a descrição dos conflitos vividos neste *Pasisir* de que as Molucas são parte integrante, expondo viagens, explorações económicas, presenças militares, domínios imperiais e as suas disputas. Mesmo nos relatos onde os autores visaram relatar as novidades de uma permanência, recorde-se o tratado das ilhas Molucas, de autor anónimo, ou a *História / Informação das Molucas* de Gabriel Rebelo, a par das excelências de um espaço, dos seus extraordinários e dignos de admiração seres, das suas distintas práticas na arte de marear... é a disputa entre dois domínios imperiais ibéricos que domina a escrita dos que ao longo de Quinhentos, partilhavam o seu conhecimento e vivência sobre o espaço " do cravo ardente"[36].

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís (dir.) - **Tratado das Ilhas Molucas ...**, Lisboa: Publicações Alfa,1989.

AVELAR, Ana Paula - Fernão de Magalhães na Historiografia Ibérica do século XVI In AVELAR, Ana Paula e RODRIGUES, Vítor Gaspar(coord.)- **Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos,** Lisboa: Academia de Marinha, 2021, pp. 465-480 .ISBN 978-972-781-160-1.

AVELAR, Ana Paula – Galvão, António. In DOMINGUES, Francisco Contente (Dir.) **Dicionário da Expansão Portuguesa 1415-1600,** Lisboa: Círculo dos Leitores, 1, pp.420-421.

AVELAR, Ana Paula – **Veredas da Modernidade – Escrevendo o Mundo no Portugal de Quinhentos**, Lisboa: Edições Colibri, 2021. ISBN498615/22.

CAMÕES, Luís de – **Os Lusíadas**, Lisboa: Imprensa Nacional, 1972.

CRUZ, Maria Augusta Lima - Da construção historiográfica de Couto: os trabalhos forçados do editor, In LOUREIRO, R. M. e CRUZ, A.Lima (ed**.), Diogo do Couto História e Intervenção de um Escritor Polémico,** Famalicão: Húmus, 2019, pp. 97-115. ISBN 978-989-755-403-2.

GALVÃO, António**- Tratado dos Descobrimentos**, Porto: Livraria Civiilzação Editora, 1987.

GARCIA, José Manuel(ed)- **O Livro de Francisco Rodrigues -O Primeiro Atlas do Mundo Moderno,** Porto : Editora da Universidade, 2008. ISBN 9789728025786.

GREENBLATT, Stephen – **Marvelous Possessions –The Wonder of the New World**,Oxford: Oxford University Press, 1991. ISBN 0226 306526.

HESPANHA, António Manuel**- Filhos da Terra – Identidades mestiças nos Confins da Expansão.** Lisboa: Tinta da China, 2019. ISBN 978 989 671 476 5

[36] Cf. Canto Décimo, estrofe 132 de CAMÕES, Luís de - **Os Lusíadas**, p. 367.

LOBATO, Manuel - A influência europeia na Tradição Arquitectónica das Ilhas Molucas –Alguns exemplos de Ternate, Tidore e Halmahera, **Revista de Cultura**, nº 35, 2010, pp. 114-128. [consult.18-11-2021] Disponível na internet https://tinyurl.com/3jr3x64p

OLIVEIRA, Francisco Roque de - Cem anos de estudos sobre a cartografia portuguesa das ilhas do sudeste asiático na primeira metade do século XVI: evolução das agendas de pesquisa, **Tempo**, vol. 24, nº 3, 2018, pp. 546-566[consult.18-11-2021] DOI: 10.1590/TEM-1980-542X2018v240307

RAMUSIO, Gian Batista **– Navigationi et Viaggi**,Amsterdam: Theatrum Orbis Terrarum. 1970.

SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**, 3, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1955. [consult.18-11-2021] Disponível na internet https://tinyurl.com/49ndbux9

SÁ, Artur Basílio de – **Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente-Insulíndia**, 6, Lisboa: Agência Geral do Ultramar,1988. [consult.18-11-2021] Disponível na internet https://tinyurl.com/yz5vwakv

THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer seguido de um museu dos Descobrimentos: Porque não** ? Lisboa: Gradiva, 2018. ISBN978 989 616 859 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, **Anais História de Além-Mar**, nº3, 2003, pp.381-443. ISSN 0874-9671,[consult.18-11-2021] Disponível na internet https://tinyurl.com/5354s8mx

VICKERS,A.H.- From Bali to Lampung on the Pasisir, **Archipel**, [em linha],nº45, 1993. pp.55--76: https://doi.org/10.3406/arch.1993.2893

Índice Remissivo

A

Acapulco, 175, 356, 406, 418, 419
Aceh, 496
Adam Lonitzer, 124
Adam Smith, 46, 56
Adan Fernandes, 244
Afonso de Albuquerque, 24, 30, 32, 33, 34, 36, 300, 323, 426, 440, 441, 443, 460
África, 29, 30, 116, 138, 145, 148, 156, 157, 158, 184, 236, 264, 273, 274, 321, 323, 359, 373, 375, 376
Aires Gomes da Silva, 455
Aires Gonçalves de Miranda, 357
Alberto Cantino, 25, 26, 48, 121, 258, 259, 261
Alcácer Ceguer, 455, 459
Alcide d'Orbigny, 383, 392
Alcoutim, 446
Alemanha, 51, 112, 118, 120, 134, 219, 440, 441, 447, 456, 460
Alexandre de Humboldt, 380
Alexandre Guy Pingré, 383
Alexandre Magno de Castilho, 402, 403
Alfeizerão, 141
Alfonso X, Rei de Castela, 140, 162, 163, 273
Al-Mansur, 426
Alonso Camargo, 352
Alonso de Mentrida, 475
Alonso Fernández de Bonilla, 249
Alonso Lopez de Haro, 379
Álvarez Piñer, 85
Álvaro Costa, 236
Alvaro de Mezquita, 278, 280
Álvaro Lopez, 440
Álvaro Vaz, 442
Álvaro Velho, 26, 121
Alvise Cadamosto, 47, 110, 114, 140, 455
Amalfi, 273
Amboíno, 34, 409, 431, 499
América (continente), 27, 48, 49, 56, 100, 101, 156, 158, 214, 215, 256, 257, 258, 259, 261, 264, 266, 273, 330, 350, 361, 407, 409, 411, 417, 418
América do Sul, 75, 178, 188, 195, 201, 215, 244, 262, 263, 353, 361, 407, 418, 419
Américo Vespúcio, 26, 110, 140, 177, 199, 200, 205, 259, 265
Andaluzia, 135, 148, 156, 162, 316,
Andes (cordilheira), 81
Andrea Gritti, Doge de Veneza, 51, 52
Andrés Contero, 316
Andrés de Mirandaola, 413
Andrés de San Martín, 188, 192, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 214, 216, 219, 220, 221, 222, 223, 226, 227, 228, 229, 232, 290, 300, 325
Andrés de Urdaneta, 91, 92, 183, 406, 407, 431,
Angediva, 21, 447
Angiolilo del Tegghia de' Corbizzi, 140
Angra, 357
Antoine François Prevost, 385
Anton van Wyngaerde, 160, 165
António de Abreu, 23, 33, 34, 260, 300, 426, 497, 499, 500, 502
António Anes Penteado, 321
Antonio Bagarotto, 49
António Bocarro, 445
António de Brito, 180, 427, 500
Antonio de Coca, 277
Antonio de Herrera y Tordesillas, 216, 222, 226, 227, 287, 391, 393, 397, 417
Antonio de Leon [Pinelo], 392
Antonio de Mendonza, 409, 414
António de Miranda de Azevedo, 33, 426
Antonio de San Roman, 387
Antonio de Torquemada, 55
Antonio Ferrer del Rio, 381
Antonio Francini, 54

António Galvão, 33, 34, 287, 288, 291, 414, 430, 431, 434, 496, 501, 502, 503

Antonio Pigafetta, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 67, 69, 70, 78, 79, 80, 81, 83, 86, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 120, 123, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 178, 180, 181, 216, 219, 230, 256, 276, 278, 279, 282, 283, 286, 287, 288, 290, 291, 294, 299, 300, 301, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 335, 336, 338, 340, 341, 343, 347, 350, 351, 380, 384, 387, 392, 393, 395, 396, 397, 399, 402, 414, 416, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 473, 475, 485, 486, 487

Antoniotto Usodimare, 47, 140

Antuérpia, 408

Arábia, 29, 37, 50, 440

Argentina, 81, 279, 283,

Armazém da Guiné, 450, 451

Arquipélago das Visayas, 90, 93, 96, 101, 102, 466, 467, 470, 474, 476, 485, 489, 491

Arquipélago de Cabo Verde, 77, 99, 146, 183, 184, 214, 244, 258, 353, 387, 397

Arquipélago de Cuatro Islands, 67

Arquipélago de Joló, 89, 97, 291, 297

Arquipélago de São Lázaro, *ver Filipinas*

Arquipélago de Sulu, 296

Ásia, 23, 26, 27, 28, 29, 38, 39, 48, 51, 56, 101, 121, 183, 256, 259, 348, 349, 350, 352, 353, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361, 406, 407, 408, 410, 411, 412, 417, 418, 419, 467, 470, 476, 503

Atlântico Norte, 140, 320

Atlântico Sul, 321, 347, 349, 350, 353, 364

Augsburg, 112

Australia, 99

Avelino Teixeira da Mota, 233

B

Baçaim, 445

Bachão, 70, 427, 434, 496, 499

Bachian, *ver Bachão*

Badajoz, 325

Baía de San Julián, 55, 175, 278, 282, 283

Baía de Santa Maria de Agosto, 295

Baía de Tumon, 85

Baía de Umatac, 85

Balambagan, 70

Baltasar Castiglione, 52, 264, 265

Banjarmasin, 496

Bantém, 360

Barcelona, 141, 339, 448

Bartolomé Leonardo de Argensola, 375, 391, 392, 396, 430,

Bartolomeu Dias, 273

Basilan, 291, 297, 299, 304, 308

Bastião Machado, 412

Bayan Sirullah, 499

Benito Caetano, 158, 161, 166, 167

Berbera, 29

Bernaldino Melendez, 327

Bernardim de Sousa, 503, 504

Bernardino de Mendoza, 246

Bernardo Fernandes, 357

Bérrio, 146

Biscaia, 140, 328

Bordéus, 452

Borgonha, 447, 456, 457, 458, 460

Borneo, 69, 89, 97, 98, 287, 291, 293, 294, 295, 296, 299, 300, 301, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 338, 339, 468, 472, 473, 476

Brasil, 27, 78, 79, 81, 101, 116, 137, 184, 188, 193, 199, 215, 244, 246, 247, 279, 320, 323, 351, 418

Brunei, 34, 69, 336, 337, 408, 414, 415, 416, 467, 499

Burgos, 259, 318, 327, 448

Buru, 34, 70

Butuan, 67, 414, 467, 472

C

Cabo Canaveral, 157

Cabo Comorim, 36

Cabo da Boa Esperança, 50, 99, 175, 176, 177, 178, 181, 183, 184, 192, 192, 208, 236, 237, 238, 273, 360, 377

Cabo de las Flores, 70

Cabo de San Agustín, 78

Cabo de San Vicente, 163, 166, 167, 168, 262

Cabo Deseado, 84

Cabo Espichel , 273

Cabo Verde,26, 277

Cabo Vírgenes, 84, 382

Cabos Nãos, 114

Cachil Aroez, 435

Cádis, 156, 157, 158, 396

Cagayan, 70, 291, 293, 297

Calaiate, 30

Calecute, 24, 34, 112, 121, 273, 329, 442, 473

Califórnia, 356

Cambodja, 356

Canal de Solor, 70

Cananor, 29, 440, 447, 450, 451

Cantábria, 328

Cantão, 35

Capatag, 487, 492

Caraíbas, 80, 148, 183, 184, 350, 352, 407

Cardeal D. Henrique, 501

Carla Rahn Phillips, 148

Carlo Amoretti, 159, 380, 399

Carlos I, *ver Carlos V, Imperador*

Carlos o Temerário, Duque da Borgonha, 452

Carlos V, Imperador, 28, 38, 67, 77, 83, 91, 93, 112, 117, 118, 120, 159, 240, 257, 261, 262, 263, 264, 265, 275, 304, 309, 325, 328, 334, 335, 339, 347, 349, 351, 352, 378, 400, 401, 410, 412, 505

Carolus Clusius, 126

Carreira da Índia, 23, 36, 176, 180, 329, 330, 355, 361, 419

Carreira de Manila, *ver Galeão de Manila*

Carsten-Peter Warncke, 109

Cartagena, 448

Casa da Contratação de Sevilha, 28, 99, 181, 199, 200, 251, 252, 259, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 290, 317, 319, 320, 322, 324, 365, 379, 380, 388, 407, 411,

Casa da Guiné, 320, 355, 450, 451

Casa da Índia, 365, 319

Casa de Ceuta, 446

Casa Fugger, 116, 117

Castela, 38, 51, 91, 139, 140, 148, 157, 162, 176, 177, 180, 188, 215, 260, 261, 262, 264, 265, 288, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 325, 326, 337, 338, 342, 343, 349, 351, 353, 354, 364, 410, 412, 418, 454

Catalunha, 139, 141, 144

Ceilão, 23, 30, 31, 37, 56, 121, 303, 355

Ceuta, 36, 321, 455

Chamorros, 85, 86, 87, 88, 89, 101, 102

Chandules, 101

Chao Ju-kua, 467

Charles Darwin, 78

Charles de Brosses, 392

Charles I d'Anjou, 143

Charles Le Gobien, 385

Charles Wagley, 79, 101

Chaul, 444, 503

Chile, 81, 179, 266, 352, 374, 375, 388, 402

China, 23, 27, 34, 35, 36, 37, 38, 49, 50, 92, 96, 102, 157, 240, 306, 327, 355, 356, 359, 361, 408, 410, 411, 414, 418, 419, 467,

Chinchéu, 37

Chipiona, 156

Chirino, 492

Christobal Cladera, 390

Cilapulapu, 68, 93, 94, 235, 236, 240, 288, 475

Claude de Forbin, 394

Cochim, 23, 29, 30, 32, 361, 442

Colambu, 470, 471, 472, 473, 476
Colónia, 28, 118
Columbo, 30, 37
Conrad Gessner, 124
Constantinopla, 137, 157, 273
Copernico, 46, 56
Córdoba, 160
Corfação, 30
Corneille Wytfliet, 389
Cornelis Claesz, 358, 359, 361
Cornelis de Houtman, 348, 358, 360, 361
Cornelius Agrippa, 118
Corrente de Humboldt, 84
Corunha, 140, 320, 325, 326, 327, 328, 329, 330
Creta, 53
Cristóbal de Barros, 144
Cristóbal de Haro, 116, 117, 118, 176, 177, 325, 327
Cristobál Rabelo, 69, 472
Cristovão Colombo, 34, 110, 117, 140, 148, 149, 157, 203, 205, 214, 256, 257, 273, 324, 365, 377
Cruzeiro do Sul,58
Curiate, 30

D

D. Afonso III, Rei de Portugal, 273
D. Afonso V, Rei de Portugal, 215
D. Agostinho Manuel de Vasconcelos, 381
D. Álvaro da Costa, 401
D. Constantino de Bragança, 503
D. Duarte de Meneses, Vice-Rei da Índia, 356
D. Duarte de Menezes, Conde de Viana, 455
D. Duarte, Rei de Portugal, 454, 455
D. Fernando de Almeida, 23
D. Francisco de Almeida, 30, 31, 32, 375, 440, 447, 450
D. Jaime, duque de Bragança, 376
D. João de Castro, 149, 444
D. João II, Rei de Portugal, 117, 214, 446, 450, 454
D. João III, Rei de Portugal, 349, 410, 412, 505
D. Leonor, Rainha de Portugal, 375
D. Luís de Ataíde, 356
D. Manuel I, Rei de Portugal, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 110, 116, 121, 323, 376, 401, 446, 447, 499,
D. Paulo de Lima Pereira, 360
D. Sebastião, Rei de Portugal, 360
D. Catarina, Rainha de Portugal, 414
Damião Carneiro, 400
Damião de Góis, 37, 110, 114, 450, 501
Dante Alighieri, 50, 55
Danzig, 140
Darièn, 181, 183, 199, 200
Diego de Barros Arana, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 391, 392, 393, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402,
Diego Florés de Valdés, 353
Diego Martín, 407
Diego Ortiz de Zúñiga, 379
Diego Ramírez de Arellano, 362
Diego Ribero, 176, 182, 264, 265
Diego Ufano, 443
Dieppe, 351
Dinamarca, 142, 147
Dinastía Ming, 49, 96
Diogo Afonso, 355
Diogo Barbosa Machado, 378
Diogo de Almeida, 30
Diogo Dias, 29
Diogo do Couto, 354, 356, 413, 444, 500, 503
Diogo Gomes, 47
Diogo Lopes de Azevedo, 431
Diogo Lopes de Sequeira, 32, 34, 376
Diogo Ribeiro, 410, 417, 500

Diogo Soares de Albergaria, 37
Diogo Velho da Chancelaria, 27
Dirck Gerritsz Pomp, 355, 356, 361
Diu, 24, 31, 440, 442, 444, 501
Domingo Francisco de San Antón Muñón Chimalpahin Cuauhtlehuanitzin, 419
Domingos Teixeira, 267, 411, 412
Dongchong, 35
Duarte Barbosa, 27, 69, 121, 122, 289, 290, 300, 301, 309, 337, 500
Duarte de Armas, 145, 146
Duarte de Resende, 200, 201
Duarte Fernandes, 33
Duarte Gomes Solis, 419
Duarte Lopes, 114
Duarte Pacheco Pereira, 359, 442

E

Eduardo VI, Rei de Inglaterra, 352
Edward Cliffe, 393
Egipto, 136, 137
Elías Salaverría, 100
Elizabeth Horodowich, 56, 57
Enkhuizen, 357
Equador, 38, 177, 179, 189, 203, 236, 291, 292
Erasmo de Roterdão, 109, 111
Ercole I d' Este, 48
Eric Reith, 136, 143
Ernst van den Boogaart, 365
Escalande de Mendoza, 134
Escandinávia, 361
Espanha, 28, 22, 45, 47, 48, 49, 53, 54, 56, 57, 116, 139, 140, 141, 143, 215, 253, 302, 303, 315, 318, 347, 407, 409, 411, 414, 415, 426, 429, 443, 444, 448, 451, 454, 458, 459, 465, 466, 469, 473, 475, 476, 503
Estado da Índia, 23, 33, 36, 411, 413, 418, 427, 433, 435,
Esteban Rodriguez, 407
Estêvão da Gama, 459
Estevão Gomes, 176, 239, 324, 326, 327, 329, 383
Estreito de Bab el Mandeb, 30
Estreito de Balabac, 70, 296
Estreito de Basilan, 299, 308
Estreito de Magalhães, 83, 101, 109, 115, 177, 183, 244, 247, 250, 256, 257, 262, 263, 266, 286, 309, 347, 349, 351, 352, 353, 357, 361, 362, 363, 364, 388, 395, 396
Estreito de Malaca, 215, 239
Estreito de Surigao, 67, 70
Estreito de Todos os Santos, *ver Estreito de Magalhães*
Estreito do Panamá, 259, 264
Ettore Bravetta, 447
Europa, 24, 31, 38, 46, 47, 51, 54, 58, 62, 71, 83, 95, 96, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 120, 121, 122, 126, 134, 135, 136, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 156, 157, 167, 178, 193, 222, 256, 264, 267, 273, 274, 318, 320, 330, 350, 352, 356, 357, 359, 361, 410, 418, 456, 460
Eusébio da Veiga, 193, 195
Eustaquio Fernandez de Navarrete, 384

F

Fedor Jagor, 489
Felipe Bravo, 385, 395
Felipe de Salcedo, 407
Felipe II, Rei de Castela, 89, 210, 251, 252, 259, 352, 353, 354, 355, 357, 365, 407, 409, 411, 418
Felipe III, Rei de Castela, 418, 419
Felipe IV, Rei de Castela, 85
Felipe Villiers d'Isle-Adam, 53, 167
Ferdinad Denis, 374, 391, 399
Fernand Braudel, 65, 347
Fernández de Oviedo, 378, 391, 399, 410
Fernando Colombo, 394
Fernando de La Torre, 432

Fernando o Católico, Rei de Aragão, 214, 148, 447, 448, 449, 453, 454

Fernando Oliveira, 146, 147

Fernão Baldaia, 429

Fernão Cotrim, 30

Fernão de Magalhães, 23, 27, 28, 32, 34, 36, 38, 39, 45, 46, 47, 48, 51, 54, 55, 56, 66, 67, 68, 69, 70, 79, 82, 84, 85, 90, 91, 93, 94, 97, 102, 108, 111, 112, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 123, 126, 146, 149, 158, 159, 168, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 184, 189, 192, 200, 206, 210, 215, 216, 219, 221, 223, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 256, 257, 258, 260, 261, 262, 263, 266, 267, 268, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 283, 286, 287, 288, 290, 291, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 309, 310, 319, 324, 325, 331, 334, 335, 337, 347, 349, 362, 363, 364, 365, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 382, 387, 388, 395, 400, 402, 403, 406, 415, 416, 417, 419, 426, 427, 466, 467, 468, 469, 470, 472, 473, 474, 476, 496, 500, 502, 503

Fernão Lopes de Castanheda, 146, 206, 216, 222, 287, 301, 302, 308, 309, 432, 500, 501

Fernão Peres de Andrade, 36, 37, 38

Ferrara, 25, 48, 49, 53

Filipinas, 22, 45, 67, 89, 98, 178, 187, 239, 262, 285, 286, 288, 295, 299, 303, 305, 405, 409, 412, 466, 467, 472, 473, 475, 476, 485, 486, 493

Flandres, 140, 330, 347, 448

Florença, 48, 452

Fogo de Santelmo, 77, 307, 393

Fr. Cantius Kobak, 488

Fr. Francisco Ignacio Alcina, 487, 488, 489, 490, 491, 493

França, 139, 167, 273, 321, 347, 349, 350, 351, 352, 363, 364, 374, 442, 453, 456, 457, 459

Francanzano Montalbboldo, 110

Francesco Cancellieri, 389

Francesco Carletti, 406

Francesco Chiericati, 48, 49, 50, 51

Francesco Guicciardini, 47

Francesco II Gonzaga, 49, 52

Francis Drake, 239, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 251, 322, 352, 353, 357, 362, 395

Francis Fletcher, 246

Francisco Adolpho de Varnhagen, 382, 388

Francisco Albo, 70, 71, 159, 183, 262, 287, 293, 299, 307, 309, 382, 395, 396

Francisco Álvares, 114

Francisco Coello (de Portugal y Quesada), 386

Francisco Colin, 386

Francisco da Silva Telles, 400

Francisco de Almeida, 30, 31, 32, 375, 440, 447, 450

Francisco de Mejía, 327

Francisco de Sousa Tavares, 501

Francisco de Ulloa, 352

Francisco Faleiro, 216, 261, 378

Francisco Gali, 356, 359

Francisco Gómez Rengifo, 249

Francisco Hernández de Córdoba, 260

Francisco I, Rei de França, 350, 351,

Francisco López de Gómara, 82, 112, 380, 391, 397, 410

Francisco Pacheco Isla, 159, 161, 166, 167

Francisco Pais, 355, 356

Francisco Pinelo, 199

Francisco Pizarro, 266

Francisco Rodrigues, 27, 34, 37, 497, 498

Francisco Santos García, 249

Francisco Serrão, 32, 34, 38, 122, 218, 239, 260, 261, 271, 376, 382, 387, 426, 455, 459, 499, 502

Francisco Vázquez, 81

François Arago, 394

François Maelson, 357

François-Edmond Pâris, 134

Frankfurt, 112

Frei Antonio de la Calancha, 392

Frei Vicente da Fonseca, 354, 434

G

Gabriel Rebelo, 413, 414, 430, 431, 432, 499, 501, 502, 503, 504, 505,
Gaia, 147, 244
Galeão de Manila, 210, 356, 406, 417, 419
Galileu Galilei, 193, 208,
Galiza, 140, 330, 331,
Gallinari, 64
Garcia de Orta, 124
Garcia de Resende, 27
García de Toreno, 182, 259, 262, 263, 264, 342,
Garcia Henriques, 434
Garcia Jofre de Loaísa, 177, 325, 327, 329, 331, 349, 406
Gaspar Correia, 149, 302, 401, 427, 430, 431, 500, 501
Gaspar da Gama, 26
Gaspar da Índia, 26, 31,
Gaspar de Correa, 93
Gaspar de Quesada, 276, 277, 280, 281,
Gaspar de Vargas, 245, 246, 247
Gaspar Rebelo, 352
Gastón de Peralta, 407
Geilolo, 426, 429, 431, 502, 503,
Gelmirez, Bispo de Santiago, 139
Génova, 137, 140, 143, 273,
Gerard Mercator, 266
Gernika, 141
Gerrit van Afhuyssen, 361
Giacomo Trotti, 49
Giambattista Ramusio, 47, 54, 55, 56, 120, 122, 373, 379, 497
Gilolo, 499
Ginés de Mafra, 181, 184, 287, 303, 309
Giordano Bruno, 56
Giovanni da Pian del Carpine, 83
Giovanni Pietro Maffei, 376
Giovanni Pietro Vivaldi, 351
Giovanni Salviatti, 264
Giovanni Verrazano, 350
Girolami Sernigi, 121
Goa, 21, 36, 274, 354, 355, 356, 357, 359, 361, 414, 416, 429, 433, 436, 439, 440, 441, 460, 472,
Godfrey Baldacchino, 64
Golfo da Guiné, 325
Golfo de Bengala, 33
Golfo de Cádiz, 156, 168
Golfo Pérsico, 30, 358
Gomes Eanes de Zurara, 321, 455
Gonçalo Fernández de Oviedo, 410
Gonçalo Gomes de Azevedo, 435
Gonçalo Pereira, 412, 416, 434
Gonçalo Pereira Marramaque, 412, 416
Gonzagas, 48
Gonzalo de Illescas, 392
Gonzalo de Vigo, 85
Gonzalo Fernández de Córdoba, 449
Gonzalo Gómez de Espinosa, 69, 97, 180, 183, 238, 280, 285, 286, 295, 301, 333, 334, 337, 342, 501
Goram, 496
Gorontalo, 496
Guam, 66, 67, 84, 85, 88, 89, 178, 236, 239, 288, 467, 485, 487
Guantayl, 336, 340, 342
Guillaume Postel [Gulielmo Postello], 388, 389
Guiné, 77
Guipúzcoa, 406
Gutenberg, 157
Guy de Tachard, 192, 195, 199
Guzarate, 444

H

Hairum, 413
Hans Holbein, 109
Heinrich Ehinger, 117
Henrique de Malaca, 67, 468, 469, 470, 472, 473, 475

Henrique de Sá, 413
Henrique VII, Rei de Inglaterra, 350
Henrique VIII, Rei de Inglaterra, 351
Henry Latimer, 351
Hernán Cortés, 241, 260, 408, 410, 502
Hernando Colón, 259
Hieronimus Megiser, 113
Hieronymus Münzer, 117
Hitu, 498
Huelva, 156, 157
Humabon, Rajá de Cebu, 67, 68, 93, 95, 290, 471, 472, 473, 474, 475
Huygens, 208

I

Ignacio Fernandez Vial, 146
Ilha de Poro, 67
Ilha Dauis, 492
Ilha de Bandam, 34, 69, 70
Ilha de Banggi, 291, 295, 309
Ilha de Bantayán, 94
Ilha de Basilan, 297
Ilha de Bohol, 67, 69, 94, 292, 302, 309, 336, 387, 412, 413, 415, 416, 492
Ilha de Cebú, 67, 68, 69, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 102, 285, 286, 287, 288, 290, 291, 292, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 309, 310, 336, 337, 408, 411, 415, 416, 467, 470, 472, 473, 474, 475
Ilha de Cozumel, 260
Ilha de Doi, 70
Ilha de Hainão, 37
Ilha de Halmahera, 413
Ilha de Homonhon, 67, 467, 469, 475, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494
Ilha de Java, 356, 358
Ilha de La Palma, 244
Ilha de Leyte, 67, 89, 90, 94, 288, 303, 409, 487, 488, 488, 491, 492
Ilha de Limasawa, 67, 412, 413, 415, 485, 491, 492
Ilha de Luzon, 240, 295, 303, 337, 414, 467, 468, 470
Ilha de Mactan, 38, 68, 93, 94, 102, 235, 236, 240, 285, 286, 288, 289, 290, 291, 302, 475, 485,
Ilha de Makian, 426
Ilha de Mallúa, 70
Ilha de Marinduque, 94
Ilha de Mazaua, 469, 470, 472
Ilha de Mindanao, 67, 70, 94, 97, 291, 292, 293, 297, 300, 301, 303, 304, 308, 336, 387, 467, 471, 472, 476, 479, 483, 484, 485, 489, 490, 491, 493,
Ilha de Mindoro, 467
ilha de Morotai, 70, 413
Ilha de Nagros, 91
Ilha de Palawan, 57, 69, 70, 97, 291, 293, 296, 303, 307, 308, 333, 334, 338, 340, 343, 470, 475
Ilha de Panay, 91, 94, 475, 488, 491
Ilha de Panglao, 69
Ilha de Panoan, 70
Ilha de Quipit, 293, 336
Ilha de Rau, 70
Ilha de Rota, 29, 67, 116, 119, 130, 156, 296, 302, 308, 320, 347, 349, 350, 358, 360, 361, 362, 406, 411, 414, 417, 419, 426, 427, 429, 432, 496, 499
Ilha de S. Felix, 396
Ilha de Samar, 67, 89, 94, 288, 303, 409, 467, 485, 487, 488, 489, 491, 492
Ilha de San Pablo, 66, 84
Ilha de Sanghi, 297
Ilha de Santiago, 244
Ilha de Santo Ambrósio, 396
Ilha de Santo Antão, 214
Ilha de Sarangani, 297, 304
Ilha de Soela, 70
Ilha de Suluan, 67, 70, 89, 201, 483, 485, 488, 489, 493
Ilha de Sunda, 427, 467, 468
Ilha de Talapao, 69
Ilha de Tider, 455

Ilha de Tidore, 285, 286, 291, 297, 298, 299, 309, 436
Ilha de Yunagán, 69
Ilha de Zalba, 70
Ilha Dinagat, 67
Ilha dos Ladrões, *ver Guam*
Ilha dos Leões, 81
Ilha dos Pinguins, 81
Ilha dos Tubarões, 66, 84, 396
Ilha Negros, 487
Ilhas Canárias, 50, 148, 158, 163, 167, 175, 183, 184, 236, 331
Ilhas Carolinas, 66
Ilhas Celebes, 305, 472
Ilhas da Micronesia, 85
Ilhas das Especiarias, *ver Ilhas Molucas*
Ilhas de Banda, 34, 69, 70, 208, 427, 435, 499
Ilhas de Cabo Verde, 77
Ilhas de Geilolo, 502
Ilhas de Lucipara, 499
Ilhas Desventuradas, 396
Ilhas Malvinas, 177, 283
Ilhas Marianas, 66, 67, 70, 85, 101
Ilhas Molucas, 23, 27, 33, 34, 36, 38, 50, 66, 69, 70, 71, 97, 98, 102, 117, 118, 122, 126, 163, 165, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 188, 192, 215, 216, 256, 259, 260, 261, 263, 264, 265, 266, 286, 287, 290, 291, 292, 293, 294, 296, 297, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 322, 325, 327, 328, 334, 336, 337, 343, 349, 350, 351, 352, 355, 358, 375, 387, 402, 403, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 435, 436, 466, 468, 471, 472, 474, 476, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505
Ilhas Riau-Lingga, 496
Império Madjapahit, 467
Índia, 48, 51, 53, 56, 157, 176, 180, 215, 267, 273, 274, 373, 375, 398, 400, 401, 439, 472, 476, 496, 497, 499, 500, 501, 503, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 110, 121, 124, 146, 149, 206, 319, 320, 322, 325, 327, 328, 329, 330, 342, 354, 355, 358, 360, 361, 365, 375, 376, 377, 410, 411, 413, 416, 418, 419, 427, 433, 435, 439, 440, 444, 447, 450, 460, 500, 501, 503
Índias de Castela, 323
Inglaterra, 120, 140, 147, 243, 246, 321, 345, 347, 351, 352, 353, 357, 358, 359, 362, 363, 364, 365, 447, 453, 460
Iraque, 138
Irlanda, 135, 273,
Irmãos Faleiro, 187, 188,
Isabel a Católica, Rainha de Castela, 214, 448
Isabel de Portugal, 264, 265,
Isabel I, Rainha de Inglaterra, 246, 352, 357, 358, 360, 361,
Isabella d'Este, 48, 49,
Islandia, 273
Israel, 138
Istmo do Panamá, 274
Itália, 44, 112, 120, 134, 139, 143, 144,147, 244, 273, 347, 350, 443, 452, 453, 454, 456, 459

J

Jacob Fugger, 110, 117
Jacob Le Maire, 362
Jacob Mahu, 362
Jacopo Angelo, 47
Jacopo Barbari, 145
Jacques Cartier, 351
Jacques Cook, 383
Jaime Ferrer, 214
Jaime Martinez Fortun, 407
Jamie Lancaster, 358, 360
Jan Huygen van Linschoten, 345, 346, 348, 354
Jan Outghersz, 362
Japão, 38, 355, 356, 359, 408, 411, 415

Jaques Lefèvre d'Etaples, 54
Jarandilla de la Vera, 458, 459
Java, 33, 34, 356, 358, 360, 431, 467, 468, 472, 496, 499
Javier Roberto González, 82
Jean Alphonse, 351
Jean Chrétien Ferdinand Hoefer, 387
Jean Nicot, 350
Jean Picard, 196
Jean Reinaud, 391
Jean Rotz, 352
Jean-François de Roberval, 351
Jean-Pierre Sosson, 143
Jerez de la Frontera, 156
Jérôme Lalande, 196
Jerónimo Osório, 118
Joan Martines, 244
João Afonso, 349
João Balieiro, 440
João Baptista Lavanha, 354
João Caboto, 350
João Coelho, 33
João de Andrade Corvo, 403
João de Barros, 24, 33, 35, 36, 146, 200, 205, 216, 220, 287, 301, 302, 309, 376, 391, 426, 435, 500
João de Lisboa, 116, 216, 357
João Lopes de Carvalho, 69, 83, 97, 98, 291, 292, 293, 295, 300, 301, 302, 303, 304, 308, 309, 337, 387
João Pacheco, 321
João Pereira Dantas, 364
João Serrão, 34, 213, 218, 382, 387, 426, 455, 459, 502
Jobst Ruchamer, 111
Jodocus Hondius, 357
Jofre García de Loaysa, 177, 325, 327, 329, 331
Johan Huttich, 56
Johann Müller, 209
Johann Schöner, 117
Johannes Werner, 213, 216
John Byron, 392
John Childey, 353
John Davies, 360
John Locke, 65, 500
John M. Steele, 192, 204
John Wolfe, 358
Joló, 89, 97, 291, 297
Jörg Breu, 113
Jorge Álvares, 21, 27, 35, 36,
Jorge de Albuquerque, 35
Jorge de Menezes, 434
Jorge Reinel, 38, 261
José Antonio de Alzate y Ramírez, 267
José Aráنtegui y Sanz, 443
José de Acosta, 361, 398
José de Espinosa (y Tello), 384
José de Vargas y Ponce, 380
José Ferrer de Couto, 380
José Luis Casado Soto, 135, 139
José Luis Comellas, 81, 82
José March y Labores, 380
José Maria Latino Coelho, 403
José Monteiro da Rocha, 188, 203
Joseph de Veitia Linage, 379
Joseph Martinez de la Puente, 398
Joseph-François Lafitau, 376
Juan Baptista Pastene, 352
Juan Batista de Punzorol, 342
Juan da Silva, 354
Juan de Aranda, 28, 388
Juan de Cartagena, 45, 77, 184, 236, 237, 276
Juan de Grijalva, 260
Juan de la Cosa, 148, 149, 259
Juan de Loriaga, 280
Juan de Medina, 91
Juan de Solorzano Pereira, 379
Juan Díaz de Solís, 259, 260, 262
Juan Felix de la Encarnación, 476

Juan Francisco de San Antonio, 391
Juan González de Mendoza, 418
Juan Ladrillero, 352
Juan Pascual, 248
Juan Rodríguez Mafra, 325
Juan Rodríguez Serrano, 325, 337
Juan Sebastian Elcano, 45, 46, 51, 69, 70, 71, 78, 85, 89, 98, 99, 108, 111, 118, 119, 123, 158, 159, 160, 168, 175, 177, 179, 180, 181, 182, 183, 238, 256, 257, 258, 262, 263, 265, 276, 281, 286, 287, 296, 310, 321, 325, 334, 337, 342, 347, 348, 349, 387, 397, 399, 406, 469, 500, 502, 503
Julius Bautista, 91

K

Kalimantan, 496
Kanlaon, 487
Kenneth Hall, 95

L

Lanzaroto Malocello, 140
Laredo, 448
Las Marismas de Bonanza, 156
Lawrence J. Cunningham, 86
Leguizamón, 240
Leipzig, 112, 394
Leon de Espeleta, 473
Leone Pancaldo, 303, 351
Lifau, 70
Lille, 452, 458,
Lisboa, 21, 23, 26, 27, 28, 29, 32, 36, 37, 38, 116, 137, 140, 145, 146, 176, 216, 244, 273, 275, 318, 320, 327, 330, 349, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 371, 375, 376, 378, 379, 401, 402, 403, 406, 410, 414, 416, 439, 441, 442, 443, 445,453, 455, 460
Loarca, 487, 488, 489, 491,
Lombardia, 47
Lope Hurtado de Mendoza, 322, 410
López de Gómara, 82, 112, 391, 410
Lopo Homem, 261
Lord Stanley of Alderly, 410
Louis Figuier, 394
Louis Le Comte, 394
Louis-Antoine de Bougainville, 384, 398
Louis-Guillaume Otto, 390
Lourenço de Almeida, 30
Lucas Jaaanszoon Waghnaer, 359
Ludovico de Varthema, 111, 112, 451,
Ludwig Friedrich Kaemtz, 395
Luís de Albuquerque, 122, 215, 223, 502, 504
Luís de Camões, 403
Luis de Mendoza, 280, 276, 277, 279,
Luis de Velasco, 407, 409,
Luís Teixeira, 357
Luísa de Sabóia, 350

M

Macapatag, 487, 488, 489, 492
Macau, 274, 355, 356, 411,
Madagáscar, 29, 32, 358, 360,
Madrid, 243, 251, 337, 339, 347, 353, 363, 374, 378, 396, 398, 401, 419, 444,
Madura, 33, 97, 98, 496
Mahumed Siah, 32
Malabar, 24, 121,
Malaca, 21, 22, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 67, 121, 182, 215, 239, 260, 262, 274, 290, 291, 296, 300, 301, 309, 322, 355, 356, 360, 361, 375, 376, 408, 411, 414, 415, 417, 426, 429, 433, 434, 436, 440, 447, 467, 468, 472, 473, 498, 499, 501
Málaga, 156, 448, 454
Malásia, 36, 97, 215

Malines, 450
Maluco, *ver Ilhas Molucas*
Manila, 97,173, 174, 175, 210, 289, 356, 406, 411, 417, 418, 419
Manilio Orlandi, 459
Mantua, 43, 44, 46, 48, 49, 51, 52, 53
Manuel Álvares, 357
Manuel Ayres do Casal, 392
Manuel Buzeta, 385, 395
Manuel de Faria e Sousa, 376, 378
Manuel de la Puente y Oloa, 200
Manuel de Sousa Coutinho, 356
Manuel de Vasconcelos, 412, 413
Manuel Pessanha, 273
Manuel Pinheiro Chagas, 403
Mar Adriático, 143
Mar Báltico, 140, 144
Mar das Caraíbas, 183
Mar das Celebes, 286, 291, 296, 297, 299, 303, 304, 306, 308, 310, 286, 291, 296, 297, 299
Mar de Banda, 500
Mar de Solís, *ver Rio da Prata*
Mar de Sulu, 286, 291, 295, 296, 303, 304, 306, 307, 308
Mar del Sur, *ver Oceano Pacífico*
Mar do Norte, 177, 247, 259, 267, 408
Mar do Sul da China, 306
Mar Mediterrâneo, 47, 50, 53, 273
Mar Tirreno, 142
Mar Vermelho, 29, 30, 37, 138, 427
Maranhão, 400
Marco Polo, 26, 57, 58, 120, 240,
Maria Alexandra Carbonell Pico, 140
Maria Tudor, Rainha de Inglaterra, 352
Mariana de Áustria, Rainha de Castela, 85
Marin Sanudo, 51, 52
Mario Cams, 196
Mario Zamora, 87
Marismas del Guadalquivir, 156
Marrocos, 428, 433
Martim Behaim, 117, 388, 402
Martin Cinturion, 500
Martin de Uriarte, 349
Martín Enríquez de Almansa, 245, 247, 249, 250
Martín Fernández de Navarrete, 287, 402
Martin Iñiguez, 429
Martín Méndez, 333, 334, 335, 336, 338, 340, 342, 343
Martin Waldseemüller, 27, 121
Mascate, 30
Matias de Albuquerque, 360, 361
Matteo Ricci, 58
Matthaus Lang von Wellenburg, 28, 82, 118
Maur-François Dantine, 383
Mauro Bondioli, 143
Maximiliano Transilvano, 28, 54, 82, 118, 119, 120, 123, 176, 181, 287, 304, 373
Melanesia, 102
Meridiano de Greenwich, 189, 190, 229
Messina, 53
México, 53, 214, 245, 246, 248, 249
Michael Butterfield, 196
Michel de Seure, 350
Miguel de Loarca, 488
Miguel López de Legazpi, 85, 92, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 412, 415, 416, 417, 492
Milão, 48
Mogadicho, 29
Monteiro da Rocha, 188, 189, 203
Montevideo, 81, 277
Moro, 336, 339, 413, 493

N

Nagasáqui, 355
Nápoles, 143, 244, 442, 449
Nau *Concepción,* 69, 77, 146, 168, 184, 238, 276, 280, 281, 288, 291, 292, 302, 303, 308, 336
Nau do Trato, 355

Nau *Niña,* 148

Nau *Pinta,* 148

Nau *S. Gabriel,* 146,

Nau *S. Rafael,* 146

Nau *San Antonio,* 77, 146, 176, 185, 262, 290, 168, 239, 262, 275, 277, 278, 280, 281, 282

Nau *Santa Cruz,* 336

Nau *Santa Maria,* 99, 148, 156, 295, 342, 395

Nau *Santiago,* 77, 139, 146, 160, 167, 168, 238, 239, 244, 271, 272, 276, 280, 283, 289, 290, 339, 344, 371

Nau *Trinidad*, 69, 70, 77, 97, 146, 168, 173, 174, 175, 180, 181, 183, 236, 237, 238, 275, 277, 280, 285, 286, 288, 292, 296, 297, 298, 299, 338, 339, 341, 342, 343, 349, 467, 469, 478

Nau *Victoria*, 45, 49, 50, 69, 70, 77, 97, 98, 99, 144, 164, 158, 165, 168, 173, 174, 175, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 238, 262, 276, 277, 280, 281, 285, 286, 288, 292, 296, 297, 298, 299, 334, 335, 338, 339, 341, 343, 387, 398, 399, 478

Niccoloso da Recco, 140

Nicholas Durrand de Villegagnon, 350

Nicolau de Sousa, 446

Nova Espanha, 34, 245, 247, 250, 266, 357, 407, 409, 410, 412, 429

Nuno da Cunha, 434, 501

Nuno da Silva, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 322, 323, 353, 357

Nuño García de Toreno, 10, 182, 262, 264, 342

Nuno Vaz Pereira, 375

O

Oceano Atlântico, 45, 50, 71, 77, 81, 120, 134, 151, 158, 178, 182, 183, 244, 251, 258, 259, 260, 263, 273, 274, 277, 286, 316, 322, 348, 350, 352, 357, 358, 360, 362, 365, 407

Oceano Índico, 21, 29, 30, 31, 33, 37, 44, 71, 99, 109, 134, 138, 157, 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184,264, 273, 274, 322, 349, 353, 354, 357, 358, 359, 362, 365, 406, 407, 433, 434, 435

Oceano Pacífico, 21, 34, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 54, 61, 77, 81, 82, 84, 109, 159, 173, 175, 177, 210, 239, 255, 256, 258, 259, 260, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 274, 290, 292, 306, 316, 319, 321, 322, 347, 359, 384, 408, 410, 417, 465

Odoardo Stivini, 53

Ole Crumlin-Pedersen, 136

Olivier van Noort, 294, 362, 385

Omã, 30

Omeyas, 273

Ormuz, 24, 30, 36, 274, 440

P

Pacecalam, 339, 340

Pacém, 32, 427

Pacífico Sul, 347, 349, 350, 352, 353, 364

País Basco, 137, 140, 141, 146

País de Gales, 147

Pais de Sousa, 30

Países Baixos, 273, 347, 364, 447, 460

Panamá, 34, 148, 181, 183, 259, 260, 264, 265, 266, 267, 274, 417

Pantaleone Queirolo, 140

Paolo Giovio, 52

Papa Clemente VII, 51, 52, 264

Papa Júlio II, 31

Papa Leão X, 24, 274

Paris, 53, 57, 118, 195, 196, 199, 298, 391, 395, 399, 411

Parque natural de Doñana, 156

Pasai, 467

Pasisir, 496, 498, 499, 505

Patagonia, 55, 81, 82, 101, 102, 175, 177, 271, 172, 283, 326, 390

Pedrarias Dávila, 199, 260
Pedro Alfonso de Lorosa, 180
Pedro Álvares Cabral, 26, 29
Pedro de Avendaño de Villela, 419
Pedro de Mariz, 375
Pedro de Medina, 266
Pedro de Valdivia, 352
Pedro Mártir de Angleria, 47, 82, 381, 397
Pedro Murillo de Velarde (y Bravo), 386
Pedro Reinel, 36, 38, 261
Pedro Sánchez de la Reina, 280
Pedro Sarmiento de Gamboa, 353, 395, 396
Pedro Texeira, 267
Pegu, 23, 24, 33, 35, 444
Península de Malaca, 262
Península de Morotia, 413
Peninsula do Iucatão, 259, 260
Península Ibérica, 137, 138, 141, 273, 281, 348, 429
Península da Malásia, 496
Pero de Albuquerque, 30
Pero Vaz Fragoso, 357
Persia, 29, 50
Perú, 249, 250, 266, 352
Petrus Plancius, 358
Philippe Villiers de l'Isle-Adam, 53
Pierre Giles, 118
Pierre Leroux, 391
Pierre Plun, 407
Pietro Sardi, 451, 459
Pimentel Barata, 136
Pinar de la Algaida, 156
Pisa, 139, 273
Planisfério Kunstman IV, 178
Plinio, o Velho, 78
Plymouth, 244
Porto, 244, 252, 403, 446
Portugal, 24, 27, 28, 30, 31, 33, 36, 37, 51, 53, 54, 56, 57, 71, 110, 116, 117, 121, 126, 131, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 150, 157, 167, 176, 177, 180, 208, 214, 215, 223, 235, 236, 243, 261, 262, 264, 265, 273, 274, 275, 286, 315, 316, 317, 318, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 335, 346, 351, 354, 363, 364, 374, 375, 378, 380, 391, 401, 402, 403, 405, 414, 416, 418, 419, 441, 446, 449, 450, 451, 459, 460, 472, 495, 499, 501, 503, 505
Praga, 405, 407
Províncias Unidas, 345, 349, 354, 363, 364, 365,
Prudencio de Sandoval, 381
Ptolomeu, 109, 114, 115
Puerto de Huatulco, 245, 249
Puerto de los Leones, 326
Puerto de Santa María, 156
Puerto Deseado, 81
Puerto Galera, 467
Puerto San Julián, 55, 84, 173, 175, 222, 235, 236, 237, 238, 239, 241, 271, 272, 276, 278, 282, 283, 290
Punta Arenas, 247

Q

Qanzhou, 37
Quesada, 237, 276, 277, 280, 281
Quíloa, 21, 29
Quipit, 292, 293, 336, 475
Quirino da Fonseca, 135, 148, 149

R

Rabelo, 472, 473
Rajah Calanao, 470
Rajah Siauwi, 472
Ramón Bonifaz, 162
Regimo Diraja, 467
Regiomontanus,192, 204, 209, 219, 222, 227, 228, 229

René Augustin Constantin de Renneville, 385
Richard Dawkins, 136
Richard Eden, 56
Richard Hakluyt, 358
Richard Hawkins, 353
Richard Walter, 384
Rio Arade, 137
Rio Bétis, 77, 161
Rio da Prata, 27, 38, 78, 81, 101, 116, 175, 177, 245, 260, 277, 278, 350, 382
Rio de Janeiro, 78, 79, 101, 102, 205, 208, 210, 213, 220, 221, 222, 223, 224, 227, 228, 230, 231, 232, 238, 277, 282, 292
Río de Solís, *ver Rio da Prata*
Rio Gambia, 47
Rio Ganges, 33
Rio Guadalquivir, 155, 156, 158, 168
Rio Orinoco, 62
Rio Santa Cruz, 83
Rio Zaire, 36
Rio Zhu Jiang, 35
Robert Fitz-Roy, 383
Robert Louis Stevenson, 62
Robert Thorne, 351
Rodrigo de Espinosa, 407
Roger Barlow, 351
Rolando Laguarda Trias, 188, 221, 222, 233
Roma, 24, 31, 46, 48, 51, 52, 154, 112, 118, 137, 389
Roterdão, 109, 111, 362
Rousseau, 65
Rudiger von Geldern, 451
Rui de Araújo, 34
Rui de Brito Patalim, 35
Rui Faleiro, 176, 188, 200, 213, 216, 217, 218, 219, 220, 223, 231, 232, 237, 240, 261, 262, 275, 335, 375, 377, 378, 379, 380, 382, 388, 391, 230, 334 230, 334, 377
Rui Lopes, 426, 503
Rússia, 361
Ruy Lopez de Villa Lobos, 429

S

Sabóia, 350
Salamanca, 124, 219, 222, 227
Salvador Bernabeu, 70
Samatra, 21, 32, 408, 427
San Juan de Alfarache, 160
San Vicente, 135, 163, 166, 167, 168, 183, 262, 267
San Vicente de la Barquera, 135
Sancho de Gutiérrez, 266
Sancho de Tovar, 29
Sancho Ortiz de Matienzo, 199
Sangajes, 428
Sanlúcar de Barrameda, 45, 55, 77, 155, 156, 157, 158, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 235, 236, 244, 275, 285, 286, 290, 299, 310
Sanlúcar de Guadiana, 446
Santa Cruz de Coimbra, 446, 450
Santiago de Compostela, 139
Santo Domingo, 321
São Jorge da Mina, 235, 236, 237, 320, 325
São Julião, 221
Sebastian Münster, 109, 114, 115, 124
Sebastião Alvares, 177, 237, 391, 401
Sebastião Caboto, 200, 349, 351, 352
Sebastião Francisco Mendo Trigoso, 403
Serra Leoa, 237
Sevilha, 27, 28, 38, 77, 82, 99, 123, 140, 156, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 176, 177, 188, 193, 199, 202, 205, 216, 218, 219, 220, 222, 223, 227, 228, 229, 230, 231, 236, 251, 252, 255, 258, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 275, 290, 299, 317, 318, 320, 324, 325, 327, 328, 329, 330, 333, 343, 351, 375, 378, 379, 382, 383, 387, 388, 391, 398, 399, 400, 401 ,407, 448, 500
Sharif Makdon, 97
Sião, 24, 33, 192, 356, 408, 444, 467
Sicília, 455
Sierra de la Calle, 91
Simão Afonso, 426

Simão de Alcáçova, 325, 326, 352
Simon de Colines, 54
Simón de Miranda, 249
Simon Grynaeus, 109, 112
Sines, 459
Soar, 30
Socotorá, 30
Sofala, 21, 447, 451
Stefan Zweig, 71
Sulawesi, 496
Sumatra, 97, 182, 467, 496

T

Tanauan, 488
Tânger, 454
Tarkibun as Katarabumi, 431
Tatomoetoe, 69
Tehuelches, 75, 81, 83, 84, 101, 102
Tenerife, 77, 99, 163, 382
Tenochtitlan, 241
Ternate, 34, 70, 180, 260, 413, 426, 427, 428, 429, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 468, 492, 496, 498, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504
Terra Nova, 150, 327, 453
Thomas Cavendish, 353, 360, 362
Thomas More, 109, 111
Thomas Wolsey, 351
Tidore, 69, 70, 98, 99, 123, 173, 174, 175, 179, 183, 285, 286, 287, 290, 291, 297, 298, 299, 307, 309, 309, 310, 325, 429, 428, 426, 397, 343, 337, 336, 327, 432, 435, 436, 468, 469, 471, 473, 476, 476, 496, 498, 499, 500, 501, 503
Timor, 70, 71, 99, 163, 165, 183, 470
Toledo, 214, 317, 448
Tomas Pires, 468
Tomaso Deti, 121
Tomé Pires, 121
Tommaso Campanella, 46, 56
Tondo, 467
Torquato Tasso, 55
Tratado de Alcáçovas, 273
Tratado de Saragoça, 326, 330, 349, 341, 352, 410, 412
Tratado de Tordesilhas, 117, 215, 322, 349, 351, 352, 353
Tratado de Zaragoza, 256, 265, 266
Trebujena, 156
Tristão da Cunha, 112, 447
Tristão de Ataíde, 434, 501
Tristão de Menezes, 426
Tristão de Paiva, 444
Tuan Maamud, 333, 335, 336, 338, 339, 340, 341, 342, 343
Tupinambá, 75, 76, 78, 79, 101, 102, 137
Turquia, 136, 137, 139, 343, 136

U

Ulm, 219, 222, 228, 229, 230
Urbino, 48

V

Valdivia, 266, 352
Valentim Fernandes, 26
Valladolid, 28, 92, 118, 175, 176, 240, 262, 318, 335, 379, 387, 397, 400, 480
Vannoccio Biringuccio, 445
Varazze, 140
Vasco da Cunha, 444
Vasco da Gama, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 133, 146, 149, 365, 377
Vasco Gallego, 325
Vasco Nuñez de Balboa, 34, 84, 259, 264, 267, 268, 274, 316
Vaticano, 266

Veneza, 46, 48, 51, 52, 53, 54, 57, 120, 137, 145, 273, 457
Venezuela, 407
Veracruz, 407
Vicente da Fonseca, 354, 434
Vicente Rodrigues, 355, 361
Vicente Sodré, 29
Vicente Yáñez Pinzón, 259
Vicenza, 45, 47, 48, 53, 55, 162
Vijayanagara, 444
Villalobos, 89, 266, 409, 414, 426, 491
Visayos, 75, 76, 94, 95, 101, 466, 475
Vitara, 33, 69, 177, 281,
Viterbo, 46, 53
Voltaire, 389, 390

W

Walter de Milemete, 443
Welser, 117
Werner, 213, 217, 218, 219, 220, 220, 223, 224, 232
Willem Bleau, 267
Willem Schouten, 362
William Robertson, 381, 389
William Shakespeare, 46, 55, 62, 282
Wolfgang Reinhard, 117

Y

Yusuf Ibn Tasufin, 162

Z

Zacuto, 219, 222, 227, 228
Zhangzhou, 37
Zula, 288
Zumthor, 257

A ordenação onomástica foi indexada pelo nome próprio.

ACADEMIA DE MARINHA