

A PRIMEIRA
VIAGEM HISTÓRICA
DA GLOBALIZAÇÃO

THE HISTORIC
FIRST JOURNEY
OF GLOBALISATION

ISSN 1682-1106



9 771682 110004

17

Edição Internacional
International Edition

Revista de Cultura
Review of Culture



RC

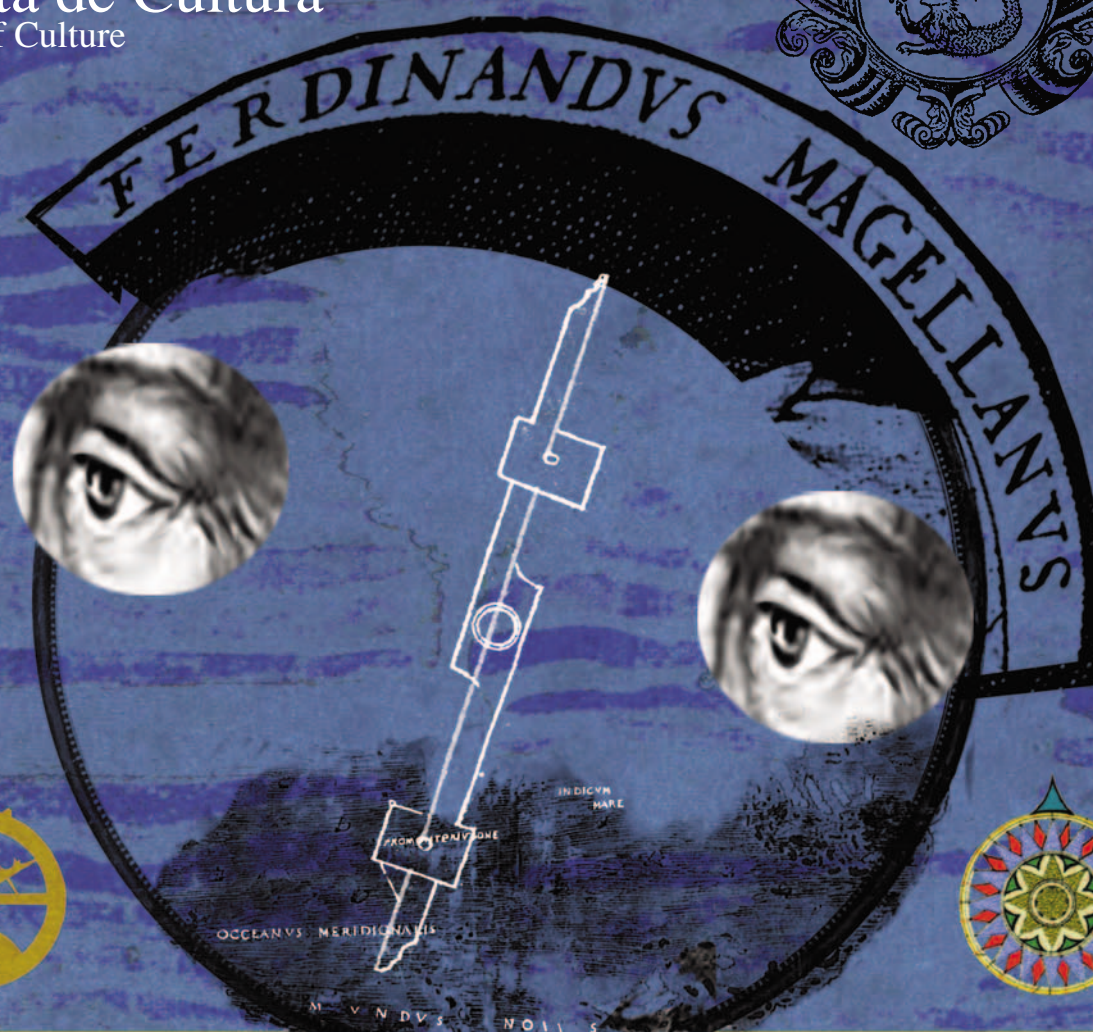
Revista de Cultura
Review of Culture

International Edition 17

Edição Internacional 17 Janeiro/January 2006

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

INSTITUTO CULTURAL do Governo da R.A.E. de Macau



Dux ego, classis, in nomine Regis,
Missus in tus lates, requora terras:
Plurimaque nobis, apparuit illa; tandem
Ad freta, omine dicta.
Ipsa Magellani, reseruat
Australis, in illa.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

EDITOR**Publisher**

INSTITUTO CULTURAL
do Governo da Região Administrativa
Especial de Macau

CONSELHO DE DIRECÇÃO**Editorial Board**

Heidi Ho, Marie MacLeod,
Luís Ferreira, Charles Lam,
Wong Io Fong e Paulo Coutinho
rci@icm.gov.mo

COORDENADOR**Co-ordinator**

Luís Ferreira
LuisF@icm.gov.mo

Edição Internacional / International Edition**EDITOR EXECUTIVO****Executive Editor**

Paulo Coutinho
PauloC@icm.gov.mo

Edição Chinesa / Chinese Edition**EDITOR EXECUTIVO****Executive Editor**

Wong Io Fong

DIRECTOR GRÁFICO**Graphic Director**

Victor Hugo Marreiros
VictorHugoM@icm.gov.mo

CONCEPÇÃO GRÁFICA**Graphic Design**

Grace Lei
Angela Wong

SEPARAÇÃO DE CORES**Color Separation**

Tipografia Macau Hung Heng Ltda.
hhengpcl@macau.ctm.net

IMPRESSÃO**Printing**

Tipografia Macau Hung Heng Ltda.
hhengpcl@macau.ctm.net

TIRAGEM**Print Run**

2000

REDACÇÃO E SECRETARIADO**Publisher's Office**

INSTITUTO CULTURAL
do Governo da R.A.E. de Macau
SEP - Sector de Edições Periódicas
Praça do Tap Seac, Edifício do Instituto Cultural, Macau
Tel: (853) 3996310
Fax: (853) 366896
Email: rci@icm.gov.mo
Internet: <http://www.icm.gov.mo>

RC é uma revista de Cultura e, domínio do Espírito, é Livre. Avassalada ao encontro universal das culturas, servente da identidade cultural de Macau, agente de mais íntima relação entre o Oriente e o Ocidente, particularmente entre a China e Portugal. RC propõe-se publicar todos os textos interessantes aos objectivos confessados, pelo puro critério da qualidade. Assim, as opiniões e as doutrinas, expressas ou professas nos textos assinados, ou implícitas nas imagens de autoria, são da responsabilidade dos seus autores, e nem na parte, nem no todo, podem confundir-se com a orientação da RC. A Direcção da revista reserva-se o direito de não publicar, nem devolver, textos não solicitados.

RC é uma revista trimestral, simultaneamente publicada nas versões Chinesa e Internacional (em Português e Inglês). Buscando o diálogo e o encontro francos de Culturas, RC tem na limpidez a vocação e na transparência o seu processo.

RC is a cultural magazine published quarterly in two versions—Chinese and International (Portuguese/English)—whose purpose is to reflect the unique identity of Macao. The magazine also seeks to promote freedom of expression and through the articles published we hope to stimulate ideas and discussion of topics related to Western/Eastern cultural interchange, especially between China and Portugal.

RC publishes articles covering an extensive range of topics expressing a diversity of views. However, RC is not responsible for ideas and opinions voiced in these articles and thus they cannot be taken as editorial opinion. In addition, we reserve the right to withhold any unsolicited text from publication and the right not to return any unsolicited text.



Assine a Revista de Cultura

Subscribe to
Review of Culture



Preços / Rates

Exemplar Avulso / Single Copy

Macau

MOP 80,00

Ásia / Asia

via aérea / air mail

US\$ 23,00

via marítima / surface mail

US\$ 14,00

Outros países / Other countries

via aérea / air mail

US\$ 29,00

via marítima / surface mail

US\$ 16,00

Assinatura / Subscription

(4 números / issues)

Macau

MOP 160,00

Ásia / Asia

via aérea / air mail

US\$ 72,00

via marítima / surface mail

US\$ 36,00

Outros países / Other countries

via aérea / air mail

US\$ 96,00

via marítima / surface mail

US\$ 44,00

A globalização do conhecimento começou em Macau no século XVI quando os *saberes* do Oriente e do Ocidente se cruzaram nesta terra singular do Sul da China.

No século XXI, o intercâmbio cultural entre os *dois mundos* continua a ser a vocação de Macau.

A *Revista de Cultura* é o veículo dessa vocação.

Knowledge entered into an age of globalisation in Macao in the 16th century when the *wisdoms* of East and West met in this unique part of South China.

In the 21st century, Macao remains dedicated to cultural interchange between *both worlds* in a vocation maintained by *Review of Culture*.



Para fazer a assinatura ou para a compra de números atrasados, s.f.f. preencha e envie o formulário destacável que encontrará nas últimas páginas desta edição.

To subscribe or to purchase back issues, please fill in and mail the form available at the end of this issue.

CONTACTOS

Contacts

Email: rci@icm.gov.mo

Tel: 853-3996310

Fax: 853-366896

COLABORARAM NESTE NÚMERO

Contributors to this Issue

RC, n.º 17, IIIª Série, 1.º Trimestre 2006
RC, no. 17, IIIrd Series, 1st Quarter 2006

CONSULTOR

Consultant

Ivo Carneiro de Sousa

TEXTO

Texts

Bernadita Reyes Churchill
Digna Balangue Apilado
Fidel Villaruel
Francisco Roque de Oliveira
Ivo Carneiro de Sousa
Jin Guo Ping
José Manuel Garcia
Resil B. Mojares

TRADUÇÃO

Translation

PHILOS - Comunicação Global, Lda.
(Português-Inglês)

REVISÃO

Proofreading

Chao Siu Fu (Chinês),
Luís Ferreira (Português),
Cathryn Hope Clayton e T. Rex Wilson
(Inglês)

AGRADECIMENTOS

Acknowledgements

Bibliothèque Nationale de France
Centro Português de Estudos do Sudeste
Asiático (CEPESA)
Câmara Municipal de Cascais - Museu
Conde Castro Guimarães
Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre
do Tombo, Lisboa
Instituto Português do Património
Arquitectónico / Biblioteca da Ajuda,
Lisboa
Istituto e Museo di Storia della Scienza,
Florença
Kunsthistorisches Museum, Viena
University of Santo Tomas, Manila



Design Victor Hugo Marreiros

A NOSSA CAPA

A viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães (1519 -1522) é, porventura, a mais famosa e internacionalmente celebrada expedição marítima da história da humanidade. Além da razão óbvia – o seu pioneirismo –, uma razão mais profunda terá concorrido para que o feito de Magalhães fosse tão reconhecido e estudado em todo o mundo. Pela primeira vez, uma armada europeia e, fundamentalmente, ibérica deixava o “velho continente” com propósitos e orientações mais largos do que a descoberta e conquista de novas terras e novas riquezas: no cerne desta empresa marítima estava uma genuína vontade de “troca”. “Troca” de mercadorias, sim, mas “troca” também de saberes e tecnologias. Os relatos da viagem que chegaram até nós, por um lado, pormenorizam os sítios e as gentes por onde a armada de Magalhães foi passando, num claro intuito de constituir um conhecimento, diremos hoje, antropológico sobre os povos “visitados” e, por outro, dão conta dos esforços feitos no sentido de satisfazer a curiosidade destes sobre o pensamento e os modos dos europeus “visitadores”. Décadas mais tarde, o estabelecimento de Macau, urdido numa teia de “trocas” comerciais e culturais, como que viria prosseguir este desiderato. Revisitar a grande aventura de Fernão de Magalhães – como a primeira “viagem da globalização” – é o tema que vimos, assim, propor aos nossos leitores. E uma das mais notáveis e duradouras consequências desta pioneira viagem foi o desenvolvimento da cartografia, daí a inclusão também neste sumário de um demorado estudo sobre os mapas de Macau, chineses e europeus, dos séculos XVI e XVII.

OUR COVER

Ferdinand Magellan's circumnavigation of the globe (1519-1522) is the most renowned, and internationally celebrated, voyage in the history of humankind. The profound repercussions of his pioneering feat have made it a focus for research across the world. This was the first time that a European (predominantly Iberian) fleet left the “old” world with goals that went beyond simply finding and claiming new lands and new sources of wealth. At the heart of this maritime endeavour lay a genuine desire to engage in exchange: exchange of merchandise, of course, but also the exchange of knowledge and know-how. Surviving travel accounts describe in detail the places and people encountered by Magellan's fleet, in a desire to collect what could be described as anthropological knowledge on the people visited, while attempting to satisfy their curiosity vis-à-vis the ideas and manners of the European visitors. Decades later, Macao's emergence out of this web of trading, religious and cultural exchanges would bring this intent to fruition. By examining Ferdinand Magellan's great adventure as the first “voyage of globalisation”—the intent of this issue of *RC*—there is an opportunity to understand more about the lasting consequences of his voyage. Since cartography was one area in which outstanding advances were made as a result of his efforts, this issue also includes a detailed study of Chinese and European maps of Macao from the 16th and 17th centuries.

SUMÁRIO

Index



A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

6 APRESENTAÇÃO / FOREWORD

编者前言

Ivo Carneiro de Sousa

23 SEEDS OF CHANGE, SEEDS OF EXCHANGE. MAGELLAN'S VOYAGE AND THE PHILIPPINES

变迁之籽，交流之籽—麦哲伦航海与菲律宾

Bernardita Reyes Churchill

32 A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES E A CONTRA-VIAGEM MANUELINA (1519-1522)

NOVOS PROBLEMAS, PERSPECTIVAS E DEBATES

麦哲伦之航与马努埃尔之对向航行 (1519-1522)：新问题、透视与辩论

José Manuel Garcia

54 PEREGRINATIO, PECADO, SEXUALIDADE E MENTALIDADE MERCANTIL.

DISCUTINDO O LIVRO DE ANTONIO PIGAFETTA SOBRE A GRANDE VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES

安东尼奥·皮加费塔关于麦哲伦之航一书之讨论：远游，罪恶，性与商人心理

Ivo Carneiro de Sousa

67 THE PHILIPPINE ISLANDS ACCORDING TO PIGAFETTA

皮加费塔心目中的菲律宾群岛

Resil B. Mojares

84 A GRANDE AVENTURA DE FERNÃO DE MAGALHÃES NA CRONÍSTICA PORTUGUESA DO SÉCULO XVI

16世纪葡国编年史中的麦哲伦冒险之旅

José Manuel Garcia

105 FERNÃO DE MAGALHÃES AND FRAY BARTOLOMÉ DE LAS CASAS. THEIR CONVERGENCE
IN THE PHILIPPINES

麦哲伦与卡萨斯一会聚菲律宾

Fidel Villarroel

114 THE FERNÃO DE MAGALHÃES EXPEDITION IN THE PHILIPPINES. A GLOBALIZING EVENT

全球大事：麦哲伦考探菲律宾

Digna Balangue Apilado

CARTOGRAFIA / CARTOGRAPHY

119 AS MOLUCAS, AS FILIPINAS E OS CORREDORES DOS MARES DO SUL DA CHINA NA CARTOGRAFIA

PORTUGUESA ENTRE 1537 E 1571. REPRESENTAÇÕES CRUZADAS DE INTERESSES DIVERGENTES?

1537至1571年间在葡国地图绘制中的摩鹿加，菲律宾以及中国南海通道。利益分歧的交叉表现？

Ivo Carneiro de Sousa

133 MAPAS DE MACAU DOS SÉCULOS XVI E XVII. INVENTÁRIO, DESCRIÇÃO E ANÁLISE COMPARATIVA
DE ESPÉCIMES CARTOGRÁFICOS EUROPEUS E CHINESES

16-17 世纪的澳门地图：中国与欧洲地图绘制特点之对比分析

Francisco Roque de Oliveira e Jin Guo Ping

170 RESUMOS

172 ABSTRACTS

175 ÍNDICE DE AUTORES N.ºs 13-16 / AUTHORS INDEX NOS. 13-16



Apresentação

IVO CARNEIRO DE SOUSA*

Toda a nossa força seja no Mar, porque se nele não formos poderosos tudo logo será contra nós. Enquanto no Mar fordes poderoso, tereis a Índia por Vossa, e se isso não tiverdes no mar, pouco vos prestará Fortaleza na terra.

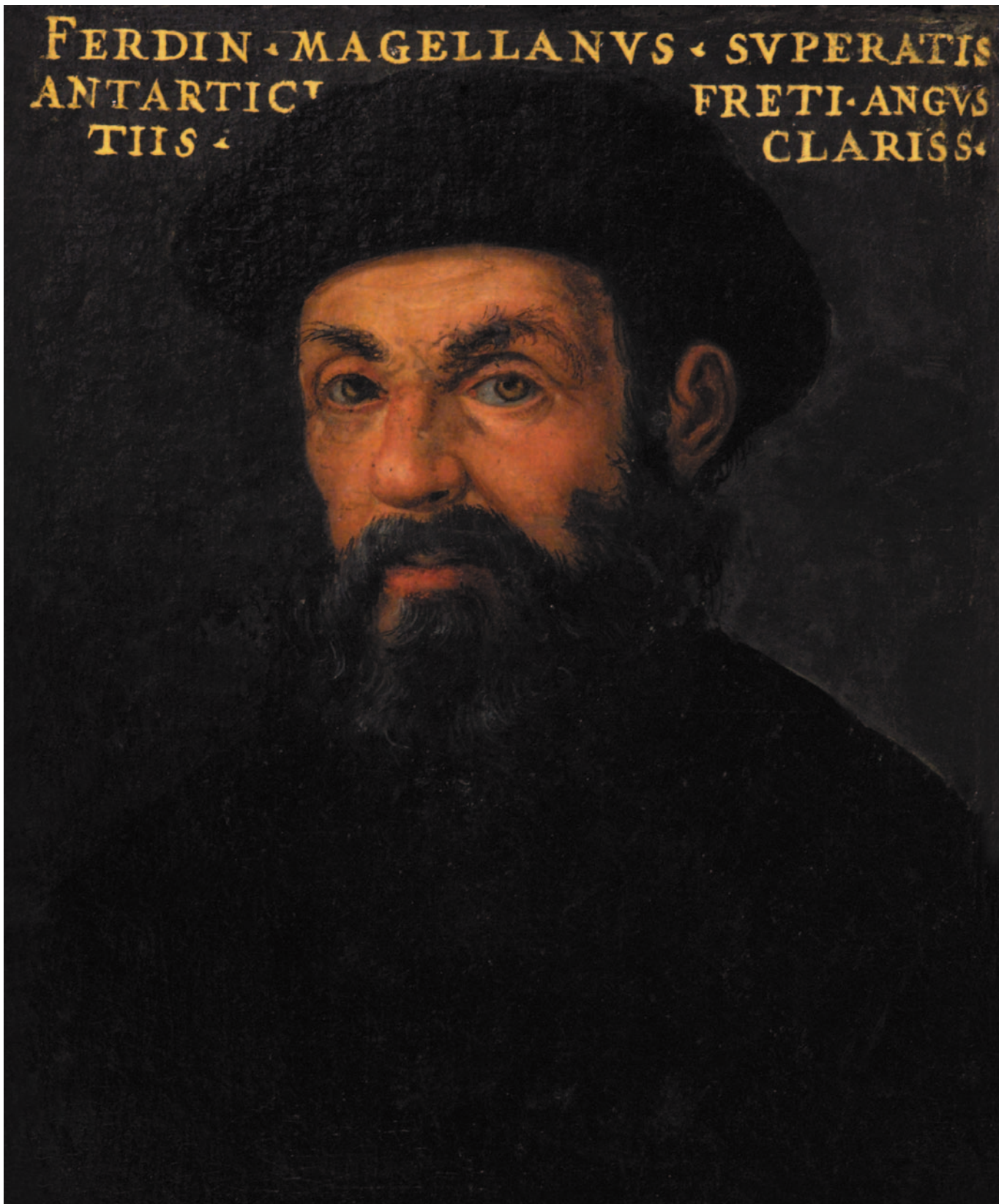
D. Francisco de Almeida, primeiro vice-rei português da Índia, carta ao rei de Portugal, D. Manuel I (1509)

Em Outubro de 2004, um seminário organizado conjuntamente pela Universidade de Santo Tomás, em Manila, e pelo Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (CEPESA) procurou discutir a grande viagem transoceânica dirigida por Fernão de Magalhães como a “primeira viagem histórica da globalização”. Tratava-se de ampliar o debate entre historiadores e outros cientistas sociais sobre o próprio tema da globalização, procurando perspectivá-lo também enquanto “processo” com demoradas raízes históricas, convocando a longa expedição de Magalhães como um importante paradigma processual do alargamento de novas modalidades de circulação de tratos económicos, intercâmbio de ideias e cruzamento de culturas. Para além da discussão sobre a própria viagem, entre 1519 e 1522, continua a interessar investigar as suas consequências no contexto do primeiro grande caso de rivalidade colonial europeia que, cruzando sistematicamente as estratégias assimétricas ibéricas na Ásia e nas Américas, se projectou especialmente na competição em torno dos acessos marítimos aos ricos câmbios comerciais do Sudeste Asiático e dos mares do Sul da China.

Reaberta em torno da posse e circulação marítima nas Molucas e nas Filipinas na sequência da grande aventura liderada por Fernão de Magalhães, a concorrência entre Portugal e a Espanha concretiza um debate fundamental na ordem da construção e da negociação da movimentação política e mercantil dos dois países ibéricos na América e na Ásia que se alargaria por todo o século XVI, incluindo a especialização de complexas formas de imbricação asiática dos dois “impérios” em que a relação Macau-Manila subsistiria na longa duração como um dos elementos mais marcantes. Se o Tratado de Tordesilhas, assinado pelos reis de Portugal e de Espanha em 1494, destaca uma fórmula de equilíbrio de duas expansões com orientações estratégicas geográficas diferentes, mas concordantes na mesma defesa de um ideário exclusivista de *mare clausum*, já a grande viagem de Magalhães unindo o Atlântico e o Pacífico representa claramente uma renovada etapa na estreita comunicação entre a exploração colonial das Américas e a movimentação comercial europeia na Ásia, em particular no Sudeste Asiático, exagerando problemáticamente as próprias dimensões e capacidades ibéricas de movimentação em grandes escalas marítimas, muito mais vastas e complexas do que as limitadas possibilidades de controlo e investimento dos reinos ibéricos que se estendiam limitadamente desde a mobilização demográfica aos investimentos de capitais.

Em termos historicamente mais precisos, importa fixar que a longa expedição oceânica organizada por Fernão de Magalhães decorre num contexto histórico sintetizando uma fase original das expansões marítimas ibéricas, a sumariar entre 1492 e 1519. Ao longo destas quase três décadas de grandes investimentos na identificação dos principais itinerários de acesso à

* Doutoramento em Cultura Portuguesa com Agregação em História. Professor no Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e Professor Visitante do Instituto de Estudos Europeus de Macau. Investigador-coordenador do Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (CEPESA). Actualmente é bolseiro do Instituto Cultural do Governo da R.A.E.M.



Retrato de Fernão de Magalhães de autor desconhecido. Cortesia do Kunsthistorisches Museum, Viena.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

América do Sul e aos mares do Índico, a competição político-comercial entre o reino de Portugal e uma Espanha finalmente unificada afasta-se completamente das vias históricas do confronto militar em território ibérico para passar a especializar outros investimentos políticos e diplomáticos que foram (re)edificando o tema de uma soberania absoluta em estreita conexão com as novas justificações e prioridades que, do teo-religioso ao jurídico, integraram na ordem do discurso político oficial as respectivas “descobertas e expansões”. No interior deste cruzamento com pretensões “planetárias” e imperiais divergentes, a longa viagem projectada e dirigida com dureza por Fernão de Magalhães destaca precisamente um modelo de movimentação “global”, concretizado na pluralidade euro-asiática da sua tripulação e na sua rota planetária, exemplificando ainda o optimismo da liderança ibérica na definitiva consagração universal do cristianismo e no controlo da integração “civilizacional” do “novo mundo”, noção progressivamente mais fundamental no ordenamento político, económico e cultural das monarquias ibéricas. Por isso, a longa e perigosa circum-navegação do orbe que o grande navegador português nunca completaria deixou rapidamente de celebrar o tempo factual da expedição para se vazar em complicada disputa político-jurídica, nomeadamente em torno da posse das Molucas, mobilizando igualmente uma ampla representação textual e documental que, reorganizando as divergências ibéricas de tempos comerciais e políticos ou de espaços e cartografias da Ásia mais longínqua, procurou balizar os principais direitos da expansão ibérica na competitiva construção posterior de uma ordem colonial europeia na Ásia e na América do Sul, os espaços que a descoberta do estreito de Magalhães e a identificação da navegação do Pacífico passavam definitivamente a cruzar.

A partir da ansiada chegada da pequena frota de Vasco da Gama a Calecute, em 1498, inaugura-se um demorado processo de circulação política, comercial e social portuguesa no mundo asiático. Esta presença começa a formalizar-se politicamente com a nomeação, quinhentos anos atrás, do primeiro vice-rei português, Francisco de Almeida, iniciando a construção das bases do que viria a identificar-se como *Estado da Índia*, um paradoxal corpo político-institucional que ainda se manejava no período salazarista quando, em 1961, a nova Índia independente ocupou e integrou na sua ordem nacional os enclaves coloniais de Goa, Damão

e Diu. Com as conquistas de vários enclaves sob a decidida direcção de Afonso de Albuquerque – Goa em 1510, Malaca em 1511 e Ormuz em 1515 –, a circulação e fixação portuguesa em diferentes espaços asiáticos tenta estruturar o principal motor estratégico da presença portuguesa: oferecer mais segurança à intermediação dos milenares intercâmbios económicos entre as economias da Índia, da China e do Sudeste Asiático. Tratava-se, em rigor, de tentar apanhar um

D. Francisco de Almeida, vice-rei da Índia, 1505-1509. In Francisco Xavier Valeriano de Sá, *Vice-Reis e Governadores da Índia*, Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.



THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

comboio comercial com um animado movimento plurissecular para o qual os portugueses tentavam oferecer serviços, intermediação, segurança e dominação de alguns dos seus principais pontos/portos estratégicos. Rapidamente, agentes oficiais e privados portugueses descobrem também que os lucros destes tratos asiáticos não dependiam apenas da sua movimentação longínqua e demorada em direcção à Europa, através do sistema anual da “carreira da Índia” ligando Lisboa a Cochim, primeiro, e depois a Goa. Era igualmente possível garantir lucros significativos e construir fortunas pessoais operando no interior da triangulação comercial entre o Índico, o Sudeste Asiático e os mares do Sul da China. Contra, tanto as concorrências locais quanto a movimentação comercial islâmica nestas partes orientais do mundo, os portugueses tentaram firmar uma rede interligada de enclaves e posições comerciais nos principais portos estratégicos da região, defendidos não apenas por algumas fortalezas impressionantes, como na cidade de Malaca, mas sobretudo pela superioridade da movimentação das embarcações e do poder de fogo da artilharia naval portuguesa que, em meados do século XVI, conseguiu talvez concentrar nos espaços asiáticos cerca de 1500 grandes bocas de fogo.¹

Os mares da Ásia e, sobretudo, os mares do Sul da China e do Sudeste Asiático eram vastos e frequentados por milhares de embarcações transportando anualmente diferentes produções locais, das especiarias aos alimentos, passando pelos objectos sumptuários, a prata ou o ouro. Ao longo do século XVI, nenhuma potência ou poder regionais conseguia dominá-los, muito menos um pequeno reino europeu como Portugal que, neste período, não reunia mais de 1,5 milhões de pessoas e mobilizava uma economia interna deficiente em estruturas alimentares, capacidades industriais e excedentes demográficos. Assim, a presença comercial portuguesa nos mares asiáticos explorou modalidades de sobrevivência que viriam a encontrar na associação entre uma rede de enclaves portuários e a superioridade dos equipamentos navais o seu principal motor de movimentação estratégica. A forma política e protocolar designada por *Estado da Índia*, dirigida por um vice-rei ou governador, primeiro sediado em Cochim e, a partir da década de 1530, em Goa, organizava a segurança de uma rede de enclaves, fortalezas, feitorias e cidades que, englobando cerca de meia centena de posições em meados do século

XVI, se estendia da África Oriental a Macau e Timor. Esta rede era anualmente mobilizada para assegurar uma ligação regular com a Europa através desse sistema da “carreira da Índia”, concretizando principalmente um rico negócio de monopólio do rei que fornecia prata europeia contra as muito procuradas especiarias da Índia e do Sudeste Asiático. Longe da ordem lucrativa deste circuito oficial, o *Estado da Índia*, da corte do vice-rei aos pequenos funcionários, burocratas e soldados, sobrevivia da exploração de receitas locais: tributos monetários cobrados às embarcações locais que navegassem ao longo da costa ocidental da Índia e nos estreitos de Malaca; algumas rendas e taxas sobre terras entregues aos portugueses, sobretudo em Goa e no Ceilão; ganhos obtidos nas concessões das viagens dos tratos a Malaca, às Molucas e ao Japão. Tratava-se, assim, de uma rede de enclaves marítimos excessivamente dependente da capacidade portuguesa, oficial e privada, de oferecer serviços e segurança aos movimentos marítimos comerciais entre a costa ocidental da Índia e os insulados mares do Sudeste Asiático.²

Viviam no século XVI nestas diferentes dezenas de enclaves portugueses na Ásia no máximo 200 000 pessoas, entre as quais circulavam talvez cerca de 15 000 europeus, incluindo as suas descendências euro-asiáticas e os seus escravos. Estes portugueses e outros europeus eram sistematicamente obrigados a recorrer a alianças e concessões laboriosamente negociadas com poderes locais tantas vezes sendo autorizados a aplicar a justiça de acordo com as suas normas tradicionais, entregando alguns rendimentos aos capitães e feitores destes enclaves depois de ficarem com a sua parte. Neste contexto, o modelo da cidade e região de Goa, “casa” e corte mais permanente do vice-rei ou do governador, era quase excepcional ao ser marcado pela tentativa violenta e sectária de edificação de uma cidade cristã, apoiada na discriminação social e religiosa, na destruição de templos e espaços de outras religiões, incluindo a vigilante organização de um Tribunal da Inquisição. Pelo contrário, eram os modelos de enclaves como Malaca que dominavam a rede asiática de posições portuguesas. Descobriam-se nestes casos cidades em que apenas um intramuros amuralhado protegia a população cristã europeia, seus descendentes mestiços e escravos, bem como parte dos equipamentos políticos, administrativos, militares e religiosos, enquanto bairros exteriores organizavam pela etnicidade, agrupamento mercantil ou pertença

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

religiosa outras populações nativas e asiáticas, normalmente autorizadas a praticar tanto os seus cultos como as suas ordens de justiça. Este modelo de sobrevivência praticamente não englobava ocupações territoriais vastas nos interiores continentais ou insulares, não mobilizando também explorações agrícolas ou industriais significativas. A segurança destes enclaves dependia duplamente das suas estratégias de sobrevivência negociada e da sua capacidade de articulação e segurança marítimas.

No entanto, ao longo dos séculos XVI e XVII, as actividades marítimas comerciais e militares portuguesas eram regularmente limitadas pelo sistema regional das monções, pelo que a mobilização militar só era necessária durante os meses do Verão regional, entre Setembro a Dezembro. Neste curto período, organizavam-se frotas poderosas que, saídas principalmente dos enclaves da Índia Ocidental e, mais esporadicamente, de Malaca, se especializaram em acções tanto de defesa do sistema marítimo português de cobrança de impostos como em ataques a pirataria, concorrências comerciais, muitas actividades de corso e rapina que incluíam mesmo ataques dramaticamente violentos aos comboios de peregrinos muçulmanos que, do Sudeste Asiático ou da Índia, procuravam chegar a Meca. Esta violência naval portuguesa era absolutamente fundamental para estruturar um sistema de controlo da circulação marítima que, com expressão fiscal e alfandegária, concretizava um sistema de “cartazes”, uma espécie de passaporte marítimo comprado nos enclaves portugueses sem o qual qualquer navio em circulação pelos mares asiáticos corria o risco de violentas represálias das armadas portuguesas.

Este sistema era especialmente eficaz no controlo dos estreitos de Malaca e na circulação comercial nas costas do Malabar, mas praticamente não existia nas vastas zonas de periferia que, atravessadas regularmente por embarcações e comerciantes portugueses, não conseguiam organizar a defesa de outros enclaves portuários permanentes. No caso do Sudeste Asiático, a principal zona de periferia da circulação marítima comercial portuguesa encontrava-se no arquipélago das Filipinas, cujas ilhas mais a sul, em torno de Mindanao, foram cíclicamente percorridas, visitadas e utilizadas economicamente pela navegação comercial portuguesa nas suas ligações à cidade de Malaca e no acesso aos tratos comerciais dos mares e ilhas do Sul da China.

O “direito” que justificava a prioridade da presença colonial portuguesa na Ásia fundamentava-se primeiramente no vetusto tratado de Tordesilhas, negociado e acordado pelos reis de Portugal e Espanha em 1494. Este acordo fixava principalmente os critérios de demarcação dos espaços ultramarinos “descobertos” ou a “descobrir” pelas duas coroas na América e na Ásia, não significando, por isso, como muitas vezes se interpreta, uma partilha do mundo político organizado epocal. Um ano antes, em 1493, quando se adensaram as perspectivas de confrontação armada entre os reinos ibéricos, ampliados também em torno do tema da sucessão de D. João II, estabeleceram-se rápidas negociações diplomáticas que permitiram aos Reis Católicos, Fernando e Isabel, mobilizar o papa romano Alexandre VI a editar em 1493 a bula *Inter Caetera*, reconhecendo o domínio espanhol sobre terras e ilhas descobertas ou a descobrir a ocidente de um meridiano de cem léguas para oeste das ilhas dos Açores e de Cabo Verde.³

As dificuldades tanto políticas como geográficas em concretizar esta proposta papal obrigaram as coroas ibéricas a reunir missões diplomáticas na pequena cidade de Tordesilhas. Continuando a manter o preceito papal de uma demarcação das áreas “em descobrimento”, os reis de Portugal e da Espanha acordaram numa divisão meridiana mais afastada para ocidente: 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde, pertencendo a parte oriental a Portugal e a ocidental a Castela. A ratificação pontifícia deste acordo apenas se completou com o papa Júlio II, já em 1506, precisamente o ano da morte de Cristovão Colombo. Se, em termos gerais, o Tratado de Tordesilhas concorreu para limitar a conflitualidade política entre os reinos ibéricos, situação imediatamente formalizada também com continuados casamentos cruzados entre vários membros das respectivas famílias reais, mostrava-se paralelamente um acordo de difícil expressão cartográfica, faltando em rigor geográfico o que foi sempre sobrando em competição comercial. Recorde-se que a longitude permanecia uma ordem de identificação geográfica complexa e controversa, aberta às mais diferentes representações e manipulações, nomeadamente na demarcação do anti-meridiano de Tordesilhas em regiões orientais do Sudeste Asiático. Por isso, a coroa espanhola pôde reivindicar a posse das Molucas, apoiando-se na sua própria estratégia de apropriação estratégica e cartográfica do Sudeste

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Asiático, colocando erradamente as ricas “ilhas das especiarias” 50 léguas no interior da demarcação de Tordesilhas, um tema que, como se sabe, organiza a face navegacional e mesmo comercial mais importante do grande projecto marítimo de Fernão de Magalhães, transformando em conflito aberto a reivindicação de “posse” desta região insular da Indonésia Oriental.

Os portugueses organizados na rede de enclaves do *Estado da Índia* seguindo instruções do rei D. Manuel não se limitaram, de imediato, a perseguir e a prender os sobreviventes da expedição de Fernão de Magalhães, perdidos entre as Molucas e Timor, mas fortificaram rapidamente as suas posições na região, erguendo, em 1522, uma fortaleza em Ternate com o apoio do rei local. O conflito sobre a posse das Molucas obrigou à organização de uma Conferência entre representantes dos dois reinos ibéricos em Elvas-Badajoz, em 1524, reunindo vários astrónomos, pilotos, “espiões” e representantes oficiais das duas partes que não conseguiram resolver o problema devido a dificuldades e fundas divergências técnicas em determinar rigorosamente a longitude do arquipélago das Molucas. O poderoso imperador Carlos V adiantou uma solução transitória, cedendo a concessão provisória a D. João III do direito de comércio exclusivo nos mares das Molucas pelo prazo de seis anos mediante o pagamento de 40 000 ducados, uma grande quantia que servia também para desobrigar o novo monarca de Espanha ao pagamento dos 200 000 ducados dotados à sua irmã D. Catarina pelo seu casamento com o rei de Portugal. No entanto, não se resolviam os conflitos na região disputada. A seguir, reconhecendo a fortificação da presença portuguesa nas Molucas e as dificuldades de acesso pela rota do Pacífico iniciaram-se as negociações ibéricas que conduziram ao Tratado de Zaragoza, em 1529. Neste acordo, a Espanha desistia das suas pretensões, vendendo a Portugal todo o “direito, acção, domínio, propriedade e posse ou quase posse de todo o direito de navegar, contratar e comerciar que o Imperador e Rei de Castela tivesse e pudesse ter nas ilhas, lugares, terras e mares de Maluco pelo preço de 350 000 ducados de ouro”. Acrescentava, contudo, o tratado que, se o imperador e os seus sucessores quisessem restituir o pagamento, ficaria desfeita a venda e cada parte retomaria o “direito de acção”. Ao mesmo tempo, estabelecia-se que o rei de Portugal não podia mandar levantar nas Molucas nem em 20 léguas em redor qualquer fortaleza. De qualquer modo, este

estranho tratado em que o rei de Portugal comprava direitos que já lhe pertenciam alargava a exclusividade da circulação marítima portuguesa até 297,5 léguas a oriente das Molucas, definindo um novo meridiano passando pelas ilhas de Velas e São Tomé, o que passava a colocar também as Filipinas ainda mais claramente no interior da zona de influência portuguesa.⁴

O Tratado de Tordesillas, o acordo de Zaragoza e muitos outros privilégios papais recebidos pelas coroas ibéricas alargavam o monopólio de direitos sobre a navegação em territórios de “descobrimento” e “conquista”, fundando legalmente esse princípio que, não sem simplismo, se sumaria em torno da ideia de *mare clausum*. Trata-se, como se sabe, de um princípio trabalhado em muitas chancelarias europeias nos finais da Idade Média, sobretudo para organizar direitos e percebimentos fiscais no mar territorial, cindindo definitivamente com as lições do direito clássico que, sobretudo romano, entendiam o mar como *commune omnium*, aberto a geral circulação e usufruto.⁵ As expansões ibéricas dos séculos XV e XVI rapidamente ultrapassaram os limites litorais e mediterrânicos em que se confrontavam os direitos sobre o “mar territorial” para colocar novas reivindicações também jurídicas que se foram resolvendo através de tratados gerais sob mediação papal, como no caso do acordo de Tordesillas, mas convocando igualmente novas modalidades de direito que, mais sentidamente na expansão asiática portuguesa, se começam a encontrar tanto na demorada acumulação de tratados com poderes locais como no alargamento e especialização de direitos de padroado religioso. Não se julgue, porém, que estes “acordos internacionais”, de Tordesilhas a Zaragoza, representavam qualquer forma de hegemonia papal ou até de escrúpulos legais: o imperador Carlos V não hesitou em enviar uma expedição importante às Filipinas logo dois anos depois de assinado o tratado de Zaragoza, da mesma forma que Filipe II financiou a ocupação deste arquipélago, não seguindo quaisquer autorizações “legais” papais, mas antes porque a circulação portuguesa nesta área foi incapaz de travar a “conquista” espanhola, fracassando com as investidas infrutíferas de Gonçalo Pereira Marramaque entre 1566 e 1568.⁶

Apesar desta armadura de direitos, a aspiração legal portuguesa ao monopólio da circulação marítima europeia nos mares asiáticos não resistiria ao longo do século XVII às ofensivas concorrenciais da poderosa Companhia Holandesa das Índias Orientais, a célebre

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

VOC, fundada em 1602, mobilizando capitais e recursos que assegurariam a conquista sistemática de grande parte dos enclaves portugueses no Sudeste Asiático. Esta ofensiva estribou-se também em novas polémicas sobre o direito marítimo universal, defendendo o tema de um *mare liberum* para geral circulação pacífica e comercial que encontraria na cuidada prosa jurídica do holandês Huig van Groot o seu principal defensor com a publicação, em 1608, do muito lido *Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*. As justificações dos intelectuais portugueses da ideia de um *mare clausum* continuaram sem grande sucesso prático a agitar as proibições papais e a destacar a profunda perturbação da obra evangélica católica dos portugueses que a nova Companhia holandesa transportava para os espaços asiáticos. Apesar desta polémica ter mobilizado alguns juristas e teólogos importantes, de Fernando Rebelo a Jorge de Cabelo, impuseram-se os argumentos frágeis e discutíveis de Frei Serafim de Freitas que no seu tratado *De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico*, publicado apenas em 1625, em Valladolid, voltava a defender um monopólio político e religioso português que tinha definitivamente soçobrado em meados do século XVII face à concorrência holandesa e à incapacidade portuguesa de continuar a oferecer a segurança e a intermediação que os poderes territoriais locais no Sudeste Asiático privilegiavam.

Em rigor, a presença e circulação portuguesa na Índia e no Sudeste Asiático assentavam também numa impressionante colecção de tratados, negociações e acordos formais e informais com numerosos poderes e autoridades nativas. Mesmo sem a pretensão de sermos exaustivos, descobre-se um processo compósito que se inicia precocemente com a chegada da armada de Pedro Álvares Cabral à Índia, em 1501, assegurando uma aliança político-comercial com o rajá de Cochim, vazando-se na criação de um modelo de feitoria seguindo os padrões da estabelecida em Cananor e, depois, em Coulão. A partir daqui vão-se multiplicando os tratados formais e as negociações informais com os vários reinos do Malabar, explorando as suas rivalidades internas e competição com os poderes do samorim de Calecute, produzindo-se vários acordos, estendendo-se da associação política e comercial aos simples contratos para fornecimento de especiarias. A política expansionista e as violentas vitórias militares sob a direcção do governador Afonso de Albuquerque

reforçam, até 1515, a oferta de estruturas securitárias da rede de enclaves e circulação marítima portuguesa na Ásia, arrolando-se em consequência vários outros tratados e acordos de alianças com poderes e reinos locais. Assim, em 1518, por exemplo, encontramos o rei de Columbo, no Ceilão, a tornar-se tributário do longínquo rei português; em 1521, concretiza-se para Chaul um contrato de pagamento de páreas pelo Nizamaluco, sultão de Ahmadnagar; em 1534, um contrato formal celebrado entre o governador do *Estado da Índia* e o embaixador do rei de Cambaia permite instalar a influência portuguesa em Agacil; exemplos que se alargam, desde 1535, ao porto estratégico de Diu, recebendo a pedido do sultão local uma fortaleza-feitoria portuguesa. Neste conjunto de modelos negociados, que se juntavam às conquistas de Afonso de Albuquerque, é mesmo possível descobrir a fixação portuguesa noutros enclaves da costa noroeste da Índia que, como Damão ou Baçaim, ofereciam limitados interesses comerciais, mas permitiram organizar uma “Província do Norte” em que se fixavam modalidades importantes de prazos, recompensando essa nova nobreza ultramarina absolutamente fundamental no suporte militar e ideológico do *Estado da Índia*. Apesar destes acordos e negociações se cruzarem com um sistema oficial de conquistas de pontos estratégicos para o controlo marítimo das conexões económicas entre a Índia, o Sudeste Asiático e os mares do Sul da China não organizavam totalmente todos os movimentos comerciais portugueses em espaços asiáticos. Desde muito cedo foram-se desenvolvendo nos enclaves do *Estado da Índia* e até em zonas exteriores ao controlo oficial português verdadeiras redes clientelares de europeus e asiáticos firmando uma sorte de “império-sombra”, movimentando-se longe das estratégias de vice-reis e capitanias, reunindo-se quase exclusivamente em função do sucesso mercantil. Este modelo outro começa precocemente a prefigurar-se ainda em Cochim durante a governação de Afonso de Albuquerque, entre 1509 e 1515, quando um agrupamento influente de portugueses oriundos da média e pequena nobreza – Diogo Pereira, António Real, Gaspar Pereira ou mesmo Duarte Barbosa, este em Cananor – se associam a interesses locais para combater a política expansionista e militarista de Albuquerque, sustentando a sua substituição, em 1515, por Lopo Soares de Albergaria, desenhando um conflito de longa duração que foi opondo as estratégias comerciais

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

privadas ao controlo político oficial das autoridades portuguesas do *Estado da Índia*.

Entre conjunturas de associação e afrontamento, esta oposição entre estratégias clientelares privadas e poder colonial oficial recupera-se igualmente na circulação e fixação portuguesa quinhentista no Sudeste Asiático. Arrolam-se também vários exemplos de acordos oficiais sob a égide do *Estado da Índia*, sendo um dos mais paradigmáticos o tratado de Sunda Kalapa, firmado em Java Ocidental entre o rei sundanês e representantes oficiais portugueses, assegurando direitos de compra de pimenta, a erecção de uma fortaleza lusa na zona da actual Jakarta e o tributo voluntário do reino local de 1000 sacos de pimenta anuais. O projecto seria, porém, contrariado em 1527 com a conquista muçulmana do reino, invalidando pela força militar as tentativas portuguesas de erguer a prometida fortaleza.⁷ Na mesma altura, em 1522, a construção da fortaleza portuguesa de Ternate procura oferecer

segurança naval e económica ao reino local, sistema de alianças que se recupera nos outros poucos espaços que, em Tidore, Ambon ou Ende, instalam pequenas fortalezas portuguesas já na segunda metade do século XVI. Paralelamente, é possível encontrar noutros enclaves portugueses, como na ilha de Solor, perto das ilhas de Timor e das Flores, a edificação de uma fortaleza, entre 1557 e 1561, a partir das iniciativas e investimentos privados de religiosos dominicanos que garantiram mesmo o direito de nomear o seu capitão, situação apenas alterada já por Filipe II. Todos os outros espaços de circulação comercial portuguesa no Bornéu, em Sulawesi ou em Timor denunciam uma larga agitação de comerciantes privados portugueses e euro-asiáticos que haveria de perdurar ao longo do século XVII, activando novos circuitos e clientelas mercantis que valorizam o papel estratégico da intermediação económica de Macau entre o tráfico das especiarias do Sudeste Asiático e as produções sumptuárias do grande império do meio.

Lopo Homem, Mapa-múndi, 1519. Cortesia da Bibliothèque Nationale de France.



A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Esta oposição de interesses e estratégias entre movimentos privados e controlo oficial transmite-se à gestão do espaço do Sudeste Asiático que se vai fixando na cartografia portuguesa da especialidade. Assim, a partir de 1558, a cartografia portuguesa que estuda o Sudeste Asiático divide-se em duas tipologias de representação do espaço ligadas a estratégias e interesses político-económicos diferentes. Nos mapas da oficina cartográfica de Lopo e Diogo Homem amplia-se a discriminação da especialização territorial da região, sobretudo das Molucas e das Filipinas, em estreita comunicação com a informação de mercadores e agentes privados portugueses. Ao contrário, uma colecção sequencial de trabalhos cartográficos de aparato para uso do rei tendem a criar um verdadeiro corredor de ilhas, unindo Palawan, Luzon e a Formosa, sugerindo ao monarca um investimento estratégico exclusivamente centrado nos tratos da China e do Japão com a intermediação de Macau: no anónimo *Livro de Marinharia*, de 1560, no *Atlas* de Lázaro Luís, de 1563, no *Atlas* de Sebastião Lopes de 1565 ou nas muitas cartas de Fernão Vaz Dourado, nomeadamente de 1575, o interesse por detalhar as Molucas e as Filipinas perde-se em estratégias de ocultação e manipulação dos espaços insulares e marítimos locais em favor da falsificação de um corredor marítimo conduzindo ao Sul da China. Ao contrário, nos criteriosos *Atlas* desenhados por Diogo Homem em 1558, 1561 e 1565, ampliando as competências do grande planisfério feito pelo seu pai, Lopo Homem, em 1554, a pormenorização das Filipinas é alargada, legendada e destacada como espaço relevante para a circulação e exploração marítimas portuguesas.⁸ Talvez não por acaso, Lopo Homem havia sido um dos principais cartógrafos que representaram os interesses do rei de

Portugal nas conversações de Elvas-Badajoz, em 1524, chegando mesmo a defender com evidente exagero, cinco anos mais tarde, que as Molucas se encontravam 400 léguas dentro da demarcação portuguesa, assim tentando arrastar toda a região insular do Sudeste Asiático para a esfera da exclusividade de circulação marítima portuguesa. Muito menos por acaso, o seu filho Diogo Homem haveria de se ver forçado a exilar-se cerca de 1547, recebendo em Inglaterra e, depois, significativamente, em Veneza as informações de comerciantes e agentes portugueses e europeus que sublinhavam o grande interesse comercial dessas ilhas mil que se estendiam de Java às Filipinas. A instalação permanente de comerciantes e interesses mercantis portugueses no enclave de Macau, durante a segunda metade da década de 1550, haveria de reorganizar tanto as representações cartográficas como as estruturas das principais estratégias de intermediação dos tratos regionais. Macau fundaria uma demorada conexão de intermediação entre o Sul da China e o Japão, redefiniria as comunicações com Manila e, já ao longo do século XVII, convocando iniciativas privadas, interesses mercantis representados pelo Leal Senado ou mesmo os fartos capitais acumulados pela Misericórdia local, descobre-se a agitada vida mercantil macaense a reorganizar igualmente as comunicações comerciais com a Indonésia, da holandesa Batávia a Macaçar, e ainda mais longe com o sândalo, os escravos e a cera de Timor. O comércio que cruzava Macau dissolvia e recriava, assim, definitivamente, as vetustas competições ibéricas abertas pela grande viagem de Magalhães, reordenando na longa duração os tempos e modos da circulação política, económica e cultural portuguesa no Sudeste Asiático e nos mares do Sul da China. **RC**

NOTAS

- 1 João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*. Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 179-196.
- 2 Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisboa, Ed. Presença, 1982, pp. 7-80.
- 3 William Henry Scott, "Demythologizing the Papal Bull 'Inter Caetera'", in *Looking for the Prehispanic Filipino*. Quezon City: New Day Publishers, pp. 15-23.
- 4 A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.

- 5 Paulo Merêa, "Os juriconsultos portugueses e a doutrina do *mare clausum*", in *Novos Estudos de Direito*, Barcelos, 1937.
- 6 José Manuel Garcia, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Porto, CEPESA, 2003.
- 7 Adolf Heuken, *Historical Sites of Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka, 2000.
- 8 José Manuel Garcia & Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002; Idem, *Discussing the First Portuguese Maps with the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2005.

Foreword

IVO CARNEIRO DE SOUSA*

Let all of our strength be at Sea, because if we are not powerful there presently all shall be against us. While Your Highness is powerful at Sea, India shall be yours, and should Your Highness not dominate the Sea, Force on land will but little avail us.

Francisco de Almeida, first Portuguese Viceroy of India,
Letter to the King of Portugal, Dom Manuel I (1509)

In October 2004, a seminar was co-organised by the Santo Tomas University, in Manila, and the Portuguese Centre for Southeast Asia Studies (Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático, or CEPESA) to discuss the great voyage across the ocean led by Ferdinand Magellan as the “first historic journey of globalisation”. The seminar sought to widen the debate between historians and other social scientists on the theme of globalisation itself, and also to put globalisation into perspective as a “process” with deep historical roots, considering Magellan’s long journey as an important procedural paradigm for the opening up of new modalities in the flow of economic deals, exchanging ideas and intersecting cultures. Besides the discussion of the journey itself, between 1519 and 1522, it is of ongoing interest to investigate the consequences of the journey within the context of the first major case of European colonial rivalry, with the systematically conflicting Iberian strategies in Asia and the Americas being particularly evident in the competition over the sea routes to the rich trading markets of Southeast Asia and the South China Sea.

The competition between Portugal and Spain was renewed over possession of and sailing rights in the Moluccas and the Philippines following the great adventure led by Magellan, embodying a fundamental debate on the construction and negotiation of the two Iberian countries’ trading and political operations in America and Asia. This debate was to continue throughout the 16th century, including the specialisation of complex Asian overlappings of the two “empires” in which the Macao-Manila relation was to be one of the most enduring and remarkable. If the Treaty of Tordesillas, signed by the Kings of Portugal and Spain in 1494, underlined a formula for balancing two expansions with differing geographical strategic orientations, but nevertheless united in defence of an exclusivist outlook of *mare clausum*, Magellan’s great journey linking the Atlantic and the Pacific clearly represented a new stage in the close connection between colonial exploitation of the Americas and European trading operations in Asia, particularly Southeast Asia, exaggerating dimensions and the Iberian capacity to operate on a large maritime scale that was much vaster and more complex than the limited control and investment possibilities of the Iberian kingdoms, restricted as they were in terms of both demographic mobilisation and capital investment.

In more historically precise terms, it is important to establish that the long ocean expedition organised by Ferdinand Magellan took place within a historical context, compounding an original phase of Iberian maritime expansion between 1492 and 1519. Throughout almost three decades of huge investment in identifying the main routes to South America and the Indian seas, the political and commercial competition between the kingdoms of Portugal and a finally unified Spain moved away completely from the

* Ph.D. in Portuguese Culture and Aggregate Lecturer in History. Lecturer in the History Department, Oporto University Arts Faculty and Guest Professor at the Institute of European Studies of Macau. Researcher-Coordinator of the Portuguese Centre of Studies on Southeast Asia (CEPESA). Current recipient of a Research Scholarship from the Cultural Affairs Bureau of the Macao S.A.R. Government.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

View of Lisbon. Early 16th century illumination in Duarte Galvão, *Crónica de D. Afonso Henriques*. Courtesy of Cascais Municipal Council - Conde Castro Guimarães Museum.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

historic means of military bravado in Iberian territory and began instead to specialise in political and diplomatic investment in (re)constructing the theme of absolute sovereignty, hand in hand with the new justifications and priorities, from the theo-religious to the juridical, that brought the respective “discoveries and expansions” into the official political discourse. Within this crisscrossing of purposes with diverging “planetary” and imperial pretensions, the long journey planned and led resolutely by Ferdinand Magellan presents what is precisely a model of global operations, realised in the Euro-Asiatic make-up of the crew and the global route, and providing an example, furthermore, of the Iberian leaders’ optimistic belief in the definitive universal consecration of Christianity and in the control of “civilizational” integration of the “new world”, a notion that was becoming more and more fundamental in the political, economical and cultural system of the Iberian monarchies. Which is why the long, dangerous circumnavigation of the world that the great Portuguese navigator was never to complete soon ceased to celebrate the factual time of the expedition, spilling over into a complicated political and legal dispute, namely regarding ownership of the Moluccas. This dispute also brought into play a plethora of textual and documental representations that, by reorganising the differing Iberian takes on commercial and political durations or the areas and maps of more distant Asia, sought to demarcate the main Iberian expansion rights in the subsequent competitive construction of a European colonial order in Asia and South America, the areas that the discovery of the Magellan Straits and identification of the Pacific route came definitively to traverse.

The yearned for arrival of Vasco da Gama’s tiny fleet in Calicut in 1498 set in motion a slow process of Portuguese political, commercial and social diffusion in the Asian world. The political formalisation of this presence began five hundred years ago, with the nomination of the first Portuguese Viceroy of India, Francisco de Almeida, setting in motion the creation of the bases that would come to be identified as *Estado da Índia*, a paradoxical institutional and political body that was still functioning during the times of Salazar when, in 1961, a newly-independent India occupied and included under its national command the colonial enclaves of Goa, Daman and Diu. With the conquest of various enclaves under the decided command of

Afonso de Albuquerque—Goa in 1510, Malacca in 1511 and Ormuz in 1515—Portuguese traffic and settlement in different parts of Asia attempted to structure the main strategic drive for the Portuguese presence: to provide greater security for its mediation in thousands of economic exchanges between the economies of India, China and Southeast Asia. This was, to be precise, an attempt to board a vigorously operating commercial train that ran for centuries, for which the Portuguese tried to offer services, mediation, security and domination of some of its main strategic points/ports. Government and private Portuguese agents also quickly discovered that the profits from these Asiatic deals did not depend only on their long-distance and time-consuming progress to Europe, via the annual *carreira da Índia* [India run], connecting Lisbon first to Cochin, and then Goa. It was also possible to guarantee significant profits and build personal fortunes by operating within the India, Southeast Asia and South China Sea trading triangle. Struggling against both local competition and Islamic trading operations here in the East, the Portuguese tried to secure a network of interconnected enclaves and trading posts in the region’s main strategic ports, defended not only by a number of impressive forts, as in Malacca city, but above all by the superior manoeuvrability of Portuguese ships and the superior firepower of Portuguese naval artillery, with perhaps around 1500 large cannons concentrated in the Asian space in the mid-16th century.¹

The seas of Asia, especially the South China and Southeast Asia seas, were immense, and populated with thousands of vessels carrying different local products every year, from spices to foodstuff, and including luxurious objects, silver and gold. Throughout the 16th century, no regional power was able to dominate these seas, much less a small European kingdom such as Portugal which, at that time, had a population of no more than 1.5 million people and was mobilizing an internal economy short on alimentary structures, industrial capacity and demographic surplus. Hence, the Portuguese trading presence in the Asiatic seas explored survival techniques that would come to find their strategic operational drive in the association of a network of coastal enclaves and superior naval equipment. The political and protocolary body called the *Estado da Índia*, governed by a viceroy or governor, first based in Cochin, and then, from 1530 onwards, in Goa, was responsible for organising the safety of a

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

network of enclaves, forts, factories and cities that stretched from Eastern Africa to Macao and Timor, encompassing around 50 positions in the mid-16th century. This network was mobilised every year to ensure a regular connection with Europe via the *carreira da Índia* system, mainly realizing an exceedingly profitable regal monopoly that supplied European silver for the highly sought-after spices of India and Southeast Asia. Far below the lucrative level of this official circuit, the *Estado da Índia*, from the Viceroy's court to petty officials, bureaucrats and soldiers, survived through exploiting local revenue: cash tributes exacted on local vessels sailing along the western coast of India and the Malacca Straits; rents and taxes on land ceded to the Portuguese, especially in Goa and Ceylon; earnings from concessions on trading trips to Malacca, the Moluccas and Japan. Hence, this network of sea enclaves was over-dependent upon the Portuguese ability, whether official or private, to offer services and safety for sea trade operations between the western coast of India and the secluded Southeast Asia seas.²

There were 200,000 people at most living in these tens of Portuguese enclaves dotted around Asia in the 16th century, with perhaps around 15,000 Europeans, and including their Eurasian descendents and slaves. These Portuguese and other Europeans were systematically forced to resort to laboriously negotiated alliances and concession with local powers, who were often authorised to apply justice in accordance with their own customs, handing over some of their profits to the captains and administrators of these enclaves after retaining their own share. In this context, the model of the city and region of Goa, the more permanent home and court of the viceroy or governor, was almost exceptional in its violent and sectarian attempt to build a Christian city, supported by religious and social discrimination involving the destruction of other religions' temples and spaces and including the vigilant organisation of a Court of Inquisition. In contrast to this, it was models of enclaves such as Malacca that dominated the Asiatic network of Portuguese positions. In these cases, cities have been discovered with only an enclosed inner wall protecting the European Christian population, their mixed-blood descendents and slaves, together with part of the political, administrative, military and religious machinery, while other native Asian populations lived beyond these walls, in districts organised according to ethnicity, trades or religious

affiliation, and were usually authorised to practise their own religions and apply their own form of justice. This model of survival did not embrace the territorial occupation of large areas in the interior of mainland or islands, nor did it entail any significant agricultural or industrial exploitation. The safety of these enclaves rested jointly on their strategies of negotiated survival, and their capacities for nautical organisation and defence.

However, throughout the 16th and 17th centuries, Portuguese commercial and military seafaring activities were regularly limited by the regional monsoons, whereby military mobilisation was only required during the local summer months, between September and December. During this short period, powerful fleets were organised, mainly sailing from the enclaves of western India and, more sporadically, from Malacca, specialising in defending the Portuguese maritime system, collecting taxes, attacking pirates and rival traders, and many privateering and plundering activities, including dramatic and violent assaults on the trains of Muslim pilgrims coming from Southeast Asia or India, en route to Mecca. This Portuguese naval violence was absolutely fundamental in structuring a sea traffic control system that levied tax and customs and was based on a system of *cartazes*, which were a kind of maritime "passport" purchased in the Portuguese enclaves, and without which any ship sailing the Asian seas ran the risk of violent reprisals from the Portuguese armadas.

This system was especially efficient in controlling the Straits of Malacca and commercial traffic off the Malabar Coast, although, to all extents and purposes, it was inexistent in the vast peripheral zones which Portuguese ships and merchants regularly crossed, but where they were unable to organise the defence for other permanent Portuguese enclaves. In the case of Southeast Asia, the main peripheral zone for Portuguese sea trade traffic was in the archipelago of the Philippines, whose southernmost islands, around Mindanao, were cyclically traversed, visited and put to economic use by Portuguese merchant sailors en route to the city of Malacca and for access to commercial business in the seas and islands of Southern China.

The "right" justifying the Portuguese colonial presence in Asia was primarily based upon the ancient treaty of Tordesillas, negotiated and agreed upon by the Kings of Portugal and Spain in 1494. The main concern of this agreement was to establish the criteria

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

for demarcating the overseas areas “discovered” or “to be discovered” by the two crowns in America and Asia. This did not, as is often interpreted, mean a division of the organised political world of the time. The year before, in 1493, when the prospects of an armed confrontation between the Iberian kingdoms were growing increasingly stronger, being further magnified by the question of King Dom John II’s succession, hasty diplomatic negotiations were made that allowed the Catholic monarchs, Ferdinand and Isabella, to mobilize Pope Alexander VI to publish the *Inter Caetera* papal bull, recognising Spanish ownership of all lands and islands discovered or to be discovered to the west of a meridian one hundred leagues west of the Azores and the Cape Verde islands.³

The political and geographical difficulties in realising this papal proposal forced the Iberian crowns to send diplomatic emissaries to meet in the small town of Tordesillas. The monarchs of Portugal and Spain maintained the papal concept of demarcating the areas “under discovery”, and agreed a new dividing meridian further to the west: 370 leagues to the west of the Cape Verde islands, with the lands to the east of this line belonging to Portugal and those to the west belonging to Castile. This agreement was only ratified by Pope Julius II in 1506, the year of Christopher Columbus’ death. In general terms, the Treaty of Tordesillas provided a harmonious limitation to the political conflict between the Iberian kingdoms, a situation that was also immediately formalised with continued marriages between the various members of the respective royal families. However, at the same time it proved to be an agreement that was difficult to reflect in terms of cartography, with geographical rigour failing to keep pace with the superabundance of commercial competition. At the time, measuring longitude was still a complex and controversial operation that was open to widely differing representations and manipulations, namely in the demarcation of the Tordesillas anti-meridian in the eastern regions of Southeast Asia. This enabled the Spanish crown to claim possession of the Moluccas, following its strategy of actual and cartographical appropriation of Southeast Asia and wrongly placing the rich Spice Islands fifty leagues within its sector of the Tordesillas division. As is common knowledge, this subject matter underpinned the navigational and even the most important commercial facet of Ferdinand Magellan’s great

maritime project, bringing into open conflict the claim of “ownership” of this island region of eastern Indonesia.

Following the instructions of King Dom Manuel, the Portuguese organised in the network of enclaves in the *Estado da Índia* did not limit themselves to pursuing and capturing the survivors of Ferdinand Magellan’s expedition who were lost between the Moluccas and Timor, but swiftly fortified their positions in the region, building a fortress in Ternate in 1522 with local assistance. The conflict over ownership of the Moluccas forced a Conference organised between representatives of the two Iberian kingdoms in Elvas-Badajoz, in 1524, bringing together various astronomers, pilots, “spies” and official representatives of the two parties who proved unable to resolve the problem due to the difficulties and the technical differences in accurately ascertaining the longitude of the Moluccas archipelago. The powerful emperor Charles V put forward a transitory solution, granting King Dom John III temporary exclusive trading rights in the seas around the Moluccas for a period of six years in exchange for a payment of 40,000 ducats, a large sum of money that also served to free the new Spanish monarch from having to pay the 200,000 ducat dowry of his sister Dona Catarina on her marriage to the King of Portugal. However, the conflicts in the disputed region were not resolved. Subsequently, recognising the strength of the Portuguese presence in the Moluccas and the access difficulties via the Pacific route, negotiations were opened between the two countries that led to the Treaty of Saragossa in 1529. Under this agreement, Spain renounced its pretensions, selling to Portugal every “right, action, sovereignty, ownership and possession or partial possession of all rights to sail, contract and trade that the Emperor and King of Castile might and could have in the islands, places, lands and seas of the Moluccas for the price of 350,000 golden ducats”. However, the treaty added that should the emperor and / or his successors wish to return this payment, then the sale would be dissolved and each party would resume the “right to action”. At the same time, it was established that the King of Portugal could not order any fortress to be built in the Moluccas nor within 20 leagues around. In any case, this strange treaty, whereby the Portuguese King bought rights that already belonged to him, extended the zone of Portuguese exclusive sailing rights to 297.5 leagues to the east of the Moluccas, defining a new meridian that passed

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

through the islands of Las Velas and Sao Tomé, which also served to place the Philippines even more clearly inside the zone of Portuguese influence.⁴

The Treaty of Tordesillas, the Saragossa agreement and many other papal privileges received by the Iberian crowns extended the monopoly of navigation rights within territories of “discovery” and “conquest”, with this principle being based, not without a certain oversimplification, around the idea of *mare clausum*. This was a concept that was much employed in many European chancelleries in the late Middle Ages, mainly for the purposes of organising fiscal rights and perceptions in territorial waters, breaking decisively with the lessons from classical law that was mainly inherited from the Roman system and which understood the sea as *commune omnium*, open to general traffic and usage.⁵ The Iberian expansions in the 15th and 16th centuries quickly overstepped the coastal and Mediterranean limits, where “territorial sea” rights confronted each other, to establish new legal claims that were progressively resolved via general treaties with papal mediation, as in the case of the Tordesillas agreement, but which also called for new legal modalities which, more notably in the Portuguese Asiatic expansion, began to be found both in the slow accumulation of treaties with local powers and in the expansion and specialisation of rights of religious patronage. However, it must not be thought that these “international agreements”, of Tordesillas to Saragossa, represented any form of papal hegemony or even legal scruples: Emperor Charles V did not hesitate to send an important expedition to the Philippines two years after signing the treaty of Saragossa, just as Philip II financed the occupation of this archipelago in the absence of any “legal” papal authorisation, but rather because Portuguese traffic in this area was unable to halt the Spanish “conquest” as it grew weaker with the fruitless assaults of Gonçalo Pereira Marramaque between 1566 and 1568.⁶

Despite this array of rights, Portuguese legal aspirations to monopolise European traffic in the Asiatic seas did not withstand the competitive offences of the powerful Dutch East India Company throughout the 17th century, the celebrated VOC, founded in 1602, mobilising capital and resources that would ensure the systematic conquest of a large part of the Portuguese enclaves in Southeast Asia. This offensive was also grounded in a new polemic on universal maritime

rights, defending the idea of a *mare liberum* for general peaceful commercial traffic that would find its main defender in the careful juridical prose of Dutchman Hugo Grotius, with the publication in 1609 of the much read *Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*. Portuguese intellectuals continued to justify the concept of a *mare clausum*, agitating without much practical success the papal prohibitions and pointing to the profound disturbance to the Portuguese Catholic evangelical work that the new Dutch Company was bringing into Asia. Although this polemic had mobilised a number of important jurists and theologians, from Fernando Rebelo to Jorge de Cabelo, it was the weak and disputable arguments of Brother Serafim de Freitas that imposed themselves. In his treaty *De Iusto Imperio Lusitanorum Asiatico*, published only in 1625, in Valladolid, he returned to the defence of a Portuguese political and religious monopoly that had foundered once and for all in the mid-17th century in the face of the Dutch competition and the Portuguese inability to continue offering the safety and the middleman services that the local territorial powers in Southeast Asia used to provide.

To be exact, the Portuguese presence and traffic in India and Southeast Asia was also based on an impressive collection of treaties, negotiations and formal and informal agreements with countless native powers and authorities. Even without aiming to be exhaustive, a composite process is revealed that began very early with the arrival of Pedro Álvares Cabral's armada in India, in 1501, ensuring a political and commercial alliance with the Rajah of Cochín, and spilling over into the creation of a model of the factory, following the patterns established in Cananor and then in Coulon. From then on, the formal treaties and informal negotiations with the various kingdoms of Malabar multiplied, exploiting internal rivalries and competition with the powers of the samorin of Calicut, resulting in a number of agreements ranging from political and commercial coalitions to simple contracts for supplying spices. Up until 1515, the expansionist policy and the violent military victories under Governor Afonso de Albuquerque reinforced both the security structures available in the network of enclaves and the Portuguese sea presence in Asia, consequently bringing in other treaties and alliance agreements with local powers and kingdoms. Hence, in 1518, for

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

example, we find the King of Colombo, in Ceylon, paying tribute to the faraway Portuguese King; in 1521, in Chaul a contract was made for paying for cask gauges by Nizamaluco, the Sultan of Ahmadnagar; in 1534, a formal contract celebrated between the Governor of the *Estado da Índia* and the ambassador of the King of Cambaia allowed Portuguese influence to be established in Agacil; and these examples extended in 1535 to the strategic port of Diu, where a request was made by the local sultan for a Portuguese factory-fortress. Within this collection of negotiated treaties added to the conquests by Afonso de Albuquerque, it is even possible to discover Portuguese settlement in other enclaves along the northeast coast of India such as Daman or Bassein, which offered limited commercial interest but allowed for the organisation of a “Northern Province” in which important landed estates were established to recompense the new overseas nobility who provided absolutely fundamental military and ideological back-up to the *Estado da Índia*. Although these agreements and negotiations intersected with an official policy of conquering strategic points for controlling the maritime trading routes between India, Southeast Asia and the South China seas, they did not cover the entire organisation of Portuguese trading operations in Asian regions. From very early on, client networks of Europeans and Asians began to develop within the enclaves of the *Estado da Índia* and even in zones outside of official Portuguese control, establishing a kind of shadow-empire operating far from the strategies of viceroys and administrators and coming together almost exclusively to ensure mercantile success. This other model was even in evidence in Cochin during the governorship of Afonso de Albuquerque, between 1509 and 1515, when an influential gathering of Portuguese gentlemen—Diogo Pereira, António Real, Gaspar Pereira, or even Duarte Barbosa in Cananor—joined with local interests to combat Albuquerque’s expansionist and militarist policy, supporting his substitution in 1515 by Lopo Soares de Albergaria, creating a long-standing and drawn-out conflict that set private commercial strategies at odds with official political control by the Portuguese authorities of the *Estado da Índia*.

Between alliance and threats, this opposition of private clientele strategies and official colonial power was also to be found in 16th century Portuguese circulation and settlement in Southeast Asia. There

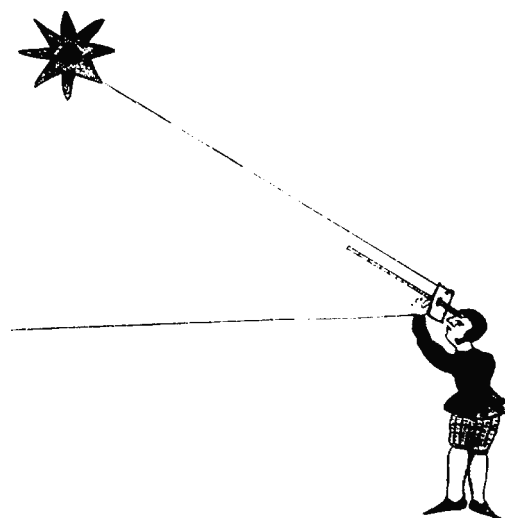
were also various examples of official agreements under the aegis of the *Estado da Índia*, one of the most paradigmatic of which was the treaty of Sunda Kalapa, signed in eastern Java between the Sudanese King and official Portuguese representatives, ensuring the rights to purchase pepper, build a Portuguese fort in what is now Jakarta and to receive voluntary tribute from the local kingdom of 1,000 bags of pepper per year. However, this project was to be counteracted in 1527 with the Muslim conquest of the kingdom, when military force put a stop to Portuguese attempts to build the promised fort.⁷ During the same period, in 1522, construction of the Portuguese fort at Ternate sought to provide naval and economic security for the local kingdom, a form of alliance that was also to be found in the other few places where small Portuguese forts were set up in the second half of the 16th century: Tidore, Ambon and Ende. At the same time, one can find in other Portuguese enclaves, forts being built on private initiative and with private investment, such as on the island of Solor, close to Timor and Flores islands, where Dominican monks had a fort built between 1557 and 1561, and where they had the right to nominate their own administrator, with this situation only being overturned by Philip II. In every other area of Portuguese commercial traffic, in Borneo, Sulawesi or Timor, there was widespread agitation among private Portuguese and Euro-Asian traders which would continue throughout the 17th century, activating new trading circuits and clients that would enhance Macao’s strategic role as an economic intermediary between the spice trade of Southeast Asia and the luxurious produce of the great middle empire.

This opposition of interests and strategies between private movements and official control also flowed over into the management of the Southeast Asian area and its reflection in Portuguese specialised cartography. Hence, from 1558 onwards, Portuguese cartography of Southeast Asia split into two different ways of representing the area, each linked to different politico-economic strategies and interests. In the maps from Lopo and Diogo Homem’s cartographers workshop, the differing territorial specialisation in the region is exaggerated, especially between the Moluccas and the Philippines, closely echoing the information from private Portuguese merchants and agents. In contrast to this, a sequential collection of ostentatious cartographical works for the use of the King tend to

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

create a veritable corridor of islands linking Palawan, Luzon and Formosa, suggesting to the monarch a strategic investment exclusively centred on the treaties with China and Japan, with Macao as go-between: in the anonymous *Livro de Marinharia*, of 1560, in Lázaro Luís' *Atlas* of 1563, in Sebastião Lopes' *Atlas* of 1565 or in the many charts by Fernão Vaz Dourado, namely in 1575, interest in drawing detailed maps of the Moluccas and the Philippines was lost in the strategy of hiding and manipulating the areas of local islands and sea waters so as to give the false impression of a sea corridor leading to South China. In contrast to this, in the careful *Atlases* drawn by Diogo Homem in 1558, 1561 and 1565, extending the competences of the great planisphere made by his father, Lopo Homem in 1554, the detailing of the Philippines is enlarged, labelled and highlighted as a relevant area for Portuguese traffic and maritime exploration.⁸ It was perhaps no accident that Lopo Homem had been one of the main cartographers representing the interests of the King of Portugal in the Elvas-Badajoz discussion in 1524, even, five years later and with evident exaggeration, arguing that the Moluccas were to be found 400 leagues within the Portuguese demarcation, thereby attempting to drag all of the Southeast Asian islands within the exclusivity zone of Portuguese maritime traffic. It was even less of an accident that his son, Diogo Homem, was forced into exile in around 1547, receiving first in England, and then, significantly, in Venice, the information from Portuguese and European merchants and agents that underlined the great commercial interest of these thousand islands extending from Java to the

Philippines. The permanent settlement of merchants and mercantile interests in the enclave of Macao in the mid-1550's, led to the reorganisation of both map representations and of the structures for the main regional business mediation strategies. Macao would establish a long-lasting connection between South China and Japan, redefine communication with Manila and later, throughout the 17th century, calling on private initiatives, mercantile interests represented by the Leal Senado or even the excess capital accumulated by the local Holy House of Mercy, one finds the lively Macanese mercantile life also reorganising commercial communication with Indonesia, from Dutch Batavia to Makassar and even beyond, with sandalwood, slaves and wax from Timor. The trade passing through Macao thus definitively dissolved and re-created the ancient Iberian competition unleashed by Magellan's great voyage, providing long-term reordering of the durations and methods of Portuguese political, economic and cultural movement in Southeast Asia and the South China seas. **RC**



NOTES

- 1 João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*. Lisbon, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 179-196.
- 2 Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisbon, Ed. Presença, 1982, pp. 7-80.
- 3 William Henry Scott, "Demythologizing the Papal Bull 'Inter Caetera'", in *Looking for the Prehispanic Filipino*. Quezon City: New Day Publishers, pp. 15-23.
- 4 A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisbon: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.
- 5 Paulo Merêa, "Os juriconsultos portugueses e a doutrina do *mare clausum*", in *Novos Estudos de Direito*, Barcelos, 1937.
- 6 José Manuel Garcia, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Porto, CEPESA, 2003.
- 7 Adolf Heuken, *Historical Sites of Jakarta*. Jakarta: Cipta Loka Caraka, 2000.
- 8 José Manuel Garcia and Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002; Idem, *Discussing the First Portuguese Maps with the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2005.

Seeds of Change, Seeds of Exchange

Magellan's Voyage and the Philippines

BERNARDITA REYES CHURCHILL*

CHANGE AND EXCHANGE. OLD WORLD AND NEW WORLD

We can probably safely say that one of the greatest events in the history of mankind was the Age of Discovery, when massive changes were brought about as a result of the contacts of the Old and New Worlds, what one writer calls “one of the great collisions of human history.” The story of the encounters between peoples of different nations, races, and religions of the Old World (of Europe) and the New World (of the Americas), changed the cultural, biological, environmental, and technological landscape of practically all the regions of the modern world, not only in the immediate aftermath of the voyages of discovery, but up to this day. The world has never been quite the same since.

Three voyages of discovery during this great age undoubtedly had tremendous consequences in bringing about these changes and sparked what we may consider the first globalization associated with the exchange of cultures and ideas. These are the voyages of Christopher Columbus (Cristoforo Colombo in Latin, Cristóbal Colón in Spanish) to the Americas in 1492, of Vasco da Gama to India in 1498, and Ferdinand Magellan (Fernão de Magalhães in Portuguese) to the Philippines in 1521. These and several other voyages of exploration

and discovery were pioneered by the Iberian countries of Portugal and Spain. Portugal was the most adventurous seafaring nation at that time.

Columbus thought he could go to the Orient, the source of gold and spices, by sailing west. Instead of reaching Asia, he arrived at the Caribbean island that took him to what was the “doorstep” to two “unknown” continents. The Columbus voyage forced cartographers of Europe to revise their maps of the world, as the newly “discovered” lands provided new knowledge of the earth’s landscape and peoples. The process of encounter brought “seeds of change” and concomitant “seeds of exchange” from both Europe and the Americas. It altered flora and fauna with the transfer of many new plants and animals from one world to the other. There was also a reordering of the ethnic composition of countries through migration and, tragically, through decimation by disease, war, and the forcible removal or forced migration of millions of people (as in the case of peoples from Africa to the Americas) to work the sugar plantations and the mines of the New World.

In the light of the celebration of the Columbus Quincentennial Commemoration in 1992, Herman Viola aptly described, in hindsight, what really happened after 1492:

What Columbus had really discovered was... *another old world*, one long populated by numerous and diverse peoples with cultures as distinct, vibrant, and worthy as any to be found in Europe...what Columbus did in 1492 was to link two old worlds, thereby creating *one new world*...It was as if a giant blender had been used to concoct an exotic drink, but the ingredients were the plants, animals, and people of two

* Professor of History (retired), Department of History, University of Philippines. M.A. and Ph.D in Southeast Asian History from Cornell University and The Australian National University, respectively. President of Philippines National Historical Society.

Professora de História, reformada, do Departamento de História da Universidade das Filipinas. Mestrado (Cornell University) e doutoramento (Australian National University) em História do Sudeste Asiático. Presidente da Sociedade Nacional de História, Filipinas.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

hemispheres, and the *product* was really a new world [italics supplied].¹

What was this *product*, this “*another old world*”? This is the “*new world*” that resulted from the linking of two old worlds into one through the crucial intermingling of peoples, animals, plants and diseases between Europe, Africa, and the Americas. A whole variety of plants and food crops were introduced in both directions—sugar, maize or corn (white or yellow), potatoes, tomatoes, peanuts, cacao, pepper, beans, squash, wheat and barley, which altered the diet of the people. Think how the Italians and other Mediterranean countries would have fared without tomatoes in their pasta, this vegetable considered an aphrodisiac in the Old World and called “apples of love,” or “golden apples”—the first tomatoes probably colored yellow. What would the Irish, Germans, and Russians do without their potatoes (native to the highlands of Peru) or the Africans without maize or corn. There was Old World sugar and New World cacao that produced fine chocolates. A veritable Noah’s ark of horses (which the American Indians cherish to this day), cows, pigs, goats, and sheep were transported to new lands. And, of course, sadly, there were germs and diseases—smallpox and measles, among others—which wrought havoc on the peoples of the New World. The first syphilis appeared in Europe brought aboard Spanish ships of *conquistadores* from the Americas. To the New World, Europeans brought Africans in great numbers to work as slaves in the sugar plantations of the Caribbean. They found the local people unsuitable for such labor, or their numbers had been decimated by new diseases. Thus were sowed seeds of racial antagonism in the New World that still persist today. Needless to say, every “seed of change” had both positive and negative consequences.²

Vasco da Gama’s historic voyage to Calicut, India in 1498 brought about, once again, contact with the Orient (as the Asian lands were then referred to) which resulted in the change and exchange of new ideas and fresh knowledge, unfamiliar technologies, and exotic attractions—spices and strange foods, perfumes, precious gems and ornaments, luxurious silks and satins. It should be noted, however, that prior to this time, Europe was not without knowledge of Asia, for medieval travelers, friars, merchants and trading prospectors had traveled overland via caravan routes to places like Java and Sumatra in the Indonesian

Archipelago, Burma and China, and had reported incredible and fabulous stories about these lands and their peoples. There was the famous Marco Polo, the Franciscan Friars Odoric of Pordenone and John of Montecorvino, and the Bolognese Ludovico di Varthema, among others.

The crowning achievement of Portuguese exploration was Vasco da Gama’s historic voyage that opened the sea route to India and returned with a rich cargo. Prince Henry the Navigator (1394-1460) had blazed the trail for overseas expansion, conquest, and conversion. Portuguese mariners, using vital navigational instruments like the quadrant and the astrolabe (from the Arabs), armed with the latest maps of newly discovered lands, supported by formidable naval power and “great ships” or caravels with lateen sails able to carry large numbers of men for long ocean voyages, had by this time more than half a century of Atlantic exploration and trading. The arrival of Vasco da Gama in Calicut, India may be said to have marked a new era of European maritime trade to India and East Asia, characterized by greater volume and more variety, hence lower costs, of many imported commodities treasured in Europe. In the words of an Indian historian, Vasco da Gama’s arrival in Calicut was a “turning point” in the history of India and Europe.³

Another intrepid Portuguese sea captain, Ferdinand Magellan, realized the dream of Columbus by sailing west to reach the east, arriving in the Philippines in March 1521. He pioneered in the southwest passage, and though he died on Mactan in Cebu Island, a Basque sea captain, Juan Sebastián del Cano, traversed the southwest passage in the ship *Victoria* and returned to Spain to complete the first circumnavigation of the globe in 1522, with a Malay on board, Enrique de Malacca, who was the slave of Magellan. The Magellan voyage was probably the most famous expedition in European naval history.

Ferdinand Magellan was born in 1480 in Sabrosa near Oporto, son of a minor nobleman. Several years before leading the expedition that brought him to the Philippines in 1521, he had sailed to the East Indies in 1505 and taken part in the conquest of Malacca in 1511. Having taken Spanish nationality in 1517 to get support for his scheme to take the western route to the East to reach the fabled Maluku Islands (Spice Islands), he was commissioned by Spanish King Charles I in September 1519 to undertake the voyage. It was left to the remnants

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

of his expedition to make it to Maluku, where they fell into the hands of the Portuguese. No new lands were annexed to the Spanish empire. It should be noted that Ferdinand Magellan was only the second European visitor to the Philippines, the first being the Portuguese Francisco Serrão (Francisco Serrano) who was shipwrecked in Mindanao in 1512.⁴

In the words of Fernand Braudel, through the pioneering explorations of Portugal and Spain, the Atlantic was linked by Magellan to the Pacific and by Vasco da Gama to the Indian Ocean.⁵ The Magellan voyage brought the Spanish empire to the East and, in particular, changed the world of an archipelago that subsequently became known as *Filipinas*. The accounts of the Magellan voyage introduced to a European audience knowledge of the lands and peoples of the East, which initiated intense European activity in this much-coveted part of the world.

There are three near-contemporary accounts of the Magellan voyage: that written by Maximilian of Transylvania (*De Moluccis Insulis* in Latin, published at Cologne and Rome, 1523); that of Antonio Pigafetta, the Italian chronicler aboard the *Victoria*; and the third in Portuguese by António de Brito, Portuguese captain at Ternate, who had written an account of the Spanish arrival there. These survivor accounts offered the “first contextualized European accounts” of the Philippines, Brunei, the Moluccas, and Timor. Another text was that of Bartolomé Leonardo de Argensola—*Conquista de las Islas Malucas al Rey Felipe III*, published in Madrid in 1609.⁶ It is interesting to note that the account of the Magellan voyage and circumnavigation was

included in several important subsequent collections on the Spanish voyages, such as the three-volume *Delle Navigationi et Viaggi* (Some Voyages and Travels), published by Giovanni Battista Ramusio (Venice, 1550, 1559), probably an indication of how important had been his contribution to explorations and discoveries. There were also compilations by the Spanish (Antonio de Herrera, 1601, 1615), Dutch (Jan Huyghen van Linschoten, 1595, 1596), and British (Richard Eden, 1552; Richard Hakluyt, 1582).⁷

There is, of course, a great tradition of Portuguese histories of discoveries beginning with the publication of Fernão Lopes de Castanheda’s *Historia do Descobrimento & Conquista da India pelos Portugueses* (History of the Discovery and Conquest of India by the Portuguese) in 1551. There is also João de Barros’ *Asia: Dos Factos que os Portugueses Fizeram no Descobrimento e Conquista dos Mares e Terras do Oriente* (Asia: Facts Relating to the Portuguese Discovery and Conquest of Oriental Seas and Lands), commonly known as *Décadas*, published in Lisbon in 1552–1553, and several others.⁸

As a result of the voyages of discovery, the Europeans produced maps and graphic images of the new discoveries, albeit in limited numbers and circulation, available only to those involved in the discoveries (state patrons and mariners) and a select group of collectors and cartographers. The two nations most active in pioneering new discoveries, Portugal and Spain, were the most secretive in guarding new geographical knowledge. In the years immediately following the *Victoria*’s circumnavigation, the Pacific Ocean became a reality on European maps, where it



A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

was given boundaries in the east and west. The earliest maps of Southeast Asia with references to the Philippines were made by Portuguese travelers and cartographers even before Magellan's voyage to the Philippines (Francisco Rodrigues, *Livro da Geographia Oriental*, 1512-1515). The *Victoria's* circumnavigation provided further a wealth of new knowledge for European cartographers, who began producing maps based on empirical data. By 1600, with innovations in engraving and printing, the number of maps multiplied, and the international circulation of maps began, first in Venice, then in Germany, Holland, and England. Of course, Chinese maps had preceded, by centuries, Gutenberg's printing innovation in Europe. In China, methods of paper manufacture and woodblock printing were already in use, and maps and images were being exported to Japan, Korea, Vietnam, and Tibet.⁹

CHANGE AND EXCHANGE. ASIA AND EUROPE

The various Iberian voyages from the sixteenth century that brought Europe to Asia and Asia to Europe, brought change and exchange through European seaborne traders, soldiers, and missionaries who launched themselves into these hitherto exotic lands, transforming lands and peoples on both sides of the globe. One can imagine various trajectories shooting from one direction to the other, singly and simultaneously, as changes and exchanges continued, and continue even to the present day. We cannot negate, however, the historically significant exchanges between the Mediterranean and China through the caravan silk roads dating back to Roman times, and the role of Asian traders—Arabs, Gujeratis, Malays, Javanese, Chinese—in this exchange. After 1500 the Europeans began to play a significantly new role in maritime trade.¹⁰

The “seeds of change” and “seeds of exchange” with reference to the cultural, biological, and technological consequences of the first Iberian (Old World) contacts with the New World had their echoes in the exchanges between Europe and Asia as well. A variety of flora types crossed lands and seas beginning in 1500. The list is almost illimitable, resulting in changes in social habits and diets. From southern India came mango, mangosteen, and durian. It was said of durian, which was also found in Malacca, that there

was “no fruit in the world to be compared with it.” Observing on opening that it smelled like rotten onions, the account further continued that “the fruit is for color and taste like an excellent meate, much used in Spain, called Mangiar Blanco, which is made of henne's flesh, distilled with sugar.”¹¹

The Portuguese introduced into the Pearl River delta region maize, peanuts, sweet potato, yam, tomato, lettuce, watercress (Portuguese greens), capsicum pepper, okra, manioc (cassava for making tapioca), papaya, custard apple, guava, pineapple (from Central America), pumpkin, and varieties of onions. These crops changed the people's lifestyle, and, in the case of maize, served as a dietary supplement of the poor, making the difference between life and death during times of famine. Potato and sweet potato also found their way to Japan from the Philippines.

Even in the small island of Timor, the New World imports included maize, beans, groundnuts, papaya, manioc of various varieties, cashew nuts, guava, capsicum pepper, and sugar apples. From India came mango, jackfruit, pimento (allspice), and cinnamon. Ginger and citrus fruits came via the Malay and Chinese trade network.

Fabled spices from Maluku provided spectacular profits in the European markets and were initially the lure behind the entry of the Iberians and northern Europeans into the maritime trade of Asia. These were pepper, cardamom, cinnamon, turmeric, cloves, nutmeg (and mace), called the “noble fruit” of the Banda Islands.

Aromatic woods, like the famed sandalwood in the island of Timor, were noted by Antonio Pigafetta, who wrote about a Chinese junk trading in sandalwood (destined for manufacture of incense sticks and luxury items in China) and wax in Luzon.

Tobacco, cultivated by the Portuguese in Brazil, also arrived in Asia via the galleon trade from Mexico and went to Taiwan, China, Korea, Burma, and southern India, and eventually also to Java.

If one goes to the major botanical gardens in Europe, Asia and the Americas, one sees the results of global plant exchanges dating from the middle of the sixteenth century, such as those found in the Royal Botanical Gardens in Lisbon (mid-sixteenth century); Hortus Botanicus of Leiden (1590), the earliest scientific garden in Europe; Jardin des Plantes of Paris; Amsterdam Botanical Gardens (1682); the Royal

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Botanical Gardens (1763) and Kew Gardens in London (1772); and Jardin Botanico in Madrid. There are also botanical gardens in Africa, China, India (Calcutta), Sri Lanka (Kandy), Java (Bogor), Rio de Janeiro, and Mauritius. These gardens were plant nurseries that were precursors of commercial agricultural estates, such as those cultivated to cloves and nutmeg, tobacco, tea and coffee, or even opium, where the lure for profits far outweighed mere scientific curiosity.

The reverse flow of the global exchange brought rice, sugar, tea, coffee, rhubarb, ornamental plants, and opium from Asia to Europe. Sugar cane was indigenous to India and the Pacific and was brought to Europe by Muslim traders and flourished in parts of Italy, Spain, and the Canary Islands. The Portuguese introduced sugar cane to the West African island of São Tomé. Soybeans went from China to Southeast Asia, and by the seventeenth century soy sauce could be found in England. Tea and tea culture were introduced to Europe via the silk roads. Tea was exported from Macao and Manila to Europe. Coffee entered Europe via the Ottoman trade routes before the Dutch adopted mocha varieties for commercial cultivation in Ceylon and Java around 1690. Ornamental and landscape plants like the ginkgo tree, golden rain tree, pagoda or scholar's tree, and the tree of heaven found their way into European gardens.

A negative consequence of this global exchange was of course the introduction of diseases—smallpox, syphilis, cholera, beriberi—for which Asian plants served as sources of tropical medicines, including opium, areca, and concoctions made from hashish. Thus Indian- and Chinese-derived systems of medical and botanical knowledge were introduced. For instance, acupuncture was thought to be more effective than European blood-letting. Herbal drugs, remedies and other indigenous medical systems became acceptable alternatives to Western practices. The New World introductions into Asia were in many instances quickly indigenized, leaving their origins obscure.¹²

Following in the train of Iberian traders and *conquistadores*, European missionaries—Augustinians, Franciscans, Dominicans, and Jesuits—embarked on the mission of converting to Christianity the elites as well as the mass populations of Asian lands, including the “Middle Kingdom” (China) and Japan, the land of the shoguns. Except for the Philippines and Vietnam, few in Asia accepted this alternative to the

prevailing traditional cosmology. Alongside the conversion came resulting alterations in social values and political systems. In this missionary enterprise, the role of the printing press was crucial in the dissemination of the new “superior” Christian religious doctrine and philosophical concepts, as well as subjects of a secular character, such as geography, languages, and histories. The Catholic world view met with a variety of responses, at least for the period from 1500-1800, ranging from selective acceptance to confrontation and rejection in the case of Japan, gradual change in the case of China, or irreversible cultural assimilation in the case of the Philippines.¹³

THE MAGELLAN VOYAGE
AND THE PHILIPPINES

Let us revisit the significance of the historic first voyage of Ferdinand Magellan in Philippine historiography and take a different look at Philippine history during the period from 1500-1800 away from the narrow perspective of island history to a broader view of the Philippines in the context of a wider Asian history. In so doing we learn a lot more of how the Philippines played out its relations with its neighbors in Asia, the New World of Mexico, and Spain in the period of its supposed isolation during the first two hundred years of Spanish colonial rule, something that does not figure in Philippine historical writing. This is a perspective that goes against the grain of Philippine historiography now, which tends to be more focused on what was happening to the Filipinos rather than what was happening to the Philippines in the context of the colonial affairs of Spain and the other European powers in East and Southeast Asia. I will probably be criticized for taking what might be considered a step backward, but I feel that there is no place for the extreme ethnocentrism that is sometimes evident in some Philippine historical writing. We should also remedy the narrow vista that informs the teaching of Philippine history and deprives the Filipino student of the knowledge to be able to relate the Philippines to a broader Asian context.

In the exposition that was presented in the first sections of this article, I have tried to point out how the European Age of Discovery set the stage for the changes and exchanges which characterized relations among lands and peoples in the known world and

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

which engaged and transformed Europe, the Americas, and Asia in the era of discoveries from 1500 until the period of imperialist interventions in the “high colonial age” of the nineteenth century.

In this section, I will focus on the consequences and repercussions of the Magellan voyage on the historical development of the Philippines and the Filipinos. In my view, the arrival of Ferdinand Magellan to the Philippines had the immediate effect of bringing to the areas that he visited the trappings of European and Spanish culture, while he and his men (as noted in Pigafetta’s account) were introduced to the culture of the people of these islands. If one re-reads his account, Pigafetta stood in awe of some of the cultural practices he noted among the people of this archipelago, not always sympathetically, just as the Cebuanos were impressed and puzzled with wonderment at this strange-looking group of “white men” who seemed disposed to fire their cannons at every opportunity! The Magellan expedition was big news in Spain, made even bigger by the feat of the first circumnavigation of the globe, even if it was not “the noble captain” himself who had accomplished this. The *Victoria* even brought a small cargo of cinnamon and mace, samples of the much-coveted spices from the Indies, realizing a meager 4 per cent from the investment in the voyage. It also confirmed the existence of a southwestern route to the Indies and raised hopes for Spanish claims to the Spice Islands. Eventually, the rest of Europe, as far as the accounts of the expedition became available, learned of the Philippines and other places in this part of the globe.

The Pigafetta account is considered “a key source in Philippine historiography,” in the words of a Filipino scholar. The Magellan expedition stayed in the Philippines for about seven months (in a voyage that took three years) and the section on the Philippines is its centerpiece, consisting of a third of the entire account. The account includes twenty-three painted maps, nine of which are of the Philippine Islands—representations of “brown islands in a blue ocean.” It is rich in ethnographic data of the places visited in the Philippines and elsewhere and should really be studied for it is the first printed source for the history of some of the islands in 1521. Some of his observations are revealing. He wrote that there was gold in the islands; that Cebu traded with China, India and Siam; and that

the people loved “peace, ease and quiet.”¹⁴ It should be pointed out that there have also been various other accounts of the Magellan expedition published in recent times, and a comparison of the ethnographic data found in them would be interesting and useful to reconstruct the pre-Spanish period of Philippine history.¹⁵

Let me point out here that Portuguese chroniclers also produced some of the earliest works on the Philippines in the sixteenth century, which recorded the beginning of the relations between the people of the Philippines and the Portuguese who came to the Indies. These chronicles also contain important ethnographic data on the peoples of the islands and can be useful to reconstruct Philippine conditions at this time.¹⁶

What the Magellan voyage did was to bring the Philippines to the attention of Spain and Europe. Subsequent Spanish voyages resulted in the Philippines becoming a colony of Spain for over three hundred years. In keeping with the theme of “change and exchange,” it can be said that the western world was also brought to the attention of the Philippines, and the resulting colonial relations transformed both colonizer and colonized. The impact of Spanish and European culture on the Philippines is not unknown, and so I will not dwell on this topic. What I would like to do, as explained earlier, is to look at “globalization” and Philippine history during the colonial age.

The great distance between Manila and Madrid resulted in the Philippines being provisioned and governed directly from New Spain, or Mexico. The relations between the Philippines and Mexico is a subject that has been largely ignored by Filipino and Mexican historians, and this is a “puzzlement,” considering that the relations existed for about 250 years, and archival records on the Philippines in Mexico are quite voluminous. Thus, in many instances, when we say Spanish, we probably mean Mexican because it was not until the nineteenth century, after Mexico became independent from Spain in 1821, that direct relations were established between the Philippines and Spain.

Let me briefly relate the Spanish-Mexican flavor in Philippine culture and society, while I also point to traces of Asian and Philippine influences in Mexican culture and society, the result of American-Asian exchanges. Mexican-Philippine relations, more or less, began in 1525 when the expedition of Alonso de

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Saavedra Ceron sailed from Zihuatanejo and arrived in northeastern Mindanao, reported as a place rich in gold, chickens, wild pigs and coconuts; where the women were beautiful, the men fair-skinned, and both sported long hair; where weapons consisted of iron cutlasses, cannons, long arrows, and blowguns tipped with poison herbs; and where blood-brother ceremonies (*kasi-kasi*) were performed to forge new friendships. From that time on, all subsequent Spanish expeditions to the Philippines originated from Mexico, and this connection continued for the succeeding 250 years via the galleon trade.

It has been said that Spain's experience in the pacification and Christianization of Mexico was not repeated in the Philippines, where the process was relatively peaceful and bloodless. In time, many colonial institutions already in place in Mexico were eventually transported to the Philippines. For instance, the settlement patterns in the Philippines followed a grid-iron (*parilla*) pattern or checker board (*tablero* or *dama*) consisting of two major plazas—the *plaza mayor* (main square) and the *plaza de armas* (parade ground). Witness the layout of Intramuros as well as major Philippine towns up to this day. The *encomienda* was introduced, *encomendado* to an *encomendero*, where the *Indios* were required to render *prestación personal* or *polo y servicio personal*, patterned after the Mexican *repartimiento*. Three classes of Mexicans came to the Philippines—the *hombre de Intramuros* or bureaucrats who were *criollos* if not Spanish *peninsulares*, the clergy from five religious orders, and the *guachinangos* or common soldiers.

Looking at the specific cultural influences that came from Mexico, there are the churches that dot the Philippine landscape and resemble in architectural style and ornamentation those found in Mexico. Two Mexican-made religious images brought to the Philippines in the seventeenth century are among the most popular with the Filipino masses: the Virgin of Antipolo and the *Cristo Negro* or the Black Nazarene in Quiapo. During the Lenten Holy Week, the *penitencia* (flagellation) is still practiced when *penitentes* (flagellants) symbolically imitate the passion of Christ, including the rituals of carrying the cross and crucifixion. This was supposedly introduced by the Franciscans in the seventeenth century. A unique festival in Marinduque called the *Moriones* (*morion* means steel helmet) is held for five days beginning on

Ash Wednesday and ending on Easter Sunday. This fiesta, in honor of the Roman centurion Longinus, was probably transplanted in the middle of the nineteenth century from Cuernavaca or Morelos in Mexico.

Christmas in the Philippines also comes with a Mexican flavor—the predawn *misa de aguinaldo* or the *misa de gallo* is a tradition, and Christmas would not be Christmas without the colorful lantern or *farol*, the Filipino version of the Mexican *piñata*. And, of course, there is the fragrant *calachuchi* (used in early times as flowers for the dead) and the Christmas flower, *pascua* or poinsettia.

Spanish-Mexican words abound in Philippine languages, including the Mexican-Spanish pronunciation of *cabayo* (*caballo*, which came to the Philippines in 1575), *sibuyas* (*cebolla*), and *silya* (*silla*). Then there is Chabacano or *español de tienda*, spoken in the Puerto in Cavite City, where the galleons docked upon arrival in the Philippines, and in Zamboanga, where Spanish and Mexican soldiers were stationed in the fort. The institution of *compadrazgo* or *compadre* system also came from Mexico, and also *nanay* and *tatay* for mother and father.

There is also a considerable contribution from Mexican flora: maize, sweet potatoes and cassava or manioc (tree potato), tobacco, cacao, papaya, guava, avocado, *camachile*, *chico*, *cacahuatate*, and cactus, among others. In fact, some of the fruits and vegetables that came from Mexico are still known by their Mexican-Spanish names. Certain food items were also introduced, indigenized by the Filipinos: the Mexican *tamale* is the Philippine *tamales* with Philippine ingredients; Mexican *champurreado* is Philippine *champurrado*, which is chocolate-flavored rice gruel. Cockfighting and *tuba* came from the Philippines and became popular among the *clase pobre* in Mexico, and so did the *yoyo*.

A Mexican scholar graphically describes this exchange in the following words:

“When you speak about *zacate* and *petates*, when the women of the barrios go to the *tianguis* and buy *sincama* and *chico*; when they cook *atole*, *tamales* and *champurrado*; when the *compadre* comes into the house and is especially respected by all the family; when in the middle of the great Easter celebrations in Marinduque and other places you see the *penitentes* scourging their backs, you are living, as yours by right, that great

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

popular transculturation. And in Mexico, when the people go to the *fiesta* of the Patron Saint of the village, and watch with eyes full of wonder the coloured glory of the fireworks; when they bet and haggle and imagine all kinds of tricks in the cockpit; and in the plaza they eat the delicious *mango de Manila*, those peoples from Mexico are living, perhaps unknowingly, the great process of transculturation that began four hundred years ago and ended in 1815 with the last galleon.”¹⁷

THE PHILIPPINES IN ASIA

In the early decades of Spanish rule in the Philippines and after the inauguration of Manila-Acapulco trade in 1565, using the *tournaviaje*, or the “Urdaneta Passage,” back to Mexico, Manila was described as “one of the most thriving ‘European’ cities of Asia,... one of the greatest places of trade in the world.” It was reported that in Manila can be secured,

“rich goods better than any to be found in Spain and more finished than anything of its kind in the rest of the world, such as satins, damasks, taffetas, brocades, gold- and silver-cloth, woolen shawls of a thousand kinds; chinaware finer than that of India, quite transparent and gilded in a thousand ways...an abundance of jewels and chains of gold, wax, paper, cinnamon and quantities of rice.”¹⁸

Items traded in the galleons found their way throughout the Pacific, the Americas, and as far as the Mediterranean. Thus the galleon trade played a key role in the links between Europe and East Asia via the New World.

Through this trade, Spain also continued the close connections between the Philippines and China, at least with Chinese traders, who had been coming to the Philippines for centuries before the arrival of the Spaniards in the sixteenth century. The galleon trade was basically a trade in Chinese products and wares that the Chinese brought to Manila from elsewhere in Asia. A Spanish Jesuit commented in 1694:

“They began to bring their rich silks when they saw our silver, and also provided the islands with cattle and even with ink and paper. From India and Melaka there come to Manila black and white slaves, both men and women, hardworking and

industrious, and from Japan a great amount of wheat, flour, silver, weapons and other things.”¹⁹

The Portuguese in Macao played a key role in this trade. From 1608 the Spanish merchants in Manila were allowed to send one ship a year to Macao to buy supplies. Portuguese ships arrived in the Philippines every June, bringing spices, black slaves, cotton, and other items from India, and luxuries from Persia; they returned in January with Mexican silver. Officially this trade did not exist, and it never paid taxes, although the value of imports from Macao was quite substantial.

The Philippines was also a traditional part of the Japanese trading system. It was reported that “every year Japanese ships come loaded with trading goods,” including “ever increasing amounts of silver.” A Japanese ship in 1607 reportedly carried to Manila “silver, saltpeter, hemp for rope, flour, nails, iron and copper.” A priest in the Philippines commented that “when trade with Japan flourished, Manila was the pearl of the Orient.” However, trade with Japan did not last long. Japan decided to close its doors to the outside world.²⁰

A seventeenth-century friar described the international market that Manila had become, with the most incredible riches changing hands between traders from all parts of the world. “The diversity of the peoples who are seen in Manila and its environs,” reported the friar in 1662, “is the greatest in the world, for these include men from all kingdoms and nations: Spain, France, England, Italy, Flanders, Germany, Denmark, Sweden, Poland, Muscovy; people from all the Indies, both east and west; and Turks, Greeks, Persians, Tatars, Chinese, Japanese, Africans and other Asians.”²¹ This picture is, of course, deceiving, for this was not Manila all year round; this was only for the three months of the fair that attended the preparations for the departure of the galleons bound for Acapulco. Then Manila relapsed into indolence and inactivity for nine months while awaiting the return of the galleon to Manila.

In looking back at the impact of this “first globalization” on the Philippines, we can probably say that fortunately it was minimal compared with the impact on the New World or elsewhere where colonialism ruled with an iron hand. There was no demographic disaster in the Philippines, probably because the indigenous people had long had regular

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

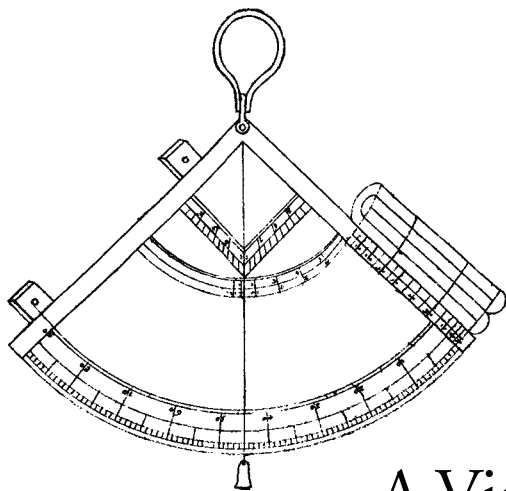
contact with practically all the neighboring cultures in Asia—Chinese, Japanese, Arabs, Chams (Orang Dampuan), Indonesians and Malays, people from Sukhothai (Siam) and Annam (Vietnam)—and they were relatively immune to new diseases. They did not suffer the slavery that accompanied the cultivation of sugar plantations or the mining of silver in the Americas. The Spaniards did not work to develop natural resources; they ignored agriculture, content to depend on food imports from Chinese “food junks” to survive in the subsistence economy of the islands under their control, and satisfied with the wealth which occasionally came when the galleons returned safely to Manila.

There were, of course, changes in the lives of the people as a result of this “first globalization” and more than three hundred years of Spanish-Filipino exchange. Some of the trappings of European and American culture have entered into their own indigenous culture. Hopefully, only what is best for Filipinos will endure.

If we look back at this “first globalization” that resulted from Magellan’s voyage to the East Indies, one can imagine the Philippines in the middle of this vast ocean where the Pacific joined the South China Sea and to these shores came various strands of culture, including various peoples from Europe, America, and Asia, that eventually formed the beautiful mosaic that is the Philippines today. **RC**

NOTES

- 1 See article of Herman J. Viola, “Seeds of Change,” in Herman J. Viola and Carolyn Margolis (eds.), *Seeds of Change, Five Hundred Years Since Columbus* (Washington, DC, and London: Smithsonian Institution, 1991), pp. 11-15.
A recent book, *1421, The Year China Discovered America*, by Gavin Menzies (New York: William Morrow-Harper Collins Publishers, 2003), asserted that a fleet of Chinese treasure ships led by the Ming dynasty Admiral Zheng He had reached the New World in 1421, seventy-one years ahead of Columbus, and that his ships circumnavigated the world ahead of Magellan’s *Victoria* in 1522. He further asserted that Magellan learned of the strait which now bears his name from Chinese maps; that maize was carried to Asia before Columbus landed in America in 1492; that Chinese fleets brought Asian chickens and roses to South America, and coconuts from the South Pacific to Ecuador. Needless to say, some historians have not readily accepted his ground-breaking history and consider it at best a “flight of fancy.” But Menzies had produced a *New York Times* best-seller.
- 2 Viola, “Seeds of Change,” pp. 11-15; see also William H. McNeill, “American Food Crops in the Old World,” in Viola and Margolis, *op. cit.*, pp. 43-59.
Archaeological evidence suggests that the people of the Americas also suffered from tuberculosis, a few intestinal parasites, and some types of influenza. See *Newsweek* Columbus Special Issue, “When Worlds Collide, 1492-1992, How Columbus’s Voyages Transformed Both East and West,” Fall/Winter 1991, p. 55.
- 3 D. G. E. Hall, *A History of South-East Asia* (London & New York: The MacMillan Press Ltd., 1981), p. 213; Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1973), pp. 1-14; A. J. R. Russell-Wood, *The Portuguese Empire, 1415-1808, A World on the Move* (Baltimore and London: Johns Hopkins University Press, 1998), pp. 9, 27, 44, 120, 124, 156.
- 4 See José Manuel Garcia, *As Filipinas na Histografia Portuguesa do Século XVI (Philippines in Portuguese 16th century historiography)* (Porto: CEPESA, 2003).
- 5 Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (New York and Cambridge: Harper Colophon Books, Wm. Collins Sons, Ltd., 1972), p. 224.
- 6 Cited in Geoffrey C. Gunn, *First Globalization: The Eurasian Exchange, 1500-1800* (Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2003), pp. 21-22.
- 7 Cited in *ibid.*, pp. 25-30, *passim*.
- 8 Cited in *ibid.*, pp. 23-25.
- 9 See *ibid.*, pp. 113-120. Also José Manuel Garcia and Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571* ([s.l.], CEPESA, 2002).
- 10 *Ibid.*, p. 35.
- 11 Quoted in *ibid.*, pp. 65-66.
- 12 See *ibid.*, pp. 59-84, *passim*.
- 13 See *ibid.*, pp. 85-11, *passim*.
- 14 See Resil B. Mojares, *Waiting for Mariang Makiling: Essays in Philippine Cultural History* (Quezon City: Ateneo de Manila University, 2002), pp. 20-51. See also section on the Philippines in Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe*, Book 2, Vol. 1: The Century of Discovery (Chicago and London: Chicago University Press, 1965), pp. 623-650.
- 15 The latest publication in the Philippines on the Magellan expedition is Fernando Oliveira, *Viagem de Fernão Magalhães (The Voyage of Ferdinand Magellan)*, with transliteration and English translation by Peter Schreurs, MSC (Manila: The National Historical Institute, 2002). The original Portuguese manuscript is in the University Library of Leiden, The Netherlands. In 1976 Pierre Valière, professor of Portuguese, Brazilian and Luso-African studies of the University of Nantes (France), published an in-depth study of the manuscript.
- 16 See José Manuel Garcia, *op. cit.*
- 17 Materials from this section on Philippine-Mexican relations come from an unpublished paper of the late Isagani R. Medina, 1990, which he very generously gave me a copy of. See also Rafael Bernal, *México en Filipinas: estudio de una transculturación* (Mexico, 1965).
- 18 Quoted in Henry Kamen, *Empire: How Spain Became a World Power, 1492-1763* (New York: Harper-Collins Publishers Inc., 2004), p. 206.
- 19 *Ibid.*, p. 220.
- 20 *Ibid.*, pp. 213, 218.
- 21 Quoted in Robert R. Reed, *Colonial Manila: The Context of Hispanic Urbanism and the Process of Morphogenesis* (Berkeley, CA: University of California Press, 1978), p. 33.



A Viagem de Fernão de Magalhães e a Contra-Viagem Manuelina (1519-1522) Novos Problemas, Perspectivas e Debates

JOSÉ MANUEL GARCIA*

Página do Tratado de Tordesilhas.
Cortesia do Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lisboa.

* Licenciado em História pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, tem-se dedicado ao período dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, desenvolvendo trabalho especializado no domínio da historiografia. Actualmente, é investigador no Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo e vogal da Direcção do Centro Português de Estudos do Sudeste Asiático (CEPESA).

Graduate in History from Lisbon University's Faculty of Arts, his research focuses on the historiography of Portugal in the Age of Discovery. He is currently a researcher at the National Archives Institute/Torre do Tombo, and member of the Board of the Portuguese Centre of Studies on Southeast Asia (CEPESA).

Fernão de Magalhães é provavelmente o navegador português quinhentista mais celebrado, normalmente apresentado como principal protagonista da organização e realização da primeira viagem à volta ao Mundo. No entanto, o projecto de exploração marítima que este fidalgo oriundo do Norte de Portugal se propôs concretizar não passava por fazer a circum-navegação da Terra, desígnio que vulgarmente lhe é atribuído, mas sim por chegar às ilhas Molucas – as famosas “ilhas das especiarias” na Indonésia Oriental – através de uma via ocidental até então nunca percorrida, provando também que essa rica região insular pertencia aos domínios de Carlos V, a partir da demarcação luso-espanhola do mundo acordada em 1494 pelo Tratado de Tordesilhas. Por isso, nas duras negociações que Fernão de Magalhães foi obrigado a desenvolver com a corte imperial, ficou mesmo estabelecida a proibição de circular por zonas do oceano Índico que estavam “legalmente” sob a influência dos Portugueses. Deste modo, deve sempre perspectivar-se o empreendimento marítimo levado a cabo por Magalhães no contexto epocal da concorrência ibérica pelo domínio de zonas do Sudeste Asiático que, dificilmente demarcadas com rigor na base do acordo de Tordesilhas, ofereciam largos proventos económicos. Uma situação de competição político-económica que convém mesmo ampliar às rivalidades que se começavam a estabelecer no continente sul-americano, depois projectadas demoradamente na circulação portuguesa nas regiões mais interiores e do sul brasileiros. Seja como for, Fernão de Magalhães é indiscutivelmente responsável por projectar e dirigir com especial tenacidade a execução da parte mais original da sua grande viagem, iniciada em 1519 e identificando nos dois anos seguintes três grandes áreas do planeta: (a) o sul do continente americano; (b) toda a extensão do oceano Pacífico e (c) as ilhas Filipinas. Assim, quando, em 1521, Fernão de Magalhães chegou para morrer às ilhas de Cebu e de Mactan, nas actuais Filipinas, pode afirmar-se com rigor que fizera metade de uma viagem ao redor da Terra, mas concluindo uma segunda etapa na realização de uma primeira volta ao Mundo, se admitirmos que o navegador português havia já visitado, em 1512, as regiões insulares no sul da actual província indonésia de Maluku. A viagem protagonizada por Fernão de Magalhães teve, por fim,

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

especial impacto na cultura geográfica e cartográfica da Europa do Renascimento, ainda excessivamente vinculada às lições clássicas de Ptolomeu, permitindo a revelação nos espaços cultos ocidentais da “verdadeira” dimensão do Mundo, apesar de no seu tempo ter suscitado acima de tudo uma acesa polémica luso-espanhola sobre a questão de saber a quem pertencia o domínio das ilhas Molucas.

O tratamento da problemática em torno da figura e da viagem de Fernão de Magalhães tem merecido a atenção de numerosos estudiosos ao longo do tempo, interessando-nos aqui particularmente os textos elaborados por várias autores portuguesas do século XVI que, especialmente marcados pelo impacto concorrencial do dramático sucesso da grande viagem marítima, construíram grande parte dos conhecimentos e das representações que dominaram longamente a historiografia portuguesa. Devem-se à historiografia contemporânea, sobretudo a partir de finais do século XIX, novas perspectivas no tratamento da figura de Fernão de Magalhães que, também em Portugal, recebeu outras abordagens diferentes daquelas que foram construídas pelas representações narrativas e historiográficas quinhentistas, conquanto não se deixe de arrolar excessivas preocupações panegíricas e limitações críticas, não reconstruindo plenamente as circunstâncias e o contexto históricos que permitem explicar criteriosamente a sua viagem.

O estudo da grande viagem marítima de Fernão de Magalhães deve ainda inserir-se comparativamente na ordem que organiza as sucessivas etapas da comunicação navegacional entre Portugal e a Ásia através de um itinerário “oriental” marcado pela passagem da rota do Cabo. Integre-se, assim, a aventura de Magalhães no interior dos sucessos marítimos concretizados pelos navegadores europeus ainda hoje mais celebrados: Bartolomeu Dias, Cristóvão Colombo, Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral. Destas personalidades há a considerar que Bartolomeu Dias, Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral foram rigorosamente escolhidos para executarem essa política oficial régia que visava atingir a Ásia através da comunicação sul-africana entre o Atlântico e o Índico. No interior deste processo, como é sabido, Cabral alargou também oficialmente o conhecimento europeu do seu tempo com a identificação do Brasil, concretizando com Bartolomeu Dias e Vasco da Gama empresas marítimas especialmente bem sucedidas que

incluíram a organização eficaz de viagens de retorno a Portugal. Em contraste, os dois outros grandes navegadores dos primórdios da aventura europeia do que se tem vindo a chamar a “Época dos Descobrimentos”, o genovês Cristóvão Colombo e o português Fernão de Magalhães, conceberam ainda em Portugal os seus projectos por iniciativa própria, concretizando-os depois ao serviço de Castela/Espanha, muito longe dos interesses políticos e comerciais oficiais da coroa portuguesa. Ao mesmo tempo, pode sublinhar-se que estas duas grandes aventuras marítimas se acabaram por entrelaçar estreitamente: Colombo não alcançou os seus objectivos de atingir a Ásia por ocidente, esbarrando sem o saber no continente americano, mas Fernão de Magalhães concretizou o sonho colombino, atingindo a Ásia depois de ultrapassar a grande barreira continental americana, conquanto se tenha igualmente equivocado na situação das Molucas que, em rigor, se encontravam bem no interior da ordem de demarcação do Tratado de Tordesilhas.

Partindo destas ideias introdutórias, a investigação que a seguir se propõe não pretende voltar a estudar a bem conhecida viagem iniciada por Fernão de Magalhães em 1519, mas sobretudo contextualizar, problematizar e esclarecer algumas questões ressaltando tanto das fontes imediatamente reunidas em Portugal sobre a aventura magalhânica quanto contribuir para reconstruir a representação que dela foi sendo especializada pela historiografia portuguesa epocal.

I. ALGUNS PROBLEMAS DA BIOGRAFIA DE FERNÃO DE MAGALHÃES

No decorrer das últimas décadas não surgiram novas contribuições documentais significativas para o conhecimento da biografia de Fernão de Magalhães, mas entre as últimas indicações publicadas destacam-se as da autoria de Fernando de Oliveira, concorrendo para problematizar duas das questões mais importantes da vida do navegador português¹. Trata-se de dados a encontrar no trabalho que este polígrafo português interessado por questões linguísticas, históricas e náuticas prefaciou e traduziu por volta de 1970 com o título *Viagem de Fernão de Magalhães na Demanda de Maluco por El-Rei de Castela*, escrevendo rigorosamente que: (a) Fernão de Magalhães nasceu no Porto e (b) participou na missão portuguesa que, em 1511-1512,

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

saindo de Malaca identificou e visitou as ilhas de Ambon, Seram e Banda, nesse rico território das especiarias da Indonésia Oriental². Recuperando o seu texto, retenham-se as seguintes informações:

“Entre os portugueses que descobriram Maluco foi um chamado Fernão de Magalhães, natural da cidade do Porto, em Portugal. Este era da geração dos Magalhães, gente honrada e nobre, e era criado del-rei em foro de moço da câmara, e homem entendido na arte da navegação e cosmografia, em especial pelo que aprendeu de um seu parente chamado Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia foi ter àquela terra, do qual entendeu a verdade do sítio daquelas terras, porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade”³.

Este texto importante permite destacar mais uma vez a larga experiência asiática de Fernão de Magalhães, mobilizando associativamente saberes náuticos, informação política e económica, a par com uma movimentação entre espaços centrais dos tratos do Sudeste Asiático, concorrendo para perspectivar a localização e o interesse comercial das Molucas, cuja situação e latitude geral eram conhecidas pelo navegador português. Recorde-se, por isso, panoramicamente, que Fernão de Magalhães partiu de Lisboa a 25 de Março de 1505 com o seu irmão Diogo de Sousa para o Oriente na armada comandada por D. Francisco de Almeida, sendo então qualificado como escudeiro e recebendo a “moradia” de 1000 réis por mês. Entre Setembro de 1505 e Fevereiro de 1513, Fernão de Magalhães participou em várias acções militares na Índia, na África Oriental e no Sudeste Asiático, sendo de realçar as suas viagens a Malaca, quer em 1509 – quando lá foram pela primeira vez portugueses numa armada sob o comando de Diogo Lopes de Sequeira –, quer em 1511, quando esta cidade foi conquistada por Afonso de Albuquerque. Foi na sequência deste último evento e imediatamente antes do regresso a Portugal que Fernão de Magalhães poderá ter sido um dos cerca de 120 portugueses integrando a tripulação sob o comando de António de Abreu que, entre Dezembro de 1511 e finais de 1512, alcançou Ambon, Seram e Banda. Trata-se de uma colecção insular que, numa acepção genérica política actual, fazem parte da província indonésia de Maluku, conquanto a navegação comercial portuguesa do século XVI considerasse que Maluco correspondia apenas ao

conjunto de cinco ilhas em que se produzia grande quantidade de cravo com larga projecção comercial: Ternate, Tidore, Makiam, Moti e Bacan.

A participação de Fernão de Magalhães na viagem de António de Abreu tem sido discutida na medida em que há falta de referências documentais identificando de forma irrefutável uma tripulação de que apenas se conhecem os nomes dos capitães, dos pilotos e do escrivão. Pese embora esta limitação documental, a possibilidade da presença de Magalhães nessa expedição convoca maior credibilidade com base no texto de Fernando de Oliveira tanto interessado pela história do navegador quanto revelando estar bem informado sobre a viagem permitindo aos Portugueses o “descobrimento” das “ilhas de Maluco”. Caso tenha participado antes de regressar a Portugal na viagem de António de Abreu, perseguindo a localização das Molucas, ao alcançar o conjunto insular hoje organizando o “sul” da província de Maluku, Fernão de Magalhães teria naturalmente acumulado informação mais rigorosa sobre os itinerários da navegação comercial para as ricas ilhas de “Maluco”. Em continuação, registre-se ter Magalhães deixado Malaca a bordo do navio *Santa Cruz*, ancorado em Cochim a 10 de Fevereiro 1513, tendo partido pouco depois para Portugal onde chegou ainda a tempo de integrar o exército que, a 17 de Agosto desse ano, partiu do Tejo à conquista de Azamor⁴.

A credibilidade da informação fixada por Fernando de Oliveira sobre a circunstância de Fernão de Magalhães ter estado “entre os portugueses que descobriram Maluco” ressalta de alguns detalhes que seriam difíceis de falsificar. A começar pela referência bastante pormenorizada ao pouco conhecido piloto Gonçalo de Oliveira, noticiado como um dos mentores da formação náutica de Fernão de Magalhães:

“pelo que aprendeu de um seu parente chamado Gonçalo de Oliveira, em cuja companhia foi ter àquela terra, do qual entendeu a verdade do sítio daquelas terras, porque era Gonçalo de Oliveira mui sabido nesta faculdade”.

Este piloto foi um dos três responsáveis pela ordem da navegação da armada de António de Abreu, seguindo precisamente no navio de que era capitão Francisco Serrão, o conhecido amigo de Fernão de Magalhães. Os outros dois pilotos da armada ficaram mais claramente registados: Luís Botim, que voltou às Molucas em 1516, e Francisco Rodrigues, autor dos

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

primeiros mapas europeus do Sudeste Asiático actualmente conhecidos, incluindo o das Molucas, neste caso desenhado com base num mapa javanês encontrado em Malaca. Trata-se, assim, de realizações a que Fernão de Magalhães poderia ter tido acesso, ainda que a versão final do “livro” preparado por Francisco Rodrigues com cartografia geral e uma cuidada colecção de desenhos de ilhas indonésias tivesse sido encerrado inacabado em 1515, sendo de seguida enviado para Portugal conjuntamente com uma cópia da *Suma Oriental* de Tomé Pires⁵.

Foi na sequência desta primeira viagem portuguesa à Indonésia Oriental que Francisco Serrão, um dos seus principais protagonistas, logrou alcançar Ternate ainda em 1512, onde se radicou, tendo de seguida escrito cartas a Fernão de Magalhães com indicações sobre as Molucas, contribuindo decisivamente para que este último perspectivasse o projecto de atingir esse arquipélago rumando a ocidente. Como se sabe, Fernão de Magalhães e os seus planos de navegação afastaram-se do patrocínio da corte manuelina. Sendo “da geração dos Magalhães, gente honrada e nobre, e era criado del-rei em foro de moço da câmara, e homem entendido na arte da navegação e cosmografia”, depois de, talvez em inícios de 1516, ter sido recebido por um D. Manuel que também não lhe satisfez o pedido de aumento da “moradia” em mais 100 réis ou qualquer outro benefício, Magalhães decidiu dirigir-se a Sevilha, onde chegou a 20 de Outubro de 1517, começando logo a activar os contactos para realizar o seu projecto marítimo que teve bom acolhimento junto do imperador Carlos V⁶.

A outra questão para a qual o depoimento de Fernão de Oliveira vem dar mais um importante contributo reside em apontar o Porto como local de nascimento de Fernão de Magalhães. Esta possibilidade, já anteriormente defendida, ganha ainda maior consistência com esta referência, colaborando com uma afirmação que o próprio Fernão de Magalhães fez em Sevilha, em 23 de Fevereiro de 1518, declarando ser “vizinho” do Porto. Uma cidade de onde também era natural o seu pajem Cristóvão Rebelo que, com o “grande capitão”, haveria de morrer na ilha filipina de Mactan, presenteado no testamento de Magalhães com a quantia de 30 000 maravedis⁷.

Apesar do seu interesse histórico mais limitado, a biografia de Fernão de Magalhães tem também

debatido qual o ramo da família dos Sousa a que pertencia, sendo possível sugerir que tenha sido a dos Sousa de Arronches, pelo facto do seu brasão exibir as armas da casa real portuguesa. Uma especialização heráldica comprovada por um episódio ocorrido em Sevilha, a 22 de Outubro de 1518, quando o navegador português mandou erguer no mastro da nau *Trinidad* uma bandeira com as suas armas, acção violentamente contestado por alguns espanhóis, acusando Magalhães de arvorar as “armas do rei de Portugal”⁸. Um tema que remete mesmo para a investigação da forte participação portuguesa na organização e até orientação da longa expedição marítima de Fernão de Magalhães.

II. PORTUGUESES NA VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES

Para a viagem projectada e, em grande parte, dirigida por Fernão de Magalhães embarcaram em Espanha um número de homens que se terá aproximado dos 250 apontados por Martin de Ayamonte, ainda que António Pigafetta tenha referenciado o número de 237, havendo ainda autores que contabilizaram 241⁹, conquanto estas projecções não indiquem geralmente o número, provavelmente significativo, de escravos transportados para esta exploração longínqua. Muitos tripulantes eram provenientes de várias regiões de Espanha, mas descobriam-se outras nacionalidades, entre as quais se destacavam naturais da Itália, França e Portugal. O apuramento e qualificação dos portugueses que participaram na viagem permite reconstruir, pelo menos, 34 pessoas, aproximando-se dos cerca de 30 apontados pelo já mencionado Martin de Ayamonte. Existem, porém, sentidas dificuldades no reconhecimento de vários portugueses que se identificaram como castelhanos de forma a poderem embarcar, esquivando-se assim às limitações colocadas ao seu recrutamento pelo imperador Carlos V. Limitado oficialmente a apenas 12, o número de portugueses mobilizados pelo projecto de Fernão de Magalhães ultrapassou claramente esse número, conquanto vários tripulantes naturais de Portugal já destinados a embarcar tenham sido excluídos. Entre aqueles que foram mobilizados para a viagem encontram-se referenciados explicitamente os nomes de oito¹⁰:

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

João do Porto; Domingo(s); António português; Álvaro Fernandes; António Alcacion; Rodrigo Afonso; Diogo de Tavira; João Gomes.

A este número documentado de portugueses deve ainda acrescentar-se a lista indicada por Sebastião Álvares, feitor de D. Manuel em Sevilha, detalhando em carta remetida ao monarca português, a 18 de Julho de 1519, outros nomes saídos de Portugal para acompanharem a aventura de Fernão de Magalhães:

“Os portugueses que cá vejo para irem (são): o Carvalho piloto; Estêvão Gomes, piloto; o Serrão, piloto; Vasco Galego, piloto há dias que cá vive; Álvaro de Mesquita, de Estremoz; Martim da Mesquita, de Estremoz; Francisco da Fonseca, filho do Corregedor do Rosmaninhal; Cristóvão Ferreira, filho do corregedor de Castelejo; Martim Gil, filho do juiz dos órfãos de Lisboa; Pêro de Abreu, criado do bispo de Safim; Duarte Barbosa, sobrinho de Diogo Barbosa, criado do bispo de Seguença; António Fernandes, que vivia na mouraria de Lisboa; Luís António, de Beja, que foi criado da senhora Infante que Deus tem”¹¹.

Investigando mais atentamente este elenco de tripulantes portugueses, encontram-se nomeações de que não há mais referências nas restantes fontes históricas dos tripulantes da armada, estando neste caso Cristóvão Ferreira, Francisco da Fonseca, Luís António, Martim Gil e Pedro de Abreu, sendo de sugerir que, nestes casos, tenham acabado por não embarcar, não deixando, assim, outro qualquer vestígio documental da sua participação.

Voltando a frequentar a carta enviada ao rei português por Sebastião Álvares, importa também sublinhar a informação complementar referenciando um outro candidato português a tripulante, neste caso bastante “especial”: um tal “João da Silva, filho de Nuno da Silva, da ilha da Madeira, este me disse sempre que não havia de ir, salvo se vossa alteza o houvesse por seu serviço e anda como discípulo encoberto”. Trata-se, portanto, de um potencial espião candidato a infiltrar-se ao serviço de D. Manuel na expedição magalhânica, um “agente” que deve ter efectivamente embarcado, mas comparecendo referenciado nos registos documentais como sendo da ilha da Graciosa. O informador que aqui temos considerado indica ter havido ainda mais portugueses preparados para embarcar, mas não aponta os seus nomes, limitando-se

a indicar que “outra gente miúda de moços destes também dizem que hão-de ir, de que farei memória a vossa alteza, se mandar, quando forem”. Não existem, contudo, indicações precisas destas gentes “moças e miúdas”, mas deve relevar-se que, no contexto sociológico epocal deste tipo de viagens demoradas, as figuras de condição social mais elevada, capitães, maiores pilotos, oficiais militares e jurídicos, levavam consigo criadagem abundante e vários escravos, muitas vezes não arrolados nos registos oficiais das expedições precisamente devido à sua posição social subalterna.

Recorde-se igualmente que, entre o nome dos portugueses que não embarcaram para a grande viagem, é bem conhecido o de Rui Faleiro que, estando equiparado ao de Fernão de Magalhães no comando da armada, foi afastado do projecto pouco antes da partida. Ao mesmo tempo, ainda que não estivesse planeado embarcar com Fernão de Magalhães, relembre-se no contexto da preparação da armada a preciosa colaboração prestada pelo cartógrafo Jorge Reinel na preparação de mapas e, sobretudo, na produção de um planisfério que, sintetizando os conhecimentos ibéricos sobre a América e a Ásia, funcionou como guia cartográfico e náutico fundamental da viagem.

Estudando e comparando as diferentes fontes que interessam para a reconstrução da participação portuguesa na exploração de Magalhães, realce-se o depoimento importante que Martin de Ayamonte prestou em Malaca, a 1 de Junho de 1522, fixando os nomes de tripulantes portugueses de que então se lembrava. Trata-se de um testemunho aproveitado pelo labor cronístico de Fernão Lopes de Castanheda, pelo que importa cruzar com alguma atenção estas duas fontes:

Depoimento de Martin de Ayamonte

“... seriam até duzentos e cinquenta homens na dita armada, entre os quais seriam trinta portugueses, pouco mais ou menos, dos quais um se chamava Estêvão Gomes, que era piloto-mor, e outro João Carvalho, também piloto, e outro Gonçalo Ruiz, ferreiro, natural de Leiria, e Martim de Magalhães, natural de Lisboa, e se dizia parente do dito Fernão de Magalhães, e um Afonso Gonçalves, natural da serra da Estrela, e um por nome Nuno, criado de D. Martinho, e um Rebelo, criado do dito Fernão de Magalhães, e outro por nome Estêvão Dias, e que dos nomes dos outros não era lembrado...”¹².

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Texto de Fernão Lopes de Castanheda

“Tam portugueses de que soube estes nomes: Álvaro de Mesquita de Estremoz, e um da Silva de Coimbra, Martim de Magalhães, natural de Lisboa e moço da câmara del-rei de Portugal, Estêvão Dias filho de um abade da Beira, Gonçalo Rodrigues, ferreiro, natural de Leiria, Afonso Gonçalves, natural da serra da Estrela, Nuno, criado do conde de Vila Nova, e um Rabelo”¹³.

Ampliando as informações destes textos com o conjunto mais vasto de fontes sobre a preparação, o decorrer da viagem e a sua posterização, associando documentação oficial e testemunhos de participantes, torna-se possível fixar rigorosamente uma listagem de 34 participantes portugueses que, em seguida, se organiza por ordem alfabética do primeiro nome, acrescentado para cada um as respectivas naturalidades, ocupações, situações familiares e data da morte, sempre que tais dados são conhecidos.

O conjunto dos 34 nomes aqui apurado mostra-se aquele que, face à documentação actualmente disponível, parece mais aceitável. Outros participantes indiciados como portugueses não convocam completa segurança documental, como é o caso do piloto João Serrão que, seguindo as informações de Sebastião Álvares, foi apresentado como português, mas comparecendo na maioria das fontes coevas como espanhol. Também foi já referido que poderia ser português o piloto João Rodrigues de Mafra, marido de Beatriz Hernandez, falecido em 28 de Março de 1521¹⁴, mas esta qualificação não se encontra completamente fundamentada¹⁵. Há ainda alusões a um “grumete português” denominado João Brás¹⁶ e o registo de um outro grumete que deveria embarcar com o nome Álvaro de Lagos, mas a falta de referências documentais posteriores permitem admitir que acabassem por não embarcar¹⁷.

Não incluímos também “naturalmente” nesta listagem o nome de Henrique, um escravo cristianizado que, originário de Samatra e dominando o malaio, Fernão de Magalhães havia comprado em Malaca e que o acompanhou até à altura da sua morte para, depois, perecer ou ficar retido em Cebu a 1 de Maio de 1521. Recorde-se ter Magalhães outro escravo que, de nome Jorge, “era mourisco”¹⁸.

Dos portugueses que participaram na viagem e acabaram por dar a volta ao mundo apenas se identificaram três: Francisco Rodrigues, Vasco Gomes

Galego e Simão de Burgos. Quanto a este último admitimos que o seu nome verdadeiro poderá ser Simão Álvares, já que, fazendo passar-se por espanhol, se viu envolvido num processo depois do seu regresso quando se descobriu que era português. O nome de Simão Álvares não se encontra nas listagens com os nomes de participantes na viagem que até agora foram apresentadas, mas surge claramente referenciado entre os nomes de pessoas apontadas para depor no debate da questão da posse das Molucas decorrendo entre Badajoz e Elvas, em 1524, com a indicação explícita de “Simão Álvares, que foi com Fernão de Magalhães”.¹⁹ Trata-se, de qualquer modo, de um dos poucos sobreviventes da viagem e talvez o único que tenha regressado a Portugal, pois dos outros dois não temos qualquer notícia de que o tenham feito. Este mesmo Simão Álvares aparece incluído como testemunha no “Rol de testemunhas que vossa alteza há-de mandar à fronteira” de Elvas-Badajoz, em 1524, para participarem no debate luso-espanhol sobre a questão da posse das Molucas²⁰. Conhecido como Simão de Burgos em Espanha, o tripulante originário de Portugal haveria de se embarçar em problemas com a justiça não somente pelo facto de ter ocultado a sua naturalidade, mas também por ter denunciado às autoridades portuguesas os seus companheiros quando estavam na ilha de Santiago. Cura-se de pistas indicando que, para além da forte participação portuguesa na pilotagem e organização náutica da exploração de Fernão de Magalhães, outros tripulantes seguiram na viagem para acumular informação para o monarca de Portugal, informando ainda os espaços de circulação política e comercial ultramarina portuguesa do desenvolvimento da exploração. Numa palavra, o rei Venturoso manteve-se tanto atento como procurou acompanhar e intervir no sucesso da grande viagem de Magalhães.

3. A CONTRA-VIAGEM MANUELINA

Rememore-se que D. Manuel procurou persuadir por via diplomática o imperador Carlos V e o próprio Fernão de Magalhães a não levarem por diante o empreendimento proposto pelo navegador português. Estas pressões falharam e, a 20 de Setembro de 1519, Fernão de Magalhães partiu de Sanlúcar de Barrameda com cinco navios perseguindo o demorado projecto de ligar a Europa ao Sudeste asiático por uma

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

PORTUGUESES PARTICIPANTES NA EXPEDIÇÃO DE MAGALHÃES

NOME	NATURALIDADE	Ocupações	OBSERVAÇÕES
Afonso de Moura (ou Afonso de Évora)	Moura	Sobressalente da <i>Victoria</i> e criado de Luís	Filho de João Afonso e de Leonor Gonçalves. Morto a de Mendonça 23 de Dezembro de 1520
Afonso Gonçalves	Guarda (Serra da Estrela)	Despenseiro da <i>Victoria</i>	Marido de Catarina Eanes. Desertou nas ilhas Marianas onde foi morto em finais de Agosto de 1521
Álvaro de Mesquita	Estremoz	Sobressalente da <i>Trinidad</i> , tendo depois sido capitão da <i>Santo António</i>	Primo de Fernão de Magalhães, filho de Fernando de Mesquita e de Inês Gonçalves, pai de Francisco de Mesquita. Foi obrigado a regressar a Espanha em 1520
António Fernandes ²¹	Lisboa		Marido de Isabel Fernandes. Morto no Porto de São Julião em 16 de Agosto de 1520
António de Goa (conhecido por “Loro”)	Covilhã	Grumete da Trinidad	Filho de Jorge Álvares e de Catarina Afonso. Morto em Cebu a 1 de Maio de 1521
Braz Afonso		Despenseiro	Embarcou em Tenerife. Morto a 14 de Outubro de 1522
Cristóvão da Costa		Grumete da <i>Concepción</i>	Filho de João da Costa e Beatriz Fernandes. Morto perto do cabo das Palmas em 9 de Junho de 1522
Cristóvão Rebelo	Porto	Pajem de Fernão de Magalhães	Filho de Duarte Rebelo e de Catarina Rodrigues. Morto em Mactan a 27 de Abril de 1521
Domingos Álvares	Covilhã	Grumete da <i>Trinidad</i>	Filho de Jorge Álvares e Catarina Afonso. Morto a 7 de Junho de 1522
Domingos ²²	Coimbra	Grumete na <i>Victoria</i>	Filho de Pêro Gonçalves e Catarina Gomes. Morto a 26 de Dezembro de 1520
Duarte Barbosa		Cunhado e pajem de Fernão de Magalhães	Sobrinho de Diogo Barbosa. Morto em Cebu a 1 de Maio de 1521
Estêvão Dias			Filho de um abade da Beira.
Estêvão Gomes		Piloto	Revoltou-se e regressou a Espanha em 1520

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

NOME	NATURALIDADE	Ocupações	OBSERVAÇÕES
Fernão de Magalhães	Porto (?)	Capitão-mor da armada	Morto em Mactan a 27 de Abril de 1521
Fernão Lopes	Porto	Sobressalente da <i>Trinidad</i>	Entrou em Tenerife. Morto a 27 de Setembro de 1521
Fernando Rodrigues	Guimarães	Sobressalente da <i>Trinidad</i> e criado de Fernão de Magalhães	Filho de Pedro Rodrigues e de Beatriz Martins. Morto a 29 de Março de 1521
Francisco de Mesquita	Estremoz	Pajem de Fernão de Magalhães	Filho de Álvaro de Mesquita. Morto em Cebu a 1 de Maio de 1520
Francisco Rodrigues	Marinheiro		Nasceu em 1482. Não sabia ler e afirmou inicialmente que era castelhano. Marido de Catarina Dias. Regressou a Espanha na <i>Victoria</i> .
Gaspar Dias	Graciosa		Filho de João Álvares e de Maria Esteban
Gonçalo Fernandes		Ferreiro da <i>Concepción</i>	Filho de Diogo Rodrigues e de Inês Eanes. Foi abandonado em Bornéu a 29 de Julho de 1521
Gonçalo Rodrigues ²³ Joãozinho	Estremoz	Sobressalente da <i>Trinidad</i>	Marido de Beatriz Álvares Filho do piloto João Lopes de Carvalho e de uma índia brasileira. Recolhido em 1519 no Rio de Janeiro e abandonado na ilha de Bornéu em 1521
João da Silva	Graciosa		Filho de Nuno da Silva e de D. Isabel de Vasconcelos, primo da mulher de Fernão de Magalhães. Morto em Cebu a 1 de Maio de 1521
João de Grijol	Grijó	Grumete da <i>Trinidad</i>	Filho de João Eanes e de Isabel Afonso. Morto a 5 de Setembro de 1522
João Lopes de Carvalho		Piloto	Morto em Tidore a 14 de Fevereiro de 1522
João Fernandes (ou português)		Grumete da <i>Concepción</i>	Filho de Gonçalo Fernandes e de Isabel Rodrigues. Morto a 14 de Fevereiro de 1522 Marido de Beatriz Fernandes.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

NOME	NATURALIDADE	Ocupações	OBSERVAÇÕES
Luís Afonso de Góis		Sobressalente	Morto em Cebu da <i>Trinidad</i> . Morto em Cebu a 1 de Maio de 1521
Luís Peres ? (ou Luís de Beas)			Filho de Bartolomeu e Isabel Peres. Aprisionado em Ternate. Morto em finais de Maio de 1525 em Cochim
Martim de Magalhães	Lisboa	Sobressalente da <i>Concepción</i>	Filho de António Martins e de Catarina de Magalhães; primo de Fernão de Magalhães. Fernão Lopes de Castanheda apresenta-o como “moço de câmara del-rei de Portugal”
Nuno Fernandes	Montemor-o-Novo	Criado do Fernão de Magalhães	Filho de Tomás Fernandes e de Beatriz Fernandes. Criado de D. Martinho, conde de Vila Nova. Morto em Cebu a 1 Maio de 1521
Sebastião Ortiz (também chamado Sebastião Português)	Elvas	Grumete da <i>Victoria</i>	Filho de João Ortiz e de Ana Gonçalves. Morto a 20 de Setembro de 1522
Simão de Burgos (teria por nome verdadeiro Simão Álvares ?)		Criado na <i>Victoria</i>	Aprisionado na ilha de Santiago em 15 de Julho de 1522, tendo vindo depois para Portugal e Espanha
Vasco Gomes Galego		Grumete na <i>Trinidad</i>	Filho do piloto Vasco Galego e de Catarina Garcia. Regressou a Espanha na <i>Victoria</i>
Vasco Galego		Piloto da <i>Victoria</i>	Morto a 28 de Fevereiro de 1521

via ocidental ligando o Atlântico Sul ao Pacífico. Se a extraordinária aventura de Magalhães se encontra reconstruída nas suas principais estruturas e realizações, muito menos estudados se mostram os investimentos navais portugueses apostados em impedir o êxito de uma expedição considerada hostil e espanhola, tentando obstaculizar as suas possibilidades de acesso às Molucas. É este tema de uma contra-viagem manuelina que nos interessa investigar.

O viajante e cronista italiano que acompanhou a viagem de Magalhães, o célebre António Pigafetta,

alegando informações fornecidas a Novembro de 1521 por Pedro de Lourosa, com quem se encontrou em Tidore, soube que D. Manuel dera ordem para que os seus agentes oficiais interceptassem os navios de Fernão de Magalhães “quer no Brasil quer no cabo da Boa Esperança”²⁴. Os ecos desta dura oposição terão chegado já matizados às longínquas Molucas, mas reflectiam o envio de ordens régias decididas para que tanto no Brasil como no Oriente se capturassem os referidos navios. Quanto ao que se passou a Ocidente nada sabemos documentalmente, mas relativamente

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

ao Oriente encontramos-nos melhor informados sobre as decisões manuelinas de contrariar a evolução da expedição feita em nome do imperador Carlos V. Assim, retenha-se que na armada portuguesa da carreira da Índia, largando do Tejo a 23 de Abril de 1519 sob o comando de Jorge de Albuquerque, seguiam já indicações sobre a eminência da ameaça de espanhóis poderem aparecer na região das Molucas sob o comando de Fernão de Magalhães. Uma atenção cuidada na informação remetida pelo capitão de Malaca, Garcia de Sá, em carta de 23 de Agosto de 1520, destacando a suspeita de poder haver três naus de Fernão de Magalhães no Índico.²⁵ Apesar de pouco rigorosa, a notícia epistolar demonstra o escrutínio das autoridades portuguesas do *Estado da Índia* sobre o andamento da expedição de Magalhães, suspeitando já na segunda metade de 1519 da possibilidade da sua chegada a “mares orientais”. Por isso, D. Manuel tomou a decisão de tentar frustrar o êxito da aventura marítima do navegador português, enviando oficialmente Jorge de Brito com a missão de construir uma fortaleza nas Molucas que, desde 1514, era solicitada pelo rei de Ternate, interceptando e anulando simultaneamente a “missão” de Fernão de Magalhães. Um verdadeiro contexto de contra-viagem que se explica em texto cronístico de Fernão Lopes de Castanheda, recordando demoradamente que

“se foi de Portugal agravado del-rei Dom Manuel um Fernão de Magalhães (de que fiz menção no livro terceiro) e com este agravo se foi pêra o imperador Carlos, rei de Castela, a que fazendo crer que as ilhas de Maluco eram suas (como direi a diante) foi por seu mandado por capitão-mor de uma armada a descobri-las. E sabido isto por el-rei Dom Manuel, quis atalhar-lhe com mandar uma armada a estas ilhas pela via da Índia, pêra que prendesse a Fernão de Magalhães se lá fosse ter. E pêra este feito escolheu um fidalgo chamado Jorge de Brito (de que falei também no livro terceiro) por confiar dele que o faria bem, e em muito segredo lhe disse sua determinação com juramento que a não descobrisse a nenhuma pessoa se não na Índia, e mais lhe disse que faria uma fortaleza em uma das ilhas de Maluco onde lhe melhor parecesse, e deu-lhe quinhentos homens pêra levar a Maluco, e artilharia e munições pêra esta fortaleza, e assim officas que nela servissem.”²⁶

Filho de João de Brito e de D. Beatriz da Silva²⁷, Jorge de Brito partiu do Tejo a 6 de Abril de 1520 como capitão-mor da armada de dez navios da carreira da Índia que chegou a terras indianas em Agosto desse mesmo ano. De seguida, Jorge de Brito teve de esperar pelo tempo adequado para rumar a Malaca e, enquanto aguardava pela monção favorável, participou em Fevereiro de 1521 numa expedição a Diu. A 6 de Maio deste ano²⁸, deixou finalmente Cochim com uma armada especialmente poderosa, como se verifica pela seguinte descrição que antecipa a sua saída dois dias:

“Armada em que foi Jorge de Brito pera Maluco no dito tempo a 4 de Maio.

Item, a nau *Santa Eufêmia*, em que ele vai.

Item, o galeão *Santo António*, capitão Cristóvão Correia.

Item, o navio *São Nicolau*, capitão Cristóvão Pinto.

Item, o navio *São João*, capitão Francisco Godiz

Item, a caravela *São Jorge*, capitão Lourenço Godinho.

Item, a caravela *Santo António*, capitão António de Brito.

Item, a fusta *São João*, capitão Gaspar Galo, criado de Jorge de Brito”²⁹.

Tratava-se de uma força importante que, reunindo uns 300 homens, estava preparada para afrontar a armada de Fernão de Magalhães, caso ela ainda fosse constituída pelos cinco navios que haviam partido de Espanha. Fernão Lopes de Castanheda registou também a indicação de que alguns dos seus soldados desertaram na Índia quando souberam dirigir-se às Molucas, destino que se mantinha secreto e teria sido revelado por indiscrição do governador por hostilidade para com Jorge de Brito³⁰.

O capitão encarregado de interceptar Fernão de Magalhães acabou, contudo, por ter um fim idêntico ao do seu perseguido, morrendo às mãos de populações locais. Com efeito, enquanto Fernão Magalhães morria a 27 de Abril de 1521 em confronto com os habitantes da ilha de Mactan, nas actuais Filipinas, Jorge de Brito perecia talvez em Junho de 1521 em combate com a população de Achém, área que tentou conquistar por ter sido persuadido da “facilidade” de um ataque vitorioso, assim acabando por comprometer a missão régia que lhe havia sido dada. O regimento oficial que este fidalgo levava não chegou até nós, mas sobre o

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

tema o cronista Gaspar Correia fixou a seguinte memória, recordando que

“o governador, vendo tão fortes provisões, muito quis saber de Jorge de Brito a causa disto: mas ele lho encobriu, dizendo que el-rei lhe defendia que o não descobrisse. De que o governador se muito escandalizou, e por isso o mal despachou, por lho não querer descobrir, nem mostrar o regimento em que lhe el-rei dizia que achando em Maluco Castelhanos, ou lá fossem ter, todos matasse, e suas naus queimasse, que deles não tornasse a Castela nova nem recado; e que isto fizesse como de sim mesmo, sem lhe ser mandado por ninguém, como homem alevantado; e seu irmão António de Brito por segunda pessoa, que em todo o sucedesse, vivo e morto, sem pessoa alguma a isso lhe fazer dúvida, nem pôr embargo, guardando sobre todo seu segredo”³¹.

Gaspar Correia baseou-se – como habitualmente – no que lera na obra cronística de Fernão Lopes de Castanheda, mas aditou algumas informações resultando talvez de rumores que tivessem circulado na Índia, conquanto não se consigam mobilizar elementos documentais precisos passíveis de sustentar uma afirmação tão grave como a de que Jorge de Brito tinha ordens para matar Fernão de Magalhães e os restantes espanhóis. Uma perspectiva que parece desmentida pela actuação posterior de António de Brito ao não executar nenhum dos castelhanos que, em 1522, prendeu em Ternate, devendo também recordar-se que o próprio D. Manuel recusara a proposta para que Fernão de Magalhães fosse morto em Espanha antes ainda de concretizar a sua expedição marítima.

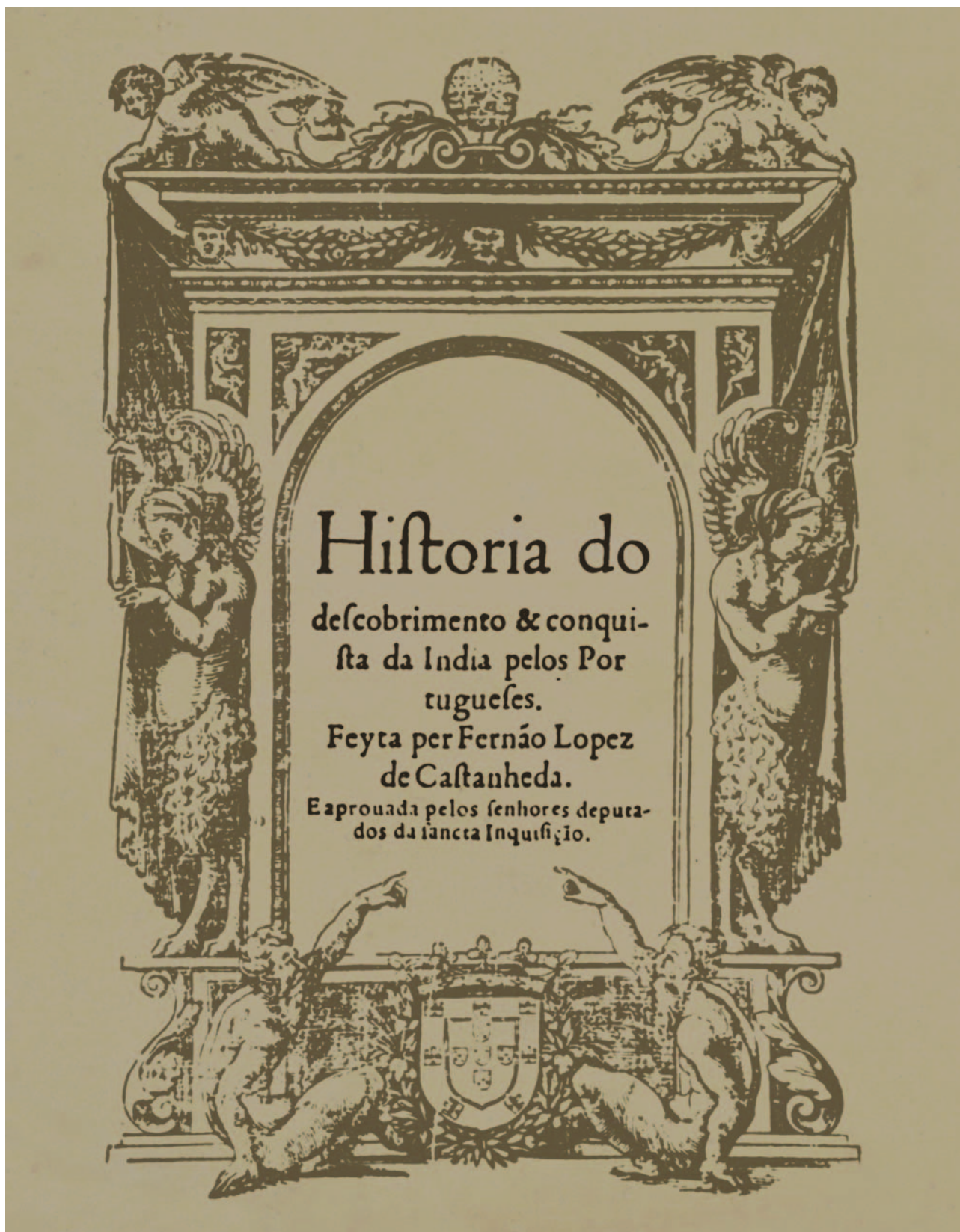
Após a morte de Jorge de Brito ainda se discutiu quem seria o novo capitão da armada, tendo triunfado o ponto de vista dos seus tripulantes que defendiam ser António de Brito, irmão do falecido, o seu sucessor na fortaleza de Maluco em caso de morte. O navio em que António de Brito embarcou em Cochim estava ainda em reparações pelo que partiu depois do irmão, tendo encontrado a sua armada já em Pedir, seguindo depois para Pacém, encontrando-se com a armada de Jorge de Albuquerque que ali fazia uma fortaleza. Depois desta estar suficientemente fortificada, António de Brito terá acompanhado Jorge de Albuquerque chegando a Malaca a 1 de Agosto de 1521³², então governada por Garcia de Sá. António de Brito ainda

pode encontrar com vida D. Tristão de Meneses que havia regressado das Molucas e morreu pouco depois, segundo constou do “desgosto” da sua missão ter sido manchada pela morte de uns sete portugueses na ilha de Bacan. Quase ao mesmo tempo, em Janeiro de 1521³³, uma delegação do filho do rei de Ternate, que tinha ido a Malaca em meados do ano anterior, regressou à sua ilha. Todo este contexto e a mobilização sugerida pelas riquezas das Molucas aparecem representadas pelo cuidado trabalho cronístico de João de Barros:

“A qual conjunção era haver pouco tempo que era partido de Malaca um mouro per nome Cachilato, parente del-rei Boleife, de Ternate, das Ilhas de Maluco, enviado per ele, Rei, ao capitão de Malaca em um junco que pera isso armou, em companhia do qual (segundo ele contou) partira também outro junco, em que vinha por capitão Francisco Serrão, que Afonso de Albuquerque, quando tomou aquela cidade Malaca (segundo escrevemos) mandou com António de Abreu, e havia anos que lá estava. E por as cousas que disse a el-rei e outras que depois sucederam, assim da nossa como da sua parte, desejava ele, Boleife, que el-rei D. Manuel mandasse lá fazer uma fortaleza. E quando viu que com cartas que per vezes ele e Francisco Serrão tinham escrito aos capitães de Malaca e governadores da Índia, per juncos que lá iam carregar de cravo, não eram respondidos, determinou el-rei, como homem prudente que era, mandar o mesmo Francisco Serrão em um junco, e este Cachilato, seu parente, em outro; porque, acontecendo alguma fortuna a um, que o outro podia vir a Malaca; e assim foi (como se depois soube) que o de Francisco Serrão tornou arribar a Malaca.

Ao qual Cachilato Garcia de Sá fez muita honra e deu muitas dádivas pera ele e pessoa del-rei, respondendo que as cartas que lhe dera pera el-rei D. Manuel e seu Governador da Índia, ele as enviara. E polo que ele, Garcia de Sá, sentia del-rei e do seu Governador, pelas cartas que lhe escreviam da maneira que ele, Garcia de Sá, se havia de haver com as cousas de Maluco, a ele lhe parecia que não tardaria muito mandarem um capitão pera fazer a fortaleza, que el-rei Boleife tanto desejava.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO



THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Sobre o qual negócio o ano passado era partido pera lá um capitão per nome Dom Tristão de Meneses, o qual, se os tempos o não contrariaram, ele estaria já com el-rei Boleife, ou seria de lá partido. Partido este Cachilato mui contente de Garcia de Sá, chegou o mesmo D. Tristão, que lhe ele dizia, o qual vinha muito mais contente del-rei Boleife e das cousas daquelas partes estarem postas no que el-rei D. Manuel quisesse ordenar daquele Rei Boleife e de todo seu estado. Pêro este contentamento não o trazia ele de si, porque, como era cavaleiro e de muito primor nas cousas da honra, por o que lá passou, que não foi por defeito de sua pessoa, mas desastre, gerou-se-lhe uma postema (segundo dizem) desta paixão, de que morreu de sua chegada a Malaca a poucos dias; da viagem e sucedimento do qual, por pertencer às cousas de Maluco, daremos adiante razão.

Com esta pressa que el-rei Boleife dava a que os nossos lá fossem, e cousas que António de Brito e os de sua armada ouviam das riquezas e variedade daquelas tantas mil ilhas que havia naquele Oriente, era tamanho o alvoroço neles de se partir, por chegar aonde eram chamados, que o mesmo António de Brito era o que mais apressava que fossem ao feito de Bintão, por fazer esta sua viagem.”³⁴

Após a tomada a sua tomada de posse como capitão de Malaca, Jorge de Albuquerque decidiu aproveitar a excepcional força portuguesa que ali se reunira para com ela atacar Bintão, onde se encontrava o antigo sultão de Malaca cujo poder continuava a ser uma ameaça para a capitania-fortaleza portuguesa. Nesse sentido solicitou a António de Brito que o acompanhasse numa tentativa de assalto a esse reino, recebendo imediato acordo até porque, nessa altura, ainda não chegara a monção favorável para a viagem das Molucas. A expedição decorreu em Outubro, tendo os cerca de 600 portugueses que nela participaram sido obrigados a abandonar a região sem terem conseguido derrotar as forças locais. Foi neste contexto que António de Brito e a sua armada partiram para as Molucas, apesar de as condições do regime das monções ainda

serem adversas. João de Barros é, mais uma vez, o autor que nos organiza maior número de detalhes significativos sobre os diferentes incidentes da viagem de António de Brito esclarecendo que

“Partido António de Brito do Cabo de Singapura, onde se (d)espeditu de Jorge de Albuquerque, fez sua viagem per o estreito de Sabão, levando seis velas com a em que ele ia, de que eram capitães Francisco de Brito, Jorge de Melo, Pero Botelho, Lourenço Godinho, Gaspar Galo, nas quais velas levaria mais de trezentos homens. E a primeira terra que tomou foi a cidade Tumbão da ilha Java, e daqui foi à outra chamada Agacim, onde, por ser escala da navegação daquelas partes, e a ela concorrerem muitas mercadorias e mantimentos, deteve-se dezassete dias, provendo-se de algumas cousas. E porque a ilha Madura, que naquelas partes tem nome, estava defronte daquela cidade Agacim e ele desejava ter informação das cousas dela, mandou lá um navio de remo com dezassete homens. Os quais, entrando per um gracioso e fresco rio, per a margem do qual havia muitas frutas da terra, assim como duriões e jacas, vianda assaz gulosa a quem começa de a gostar, assim enganou os do batel, que saindo todos em terra a comer dela, os moradores, vendo seu descuido, lhe tomaram o batel e os prenderam a todos, que não deram pouco trabalho a António de Brito, per via de resgate havê-los à mão; e isto ainda com favor do senhor da cidade Agacim, que nisso interveio. Recolhida toda esta gente, estando já António de Brito pera partir, chegou D. Garcia Hanriques com quatro velas – um navio em que ele ia e três juncos – de que eram capitães Henrique de Figueiredo, um fidalgo de Coimbra, Duarte da Costa e Francisco de Lamar, o qual D. Garcia ia buscar carga de especiaria à ilha de Banda, como ordinariamente os capitães de Malaca cada ano mandavam os juncos da terra.

Chegado ele, veio naquela conjunção um junco da mesma ilha Java, que também fora a Banda buscar especiaria, o qual deu nova como lá achara gente branca ao modo dos nossos, entrada novamente na terra, e que lhe deram a eles, jaus, uma carta pera navegarem seguramente, se polo mar achassem outra gente da sua companhia.

Frontispício do Livro I da *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, de Fernão Lopes de Castanheda, Coimbra, 1551.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

António de Brito, havida a carta, achou ser de letra castelhana e dada per castelhanos em nome del-rei de Castela, tão pomposa e copiosa em palavras como esta nação costuma em sua escritura, principalmente em cousas desta qualidade, em que ela espraia muito. E porque na Índia, quando ele, António de Brito, partiu, havia nova que Fernão de Magalhães (de que atrás falámos) se fora a Castela, com fundamento de ir ter àquelas partes, assentou com D. Garcia que podia ser esta gente de sua companhia, e que convinha ambos irem em uma conserva pera qualquer caso que sucedesse naquele caminho”³⁵.

A última parte desta representação narrativa não se mostra errada, nomeadamente porque os espanhóis não estiveram em Banda, pelo que não poderiam “dar as cartas” “pomposas e copiosas” autorizando a navegação de um junco javanês. O próprio António de Brito, numa carta de 11 de Fevereiro de 1523, escreveu que, estando em Agacim, “achei juncos de Banda e de todas as partes, e nenhum me sobe dará recado delas (das naus castelhanas)”, das quais apenas veio a saber em Banda³⁶. Nessa mesma carta, por outro lado, António de Brito é também claro na afirmação de que “trouxe Dom Garcia de Banda comigo” e não de Samatra³⁷. Fernão Lopes de Castanheda referiu de forma mais rigorosa que António de Brito “ficou nesta ilha (de Samatra) até ao mês de Janeiro seguinte, esperando monção para a ilha de Banda, donde havia de partir para Maluco”³⁸; indicando depois que Jorge de Albuquerque enviara entretanto para Banda D. Garcia Henriques, seu cunhado, o qual ainda encontrou António de Brito em Agacim, aí o tendo deixado e seguindo viagem, até se voltarem a reencontrar em Banda³⁹. Ao retomar em continuação a história da viagem de António de Brito, João de Barros refere ainda com interesse:

“Mas como as cousas do mar são mui incertas, principalmente per entre aquele número de ilhas, que é um labirinto acertar os seus canais, e sobre isso muitas correntes e mares revessos da diferença dos ventos; tendo já passada a cidade Tumbaia, onde se detiveram três dias, emparando no boqueirão de Anjane, ali lhe apanharam as correntes um junco de Duarte da Costa. O qual, indo com a força da corrente, sem lhe poder valer, esgarrado contra o Sul, o melhor que pôde, ele e

os portugueses que levava, acolheram-se em uma champana, na qual foram ter à Java, e daí a Malaca, sem do junco se saber onde fora parar. Passadas estas correntes, sendo já na paragem de Amboíno, deu-lhe uma trovada que os apartou, de maneira que António de Brito correu contra a ilha Banda, onde chegou somente com Lourenço Godinho. Porém depois poucos e poucos vieram ter com ele, achando já na mesma ilha D. Garcia, o qual lhe deu mais certas novas da armada de Castela, e o que fizera naquelas ilhas, de que adiante faremos relação.

António de Brito, porque os navios pequenos que levava haviam mister corregimento, por haver muito que andavam no mar, deu-lhes pendor; e entretanto por ainda não ser acabado de assentar per nós o preço da especiaria e cousas que dávamos a troco dela aos da terra, fez contrato com eles, ao modo de Cochim, pera assim o que eles tinham, como o que lhe nós havíamos de dar, estivesse sempre em um preço, porque com a ida de muitos navios que ali iam ter de Malaca, depois que foi nossa, tinham os nossos danado aquele trato em dano seu e proveito dos naturais da terra; por serem os Portugueses homens neste negócio do comércio tão apressados e descobertos em seus conceitos, que lhe está a parte vendo o ânimo de seu apetite. E como os gentios e mouros daquele Oriente em comprar e vender são os mais delgados e sotis homens do mundo, e sobre isso tão pacientes e frios em descobrir seus apetites e necessidades, que ninguém lhas sente, sempre neste auto do comércio nos levam debaixo, como nós em os da guerra os sobpeamos.

Acabadas estas cousas e tomada carga pera os juncos que D. Garcia levava, partiram-se ambos, via de Maluco, deixando ali algumas velas que se não puderam tão brevemente aviar, por acudirem às cousas que lhe contavam serem feitas com a chegada dos Castelhanos”⁴⁰.

O trabalho crónístico de Fernão Lopes de Castanheda é mais parco na sua narrativa da viagem, mas especializa algumas indicações, como a de que António de Brito chegou em Fevereiro a Banda, onde já estava Garcia Henriques, comunicando-lhe que “aí soubera de certa certeza que foram ter às ilhas de Maluco duas naus de castelhanos que carregaram de

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

cravo e se tornaram, deixando 10 ou 12 homens na ilha de Tidore a modo de feitoria”⁴¹. Entretanto, o rei de Ternate já havia reagido à presença dos espanhóis, como também é referido por Castanheda, ao registar que “mandou logo recado a Jorge de Albuquerque, capitão de Malaca, em que lhe escrevia o que passava; e assim o escreveu ao governador da Índia e a el-rei de Portugal. E estas cartas mandou em um junco que mandava a Malaca, pedindo el-rei que mandasse prover aquela terra pois era sua e que mandasse fazer nela uma fortaleza”⁴². Esta informação é bastante rigorosa, tendo chegado até nós a carta referida pelo cronista, como veremos mais à frente.

António de Brito, face à necessidade de reforçar as suas forças desfalcadas perante um eminente confronto militar, solicitou a D. Garcia Henriques que o acompanhasse às Molucas porque “levava pouca gente pera pelejar com os Castelhanos e com os da terra e os sugir ...”, no que este concordou⁴³. Enquanto esteve em Banda, António Brito deixou nesta ilha um padrão com as armas de D. Manuel⁴⁴.

Fernão Lopes de Castanheda refere em seguida que, “vindo o mês de Maio, que era a monção pêra Maluco” partiu Brito com oito navios e 300 homens⁴⁵, explicando correctamente as contingências das navegações nestes mares do Sul e os mecanismos das monções, esclarecendo que os mercadores de Malaca preferem ir desta cidade a Banda em vez de ir às Molucas, porque para ali chegarem levavam

“quase o dobro do tempo que punham de Malaca a Banda ida por vinda, que eram seis meses que partiam de Malaca em Janeiro e em Fevereiro, chegavam a Banda e carregavam em Julho e partiam pêra Malaca e chegavam em Agosto e para Maluco haviam de partir de Banda em Maio, e chegavam nele por não ser o caminho de mais de cem léguas, e por amor da monção dos levantes não podiam tornar de Maluco, senão em Janeiro se achavam carga e senão haviam de esperar um ano, e em Banda haviam de esperar até Junho para partirem pêra Malaca”⁴⁶.

As notícias cronísticas transmitidas em continuação por Fernão Lopes de Castanheda afiguram-se menos correctas. Assim, o cronista fixou que o envenenamento do rei de Ternate pelo de Tidore se concretizara “em um banquete por não querer ser amigo dos Castelhanos, como ele era”, o que é um erro manifesto, pois tal envenenamento deu-se antes da

chegada dos espanhóis; sendo também incorrecto que António de Brito chegasse a Tidore “no fim de Maio”⁴⁷, quando na sua carta de 11 de Fevereiro de 1523 transmite claramente a data de 4 de Maio. Outra incorrecção do texto de Castanheda reside na circunstância de ter afirmado ser “um Gaspar Rodrigues, português, que estando em Ternate por feitor de muitos portugueses” fugiu para os espanhóis, tendo de seguida sido degolado por ordem de António de Brito⁴⁸. O português que havia seguido com os espanhóis na *Trinidad* era Pedro Lourosa, referido tanto por António Pigafetta como por outras fontes da viagem de Fernão de Magalhães, incluindo as próprias cartas de António de Brito, sendo de sublinhar que, por lapso evidente, João de Barros o denomina João de Lourosa e a prosa crónística de Gaspar Correia João de la Rosa⁴⁹. Na carta que escreveu de Banda, a 28 de Abril de 1522, António de Brito declarou que ali tivera notícias dos espanhóis, declarando ter achado “umas cartas de Pêro de Lourosa, em que dava conta nelas a Gonçalo Álvares, como partindo Fernão de Magalhães de Castela...”⁵⁰.

António de Brito apenas voltou a escrever mais informações sobre a sua viagem às Molucas em Ternate, a 11 de Fevereiro de 1523, declarando então que partira “de Banda aos dois de Maio de mil quinhentos e vinte e dous e foi sem monção e sem tempo, para ver se podia tomar esta nau, que partiu derradeira, porque a outra havia três meses que era partida”⁵¹. No mesmo documento escreveu que, a 14 de Maio, chegou à ilha de Tidore, onde “os castelhanos fizeram sua habitação e carga duas das cinco naus, que quatro meses que a primeira era partida e esta derradeira um mês e meio”⁵².

Depois deste demorado acompanhamento da contra-viagem finalmente encerrada por António de Brito, verifica-se que, por muito pouco, a expedição portuguesa não conseguiu interceptar as embarcações sobreviventes da expedição de Magalhães. Mais ainda, enquanto António de Brito sabido estivera a invernar em Banda, em Fevereiro de 1522, a nau *Victoria* havia feito escala na ilha de Timor e, só em finais de Outubro, conseguiu a armada portuguesa prender os sobreviventes da nau *Trinidad*. Para se fixarem comparativamente os movimentos, itinerários e datas destas duas viagens em confrontação, importa seguir em quadro próprio os principais sentidos deste cruzamento:

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Por via ocidental Viagem de Fernão de Magalhães / Sebastião del Cano	Por via oriental Viagem de Jorge de Brito / António de Brito
1520 31 de Março – Chegada ao porto de São Julião. 22 de Maio – A nau <i>Santiago</i> afunda-se. 24 de Agosto – Partida do porto de São Julião. 8 de Novembro – Rebelião na <i>San António</i>, que regressou a Espanha. 28 de Novembro – Entrada da armada no oceano Pacífico. 16 de Dezembro – Começo da travessia do oceano Pacífico.	6 de Abril – Partida de Lisboa da armada da carreira da Índia tendo Jorge de Brito como capitão-mor. Agosto – Chegada à Índia. 23 de Agosto – Carta de Garcia de Sá de Malaca em que se regista o boato infundado de uma eventual aproximação de três navios de Fernão de Magalhães, sinal de que em Malaca os Portugueses já haviam sido alertados por mensagens vindas na carreira da Índia de 1519.
1521 16 de Março – Chegada às Filipinas. 27 de Abril – Morte de Fernão de Magalhães em Mactan. 1 de Maio – Assassínio de numerosos tripulantes num banquete em Cebu. 2 de Maio – A nau <i>Concepción</i> é incendiada por falta de tripulantes. 8 de Novembro – Chegada das naus <i>Victoria</i> e <i>Trinidad</i> a Tidore. 21 de Dezembro – Partida da <i>Victoria</i> de Tidor	Fevereiro – Jorge de Brito vai a Diu. Março – Morte por envenenamento em Ternate de Francisco Serrão e do rei de Ternate. 6 de Maio – Partida da armada de Jorge de Brito de Cochim. Julho ? – Ataque de Jorge de Brito a Achém e sua morte. Julho ? – António de Brito chega a Pedir e assume o comando da armada. 1 de Agosto – António de Brito chega a Malaca com Jorge de Albuquerque, o novo capitão desta fortaleza. Outubro – Ataque a Bintão comandado por Jorge de Albuquerque, com o apoio de António de Brito. Outubro – Partida de António de Brito de Singapura para Java com seis navios e cerca de 300 homens. Dezembro – Invernada de António de Brito em Gresic (Java), enquanto aguardava a monção para Banda.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Por via ocidental Viagem de Fernão de Magalhães / Sebastião del Cano	Por via oriental Viagem de Jorge de Brito / António de Brito
1522 25 de Janeiro – Chegada a Timor da nau <i>Victoria</i>. 5 de Fevereiro – Fuga para Timor de Martin de Ayamonte e de Batolomé de Saldaña, dois dos tripulantes da <i>Victoria</i>. 8 de Fevereiro – A <i>Victoria</i> deixa Timor. 6 de Abril – A <i>Trinidad</i> parte de Tidor para Norte, com o objectivo de atravessar o oceano Pacífico e chegar ao Panamá, o que não consegue, sendo obrigada mais tarde a regressar às Molucas. 18 de Maio – A <i>Victoria</i> passa o cabo da Boa Esperança 9 de Julho – A <i>Victoria</i> chega a ilha de Santiago (Cabo Verde). 14 de Julho – Os portugueses prendem 13 tripulantes da <i>Victoria</i> e esta parte para Espanha por via dos Açores. 4 de Agosto – A <i>Victoria</i> passa pelos Açores. 8 de Setembro – A <i>Victoria</i> chega a Sanlucar de Barrameda com 18 sobreviventes.	Janeiro – Partida de António de Brito de Gresic para Banda Fevereiro – Chegada de António de Brito a Banda, por não ter conseguido passar Amboíno, aí se encontrando com os navios de Garcia Henriques, o qual soubera entretanto da vinda dos espanhóis a Tidor. 28 de Abril – Carta escrita por António de Brito a Jorge de Albuquerque, pouco antes de abandonar a ilha de Banda rumo às Molucas, a qual foi enviada de Malaca para a Índia com a data de 28 de Agosto. 2 de Maio – João de Brito parte de Banda para as Molucas com Garcia Henriques e oito navios com cerca de 300 homens. 14 de Maio – Chegada de António de Brito a Tidor. 1 de Junho – Testemunho prestado em Malaca por Martin de Ayamonte, entretanto capturado em Timor. 24 de Junho – António de Brito inicia a construção da fortaleza de Ternate. 20 de Outubro – A <i>Trinidad</i> está de regresso às Molucas e pede auxílio a António de Brito. Final de Outubro – António de Brito prende em Ternate os 17 sobreviventes da <i>Trinidad</i>.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

4. FONTES SOBRE A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES E A PARTICIPAÇÃO PORTUGUESA ACTUALMENTE EXISTENTES EM PORTUGAL

Procurando, finalmente, colaborar no alargamento em sede de investigação histórica dos principais sentidos e significados que ajudam a reconstruir a grande aventura de Fernão de Magalhães e o sistema de contra-viagem portuguesa, tenta-se organizar pela primeira vez principal o conjunto de documentos que, sobretudo hospedados aos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo, interessam a estes estudos. Optou-se por sublinhar uma ordem cronológica, mas deixando de fora a produção documental mais específica e copiosa que se relaciona directamente com as negociações diplomáticas que antecederam a assinatura do Tratado de Saragoça, em 1529⁵³. Anotam-se ainda algumas das principais edições dos documentos referenciados, mas sem termos a preocupação de ser completamente exaustivos.

- 22 de Março de 1518 – *Carta de poder passada por D. Joana e Carlos V a Rui Faleiro e Fernão de Magalhães* – Gavetas, XVIII-8-39⁵⁴.
- 22 de Março de 1518 – *Contratos e assento estabelecidos em Valhadolide por Carlos V com Fernão de Magalhães e Rui Faleiro*, num traslado feito em 14 de Maio de 1518 em Sevilha – Gavetas, XVIII-10-4⁵⁵.
- 28 de Setembro de 1518 – *Carta de Álvaro da Costa para D. Manuel escrita em Saragoça na qual refere as diligências que fizera junto de Carlos V para que a expedição às Molucas não se realizasse* – Gavetas, XVIII-8-38⁵⁶.
- 28 de Fevereiro de 1519 – *Carta de Carlos V para D. Manuel escrita em Barcelona assegurando-lhe que Fernão de Magalhães não tocara nos seus domínios* – Gavetas, XVIII-5-26⁵⁷.
- 19 de Abril de 1519 – *Ordem de Carlos V dada em Barcelona para que os tripulantes da armada de Fernão de Magalhães não passassem pelos domínios de Portugal* – CC, I-24-64.
- 10 de Maio de 1519 – *Carta de João Rodrigues para D. Manuel escrita em Barcelona na qual lhe refere ter falado a Fernão de Magalhães sobre a viagem que este planeava realizar* – CC, I-10-31⁵⁸.
- 18 de Julho de 1519 – *Carta de Sebastião Álvares escrita em Sevilha sobre as diligências que realizou*

junto de Fernão de Magalhães, com a indicação de portugueses que iam com ele – CC, I-13-20⁵⁹.

- 23 de Agosto de 1520 – *Carta de Garcia de Sá escrita em Malaca, em que indica a suspeita de haver três naus de Fernão de Magalhães no Índico* – Gavetas, XV-10-2⁶⁰.
- 22 de Abril de 1522 – *Carta de António de Brito para o rei de Portugal enviada de Banda com notícias sobre a sua viagem e os Castelhanos nas Molucas* – CC, III-15-81⁶¹.
- 4 de Maio de 1522 – *Relação dos navios que servem na Índia* – CC, III, 7-103⁶².
- 1 de Junho de 1522 – *Testemunho de Martin de Aiamonte prestado em Malaca, o qual terá seguido com as cartas de 28 de Agosto de 1522, a que de seguida nos referimos. Foi o primeiro registo narrativo da viagem a ser feito, pois os que resultam dos testemunhos da nau Victoria só foram prestados depois de ela ter chegado a Espanha a 6 de Setembro de 1522. De assinalar que nele se alude ao comércio de Luzon com Timor* – CC, II, 101-87⁶³.
- 28 de Agosto de 1522 – *Carta de Jorge de Albuquerque, na qual se incorpora a de António de Brito datada de Banda, a 28 de Abril de 1522 e seguiu com uma das cartas do rei das Molucas mais à frente referida* – CC, III, 15-81⁶⁴.
- 11 de Fevereiro de 1523 – *1.ª versão de uma carta escrita em Ternate por António de Brito* – Gavetas, XVIII-6-9⁶⁵.
- 6 de Maio de 1523 – *2.ª versão da carta anterior, com aditamentos, escrita em Ternate por António de Brito* – Gavetas, XVIII-2-25⁶⁶.
- 15 de Fevereiro de 1523 – *Carta de Rui Gago com notícias sobre as Molucas* – Gavetas, XVIII-6-6⁶⁷.
- Agosto de 1523 – *Inquirição sobre as Molucas realizada em Tomar junto de nove testemunhas que haviam estado no Sudeste Asiático* – Gavetas, XIII-6-1⁶⁸.
- (1523 ?) – *Apontamentos sobre as Molucas* – Gavetas, XV-10-8⁶⁹.
- (1524) – *Carta do licenciado Afonso Fernandes Jacobus pedindo informações para a Junta de Elvas / Badajoz* – Gavetas, XVIII-2-33⁷⁰.
- (1524) – *Lista de pessoas que deveriam depor sobre as Molucas com menção de “Simão Álvares que foi com Fernão de Magalhães”* – Gavetas, XV-10-7⁷¹.
- (1524) – *Rol de testemunhas que deveriam ir à junta de Elvas / Badajoz* – Gavetas, XVIII-2-32⁷².

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

- 1524 (?) – *Navegação e viagem de Fernão de Magalhães por um piloto genovês. Texto traduzido e copiado na Índia, que foi trazido para Portugal por D. Duarte de Meneses quando de lá partiu a 20 de Janeiro de 1525, sendo a sua autoria atribuível a León Pancaldo, que em 24 de Julho de 1527 chegou a Lisboa, na companhia de Gines de Mafra e de Gonzalo Gomez de Espinosa* – Ms. Brasil 25, f. 163-173⁷³.
- 29 de Fevereiro de 1525 – *Carta de António de Brito para D. João III, na qual dá notícias da sua viagem de 1522 e das Molucas* – Gavetas, XVIII, 2-23⁷⁴.
- 25 de Outubro de 1525 – *Carta de Baptista Aponcoso e Leão Pancado a Carlos V de Moçambique sobre a viagem que haviam feito com Fernão de Magalhães* – Gavetas, XVII, 6-24⁷⁵.

Acrescentem-se ainda a esta colecção documental mais dois textos de largo teor narrativo que, levantando alguns problemas de identificação e investigação crítica, se podem referenciar como:

- *Narrativa da viagem iniciada por Fernão de Magalhães* que talvez se possa atribuir a Gonzalo Gomez de Espinosa, a qual foi prefaciada e traduzida com acréscimos por Fernão de Oliveira cerca de 1570 – Biblioteca da Universidade de Leiden, Voss. Lat. F. 41, f. 239-254⁷⁶.
- *Relação de um português, companheiro de Duarte Barbosa que foi na nau Victoria o ano de 1519*, tradução portuguesa do título de um texto publicado em italiano por Giovanni Battista Ramusio, no primeiro volume de *Delle navigazzionni e viaggi* impresso em Veneza em 1550. Trata-se do único texto de um português que participou na viagem de Fernão de Magalhães, mas que é difícil de identificar⁷⁷.

O elenco documental, testemunhal e narrativo que entendemos organizar e sumariar convoca ainda, a finalizar, o reconhecimento da abertura da história oficial das relações de Portugal com as Molucas fixada na correspondência que alguns dos reis dessas ilhas enviaram a D. Manuel e outras autoridades portuguesas, colaborando na contextualização mais ampla da viagem de Fernão de Magalhães. As cartas que chegaram até nós apresentam o seguinte ordenamento cronológico:

- 1514 – *Tradução da carta do rei de Ternate Bayan Sirrullah trazida de Banda por António Miranda de Azevedo em 1514, ou no início de 1515 (antes*

do dia 8 de Janeiro) – Gavetas, XV-4-1⁷⁸. [Juntamente com esta carta vieram outras cartas de Francisco Serrão, uma das quais seria por certo dirigida a Fernão de Magalhães]⁷⁹.

- 1516 – *Tradução feita em Malaca a 10 de Outubro de 1518 de três cartas trazidas por Álvaro Concho das Molucas para Lopo Soares de Albergaria*. [As cartas são dos reis Içufu, Geilolo; Bayan Sirrullah, de Ternate e Lebechuçem, de Maquiem] – Gavetas, XV-15-17⁸⁰.
- Março (?) de 1520 – *Tradução da carta do rei de Ternate Bayan Sirrullah para Garcia de Sá* – Gavetas, XV-15-29. [Foi trazida por D. Tristão de Meneses para Banda e daí para Malaca por Diogo Brandão]⁸¹.
- Março (?) de 1521 – *Carta original em malaio com caracteres árabes de Abu Hayat, rei de Ternate, para o rei de Portugal*. [A carta foi escrita depois da morte de Francisco Serrão e do rei de Ternate Bayan Sirrullah] – Gavetas, XV-16-38⁸².
- 1522, antes de 3 de Abril – *Carta original em malaio com caracteres árabes de Abu Hayat, rei de Ternate, para o rei de Portugal*. [Escrita enquanto a nau *Trinidad* ainda estava em Tidore. Esta carta foi levada por navio de Ternate para Banda, talvez com as cartas de Pedro de Lourosa a que se refere António de Brito em carta de 28 de Abril de 1522 para Malaca, com a qual seguiu para a Índia acompanhada de uma tradução livre em português e uma nota de Jorge de Albuquerque de 28 de Agosto de 1522] – Gavetas, XV-15-7⁸³.

Cruzando renovadas investigações documentais a vetustas interrogações problematizando a grande viagem de Fernão de Magalhães, este trabalho pretende colaborar para inserir a aventura magalhânica no interior de um contexto histórico de concorrência ibérica que inclui a mobilização do rei de Portugal e dos seus principais agentes colocados na Ásia, sobretudo entre Malaca e as Molucas, para limitarem e travarem o acesso “castelhano” à riquíssima economia das ilhas das especiarias. Este contexto e esta contra-viagem permitiram mesmo que, entre perseguições, prisões e interrogatórios, fossem as capitânias portuguesas mais orientais a acumularem testemunhos e depoimentos sobre a grande navegação de Magalhães que um precioso elenco documental permite ainda hoje voltar a frequentar com novos problemas, metodologias e interrogações. **RC**

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

NOTAS

- 1 De entre as obras de autores portugueses em que se prestou maior atenção à vida e obra de Fernão de Magalhães destacam-se as que lhe foram dedicadas pelo Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, 2 volumes, Lisboa, Seara Nova, 1938 e Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: A Vida e a Viagem*, Lisboa, Editorial Império, 1941, a que se poderá ainda acrescentar a mais recente monografia de Manuel Villas-Boas, *Os Magalhães: Sete Séculos de Aventura*, Lisboa, Referência / Editorial Estampa, 1998. São ainda de realçar a recolha de relatos da viagem traduzida com algumas notas por Neves Águas em *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos Que Nela Participaram*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1987 e as actas de duas reuniões científicas: as do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina (1973), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, e as do VII Simpósio de História Marítima (2001), *Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico: Antecedentes e Consequentes*, Lisboa, Academia de Marinha, Lisboa, 2002. De entre as numerosas obras de grande divulgação sobre Fernão de Magalhães que se publicaram quer em Portugal quer no estrangeiro, geralmente de forma pouco criteriosa, limitamo-nos a assinalar a título de exemplo o mais recente livro da autoria de Laurence Bergreen, que foi traduzido para português com o título *Fernão de Magalhães: Para Além do Fim do Mundo. A Extraordinária Viagem de Circum-Navegação*, Lisboa, Bertrand Editora, 2005 (sobre esta obra cf. algumas apreciações publicadas no jornal *Público*, de 3 de Setembro de 2005). Uma reflexão crítica sobre alguma bibliografia consagrada a Fernão de Magalhães foi feita por Jean Aubin em “Études magellaniennes”, in *Le latin e l’astrolabe*, volume II, Lisboa-Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 579-585.
- 2 O manuscrito desta obra encontra-se na Biblioteca de Leiden, Voss. Lat. F. 41, f. 239-254, tendo o seu texto sido publicado pela primeira vez por Marcus de Jong em *Um Roteiro Inédito da Circum-Navegação de Fernão de Magalhães*, Coimbra, Faculdade de Letras – Publicações do Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, 1937; foi depois reeditado por Pierre Valière, *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie. Édition critique, traduction et commentaire du texte manuscrit recueilli par Fernando Oliveyra*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976 (com tradução francesa); Neves Águas, *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos Que Nela Participaram*, 1987, pp. 165-185; Francisco Contentes Domingues, “Relato da viagem de Fernão de Magalhães” in *As Grandes Viagens Marítimas*, Lisboa, Publicações Alfa (coleção Biblioteca da Expansão Portuguesa, n.º 1, 1989, pp. 99-126; P. G. H. Schreurs msc, *The voyage of Ferdinand Magellan: from the original manuscript in the University Library of Leiden, Netherlands*, [S.l. : s.n.], 1999 e reeditado em Manila, National Historical Institute, 2002 (com tradução inglesa).
- 3 Pierre Valière, *Le Voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie*, p. 27.
- 4 Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: a Vida e a Viagem*, pp. 23-26.
- 5 *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, edição de Armando Cortesão, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1978.
- 6 Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: a Vida e a Viagem*, p. 28.
- 7 Sobre o local em que nasceu Fernão de Magalhães cf. Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, pp. 97-104.
- 8 Cf. Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, pp. 105-115 e o brasão publicado na p. 114 e ainda José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1920, p. II-V e Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: a Vida e a Viagem*, pp. 40-41.
- 9 Sobre esta questão há numerosas informações nem sempre coincidentes. Nas indicações que de seguida apontamos baseámo-nos sobretudo na documentação publicada de forma dispersa e nas análises publicadas por José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, pp. CCCXL-CCCCLV; Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, pp. 265-315 e Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: a Vida e a Viagem*, pp. 55-57.
- 10 Dados referenciados por Lourdes Díaz-Trechuelo, “La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos”, in A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 308-312.
- 11 *Pauliceae Lusitana Monumenta Historica*, edição de Jaime Cortesão, vol. I, Lisboa, 1956, p. 47.
- 12 António Baião, “A viagem de Fernão de Magalhães por uma testemunha presencial”, *Arquivo Histórico de Portugal*, 2, Lisboa, 1932, p. 277.
- 13 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (liv. VI, cap. VI), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979, p. 161.
- 14 Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, p. 292.
- 15 Cf. José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. CCCXL-CCCXLI.
- 16 Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, p. 314.
- 17 Lourdes Díaz-Trechuelo, “La organización del viaje magallánico: financiación, enganches, acopios y preparativos”, in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, p. 302.
- 18 *Ibidem*, p. CCCXCIX.
- 19 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964, pp. 254-256; o referido registo encontra-se na p. 256 (Gavetas XV, 10-7).
- 20 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VIII, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970, pp. 225-226.
- 21 José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. CCCXCV admite que haveria dois portugueses com o mesmo nome, o que não se nos afigura seguro.
- 22 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, (livro VI, cap. VIII), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, p. 161 refere-se a um “da Silva de Coimbra”. Será que estaremos perante um Domingos da Silva?
- 23 Martin de Aymonte refere-se a um português denominado Gonçalo Rodrigues, Ferreiro, natural de Leiria, mas as restantes fontes indicam que o português Gonçalo Rodrigues era de Estremoz, indicando que o português que era ferreiro se chamava Gonçalo Fernandes, como acima indicámos Cf. José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. CCCXXXVII e Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. I, p. 279. Perante esta situação talvez se possa sugerir que Martin de Aiamonte tenha feito confusão entre os dois homens e que Gonçalo Fernandes, que era ferreiro, poderia ser natural de Leiria.
- 24 *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos Que Nela Participaram*, p. 106.
- 25 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 245-246
- 26 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (livro V, cap. XXXIII), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, p. 60.
- 27 Cf. *Livro de Linhagens do Século XVI*, edição de António Machado Faria, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1956, p. 359.
- 28 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (livro V, cap. LIIII), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, p. 90.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

- 29 Torre do Tombo, CC, parte III, Maço 7, doc. 103, cujo texto foi publicado em *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840*, Lisboa, National Archives of Rhodesia / Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, p. 96.
- 30 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (livro V, cap. LIIII), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, p. 90.
- 31 *Lendas da Índia*, vol. II, edição de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão Editores, 1975, p. 624.
- 32 Cf. Torre do Tombo, CC, I-27-48.
- 33 Cf. Torre do Tombo, CC, II-93-93.
- 34 *Terceira Década da Ásia de João de Barros*, Lisboa, João de Barreira, 1563, liv. 5, cap. IIII, f. 119-119v.
- 35 *Idem, ibidem*, liv. V, cap. VII, f. 141v-142.
- 36 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, p. 155.
- 37 *Ibidem*, p. 137.
- 38 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (liv. V, cap. LXXVII), ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, p. 131.
- 39 *Ibidem*, (liv. VI, cap. V), p. 159.
- 40 *Terceira Década da Ásia de João de Barros*, Lisboa, João de Barreira, 1563, liv. V, cap. VII, f. 142-142v.
- 41 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, (liv. VI, cap. V), p. 160.
- 42 *Ibidem*, (liv. VI, cap. X), p. 169.
- 43 *Ibidem*, (liv. VI, cap. XI), p. 170.
- 44 *Ibidem; Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, p. 148.
- 45 *Ibidem*, (liv. VI, cap. XI), p. 170.
- 46 *Ibidem*, (liv. VI, cap. XI), p. 173.
- 47 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, ed. de M. Lopes de Almeida, vol. 2, (liv. VI, cap. XII), p. 174.
- 48 *Ibidem*, (liv. VI, cap. XII), pp. 218-219.
- 49 Para este último autor cf. *Lendas da Índia*, vol. II, ed. de M. Lopes de Almeida, p. 633.
- 50 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 128-130.
- 51 *Ibidem*, p. 133.
- 52 *Ibidem*.
- 53 Um vasto levantamento de documentos relativos a esta matéria encontra-se no *Corpus documental del tratado de Tordesilhas*, coordenado por Luís Adão da Fonseca; José Manuel Ruiz Asencio, Valladolid, Sociedade V Centenario del Tratado de Tordesillas / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994.
- 54 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IX, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971, pp. 404-406.
- 55 *Pauliceae Lusitana Monumenta Historica*, ed. de Jaime Cortesão, vol. I, Lisboa, 1956, pp. 35-37; *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IX, 1971, pp. 516-528.
- 56 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IX, pp. 403-404.
- 57 *Pauliceae Lusitana Monumenta Historica*, ed. de Jaime Cortesão, vol. I, pp. 38-39; *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VIII, pp. 554.
- 58 *Pauliceae Lusitana Monumenta Historica*, ed. de Jaime Cortesão, vol. I, pp. 40-41.
- 59 *Pauliceae Lusitana Monumenta Historica*, ed. de Jaime Cortesão, vol. I, pp. 42-50.
- 60 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 245-246.
- 61 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 128-130.
- 62 *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central: 1497-1840*, Lisboa, National Archives of Rhodesia / Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1969, pp. 92-103.
- 63 Publicado por António Baião, “A viagem de Fernão de Magalhães por uma testemunha presencial”, *Arquivo Histórico de Portugal*, 2, Lisboa, 1932, pp. 276-281 e reeditado por Neves Águas em *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos Que Nela Participaram*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1987, pp. 187-197.
- 64 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 128-130.
- 65 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VIII, pp. 632-645.
- 66 *Ibidem*, pp. 201-215.
- 67 *Ibidem*, pp. 603-611.
- 68 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, pp. 17-39.
- 69 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 256-261.
- 70 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VII, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1968, pp. 225-226.
- 71 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 254-256.
- 72 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VIII, pp. 225-226.
- 73 Sobre esta atribuição cf. José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. XV. A outra hipótese de autoria recai sobre Judas Batista de Pungirimos, que morreu em Moçambique em 1525 mas afigura-se menos consistente. De entre as edições deste texto cf. nomeadamente a edição de Neves Águas em *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos Que Nela Participaram*, p. 85.
- 74 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VIII, pp. 196-199.
- 75 *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. VII, pp. 381-384; *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 197-201.
- 76 Cf. nota 2.
- 77 A sua autoria foi atribuída a Vasco Gomes Galego, que regressou a Espanha na nau *Trinidad* e Luís Afonso de Gois, que morreu em Cebu em 1 de Maio de 1521, dados que é difícil de conciliar com o conteúdo do texto, o qual poderá estar interpolado. Sobre este texto cf. Rolando A. Aguinda Tría, “nu relato mal atribuído del Viaje de Magazines”, *Mare Liberum*, 3, Lisboa, 1991, pp. 211-223.
- 78 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 85-87; *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 160-161.
- 79 Cf. Carta de Jorge de Albuquerque a D. Manuel de 8 de Janeiro de 1515, publicada em *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, p. 79-81.
- 80 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 112-115; *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 515-516.
- 81 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 118-120. *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, pp. 520-521.
- 82 Publicada com a tradução inglesa por Artur Basílio de Sá em *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, vol. 1, pp. 121-123 e em tradução portuguesa por Luís Filipe F. R. Thomaz, “As cartas malaías de Abu Hayat, sultão de Ternate, a el-rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”, *Anais de História de Além-Mar*, IV, Lisboa, 2003, pp. 433-436.
- 83 Publicada em tradução inglesa por Artur Basílio de Sá em *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 1, pp. 124-125 e em tradução portuguesa por Luís Filipe F. R. Thomaz, “As cartas malaías de Abu Hayat, sultão de Ternate, a el-rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco”, *Anais de História de Além-Mar*, IV, Lisboa, 2003, pp. 441-442.



*Peregrinatio,
Pecado,
Sexualidade
e Mentalidade
Mercantil*
Discutindo
o Livro
de Antonio Pigafetta
sobre
a Grande Viagem
de Fernão de Magalhães

Ivo Carneiro de Sousa

A investigação histórica acerca dos diferentes significados e realizações da grande expedição marítima de Fernão de Magalhães é, apesar da generosidade de publicações, ainda extremamente deficiente. Os principais debates historiográficos continuam a frequentar excessivamente a própria viagem, discutindo enredadamente as suas cronologias, eventos e personalidades. A aventura oceânica realizada entre 1519 e 1522 recebe mesmo com frequência várias leituras anacrônicas, sendo excitadamente comparada

a outras explorações de produção e contexto históricos completamente diferentes, estendendo-se da viagem de circum-navegação de Francis Drake, desde 1580, à histórica chegada à Lua da Apollo XI, passando ainda pelo cruzamento com outras realizações marcantes da economia marítima da Europa do Renascimento como foram as expedições de Cristóvão Colombo, em 1492, e de Vasco da Gama, em 1498. Exteriormente ao tempo e espaço históricos da viagem concreta de Fernão de Magalhães, grande parte da historiografia referencial

continua a persistir numa constelação de explicações essencialistas celebrando a coragem individual, a obstinação ou liderança pessoais em estreita associação com uma recorrente ideia de universal superioridade cultural e científica da inteligência europeia do Renascimento.

Importa, por isso, começar por fixar panoramicamente em termos rigorosos os quatro principais vectores que organizam o contexto epocal preciso da demorada expedição marítima projectada e dirigida pelo navegador português: (i) A viagem transoceânica não pode ser investigada fora de um contexto renascentista ibérico que obriga a mobilizar as ferramentas metodológicas especializadas pela moderna historiografia, estendendo-se da história política à história cultural; (ii) A expedição de Fernão de Magalhães decorre num contexto histórico organizando o ponto culminante de uma longa fase fundacional da expansão marítima ibérica que, entre 1492 e 1519, gerou uma competição complexa entre Portugal e a nova Espanha unificada. Neste período, a concorrência ibérica deixa definitivamente de poder resolver-se pela via do confronto militar para privilegiar mobilizar renovados investimentos políticos e diplomáticos tanto como conhecimentos elitários ou representações literárias que foram reconstruindo as ideias de soberania em ligação com a circulação de fascinados conceitos imperiais progressivamente integrando um discurso político oficial sobre as respectivas expansões; (iii) A expedição magalhânica é também um paradigma de uma sorte de investimento “global” que se testemunha na dimensão internacional da sua tripulação, congregando várias proveniências europeias e até asiáticas (é mais do que anacrónico falar em nacionalidades...), nos seus investimentos plurimarítimos originais e, sobretudo, na íntima comunicação entre a ideologia focal da liderança da Europa cristã do Renascimento e a sua missão cultural no processo de construção de um novo conceito de *mundus*, acrescentado por um “novo mundo” que completava a orientação universal dos poderes liderantes dos reinos ibéricos. (iv) Por fim, a viagem mundial que Magalhães nunca completaria não começa ou acaba no restrito âmbito dos seus eventos e cronologia, suscitando uma ampla representação cultural que, responsável por recriar factos, figuras e missões, colabora na especialização de um novo ideário de “descobrimientos”, apoiando a prioridade legal da

expansão ibérica na competitiva construção posterior de uma ordem colonial europeia.

A grande aventura de Fernão de Magalhães é também, senão mesmo principalmente, a colecção de textos e relatos que posteriza a sua memória cultural. Este processo de construção memorial, fundamentalmente escrito e literário, não é apenas factual, “real” ou “histórico”, mas mostra-se também generosamente cultural e ficcional. Trata-se mesmo de um processo de organização da memória que se estrutura em termos literários muito longe dos testemunhos “reais” sociais dos indivíduos e das famílias que, constituindo a parte mais interessada no sucesso da expedição, esperavam o regresso dos membros da longa aventura marítima: quando os derradeiros 18 sobreviventes europeus chegaram a Sevilha, em Setembro de 1522, não se manifestou qualquer entusiasmo particular ou popular, não se organizaram quaisquer festividades ou outras manifestações colectivas de boas-vindas. Os poucos sobreviventes precipitaram-se para as igrejas e confrarias das suas devoções para rezarem quase desesperadamente pelo perdão dos seus pecados. Ao mesmo tempo, as famílias das centenas de tripulantes mortos ou desaparecidos durante a longa viagem começaram um demorado calvário social e judicial exigindo indemnizações e compensações pelas suas dramáticas perdas. A maioria, pertencendo aos grupos sociais “inferiores”, acabaria por nunca receber a mínima compensação. Várias décadas depois do fim material da expedição de Magalhães eram muitas as viúvas, filhos e mesmo netos dos seus tripulantes desaparecidos que continuavam à espera de uma indemnização que jamais seria concretizada.¹

I. PEREGRINATIO: A DOS HISTORIADORES E A DA LITERATURA DOS DESCOBRIMENTOS

Fixando ainda mais rigorosamente os contextos históricos que, cumulativamente, ajudam a explicar e a preparar a síntese de estruturas, itinerários e comunicações marítimas concretizada pela demorada exploração magalhânica, rememore-se que, a partir da terceira expedição atlântica de Cristóvão Colombo, a relação estreita entre “descobrimento” e “conquista” com as suas sentidas influências no ordenamento de monarquias ibéricas cada vez mais absolutas torna-se definitivamente associativa em formas políticas e económicas progressivamente justificadas pela

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

integração também de “direitos” e “acordos internacionais”, estendendo-se dos direitos de padreados à assinatura do famoso Tratado de Tordesilhas, em 1494. A viagem de Magalhães permite até fixar um sumário político, geográfico e económico das ordens desta formalização, concluindo em 1519 essa primeira fase de descobrimentos e conquistas ibéricas. Assim, numa primeira grande área de circulação marítima ibérica, a exploração transoceânica conseguiu encerrar o balanço estratégico da continuada produção portuguesa e espanhola de viagens americanas: a expedição de Ojeda e Juan de la Cosa ao longo da costa da *Tierra Firme*; as explorações rumando mais a sul de Yáñez Pizón (1499) e Diego Lopez (1500), identificando as zonas litorais entre o cabo de Santo Agostinho e o grande estuário do Orinoco; uma produção de viagens marítimas em que se deve incluir também a identificação por Cabral do Brasil, imediatamente seguida por outras missões portuguesas; explorações que, com Nuñez Balboa, em 1513, atravessam o istmo da América Central para vislumbrar uma larga extensão marítima baptizada ainda como “Mar do Sul”, seguindo os conceitos ptolomaicos dominantes no pensamento geográfico culto do Renascimento. Ao mesmo tempo, debruçando-se sobre outro espaço maior de estratégicos interesses comerciais, a grande expedição de Magalhães associa a estas descobertas americanas a sua densa experiência pessoal dos itinerários marítimos e económicos do Sudeste Asiático, perseguindo a rota das especiarias entre Malaca e as Molucas que o navegador português poderá mesmo ter percorrido originalmente como participante da primeira expedição lusa às “ilhas das especiarias”, em 1511-12.²

Este cruzamento entre Ocidente e Oriente oceânicos concretiza-se durante a viagem de Fernão de Magalhães seguindo um verdadeiro modelo de *puzzle*: como em qualquer destes tantas vezes irritantes jogos de paciência e atenção, os seus irregulares pedaços possuem a sua própria autonomia e caracteres, geralmente sugeridos pelas pistas das suas cores e muito fragmentários desenhos. Aplicando este modelo à circulação marítima ibérica quinhentista nas Américas e na Ásia mais longínqua, a cor orienta uma possível representação cartográfica dominante a validar entre outras várias pistas falsas e os desenhos oferecem a outra face utilizada tanto para preencher vácuos cartográficos como para simbolizar populações, topografias e floras frequentemente debuxadas em termos ficcionais, mas

funcionando como marcadores pontuais na reconstrução da ordem final do espaço. Este ordenamento mobiliza duplamente conhecimentos geográficos empíricos e clássicos, contribuindo para influenciar (mas também deixar-se influenciar...) pelos padrões narrativos da literatura e desenho de viagens. Este modelo em *puzzle* estrutura generosamente, por exemplo, o famoso *Livro de Marinharia* de Francisco Rodrigues e a não menos célebre *Suma Oriental* de Tomé Pires, trabalhos organizados entre 1511 e 1515, cruzando cartografia, inquéritos, experiência, mas também muita informação e representação orais.³ Rodrigues utiliza no seu inacabado manuscrito os mesmo desenhos de casas tanto para ilustrar “aldeias” dos espaços insulares da Indonésia Oriental como para representar a grande cidade chinesa de Cantão. Tomé Pires segue exactamente a mesma estrutura “monista” para iluminar reinos, produções, populações e tratos, narrativamente apresentados por esta ordem sequencial precisa. A viagem de Magalhães recebe claramente esta herança representacional, mas tenta porfiadamente, muitas vezes de forma tão aventureira como corajosa, unir as peças separadas de um *puzzle* progressivamente mais amplo, propondo mesmo a sua integração planisférica, agitando um *puzzle* global ou, se quisermos, um globalismo agora reunido simbólica e politicamente na poderosa figura universal do verdadeiro patrono e financiador da viagem: o futuro imperador dos velhos e novos mundos, Carlos V.

Irritantemente, as variadas peças deste *puzzle* exibem diferentes características, por vezes tão complexas como indiciárias, desafiando a curiosidade dos historiadores de hoje: não apresentam as nossas cores e as nossas “fotografias”, quer dizer, as nossas categorias e conceitos do presente social ou científico. Como uma criança, o historiador actual nem sempre se encontra habilitado com competências suficientes para associar cores, formas e símbolos de complicada gestação epocal. Mais ainda, as peças do *puzzle* não são sempre originais, vendo-se frequentemente substituídas por outras peças mais ou menos concertadas e, por vezes até, por muito modernas representações vazadas nas nossas interpretações historiográficas. Estas particularidades não são, porém, radicalmente diferentes do *puzzle* de conhecimentos marítimos, geográficos e comerciais reunido por Fernão de Magalhães: o grande navegador português nem sempre utilizou informação original e a sua

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

interpretação dos diversos fragmentos do *puzzle* era muitas vezes alterada pelas coacções do seu próprio equipamento mental ditadas pela sua educação, cortesia, experiência e várias outras peças de prestígio renascentista, incluindo uma demorada frequência de conhecimentos clássicos e mercantis, provavelmente os dois mais importantes pilares da cultura elitista e da praxiologia social da economia política do Renascimento europeu.

O modelo do *puzzle* torna-se mais complicado quando se aplica ao estudo de eventos históricos ditos concretos – como “a” história da viagem de Fernão de Magalhães –, sobretudo porque não nos encontramos absolutamente seguros da “autenticidade” das peças e, mais ainda, das suas conexões materiais e culturais. Em consequência, encontramos-nos permanentemente obrigados não apenas a investigar documentação seleccionada, em geral oficial, mas também a identificar o processo cultural responsável por transformar eventos históricos em lugares da memória: essas estátuas, nomes de ruas, heróis nacionais e figuras populares que, como o Magellan das Filipinas, continuamos a (ab)usar para criar identidades, das identidades culturais e sociais às “imaginadas” identidades nacionais. Visitando, apenas a título de exemplo, os lugares da memória de ruas e praças do Portugal de hoje, descobrimos somente três espaços centrais celebrando o nome de Fernão de Magalhães, respectivamente em Lisboa, Coimbra e Porto. Em Lisboa pode mesmo visitar-se uma estátua do navegador português, mas praticamente ninguém a reconhece erguida como está no meio de uma praça dedicada ao Chile, cuja “descoberta” por Magalhães suscita raras notas de pé de página na bem comportada historiografia portuguesa dos Descobrimentos. Se, em Coimbra, se visita uma rua sem especial significado nas centralidades urbanas, já no Porto percorre-se uma das grandes avenidas da cidade, intimamente ligada ao seu crescimento urbano na década de 1960. No entanto, no debate do Plano Director do Porto, em 1962, várias opiniões de responsáveis municipais com a cúmplice simpatia do presidente camarário da altura sugeriram mudar o nome da avenida, argumentando que Magalhães não era rigorosamente um “herói português”, tendo antes “traíçoeiramente” servido a Espanha, pelo que, observando a proximidade do F. C. Porto e o seu, à época, magnífico estádio das Antas, inaugurado festivamente em 1952, era necessário pensar numa toponímia mais “portuguesa e

desportiva”.⁴ A avenida resistiu e, ontem como hoje, continua a ligar-se (sabe-se lá porque traíçoeira “sugestão espanhola”...) à Praça Velasquez.

A viagem marítima dirigida por Fernão de Magalhães documenta-se e celebra-se através de outro tipo de monumentos memoriais. Chegaram até nós as notas do tripulante grego Francisco Albo, dois roteiros anónimos, o testemunho de Martin de Ayamonte, o pequeno texto de Gines de Mafra, as cartas do último capitão da grande aventura, Juan Sebastián Elcano, as missivas de António Brito e Maximiliano da Transilvânia. Depois, seguindo-se já numa ordem de construção oficial historiográfica, as passagens referenciais de Pedro Mártir de Angleria e uma progressiva fixação memorial, duplamente, nas principais crónicas da expansão lusitana e, sobretudo, na demorada geração de *Historias Generales de la India* de Gonzalo Fernandez de Oviedo, Francisco Lopez Gomara, incluindo as colecções documentais reunidas por Martin Fernandez de Navarrete.⁵ Apesar desta generosa prole, as principais ideias e representações da aventura de Magalhães instaladas no coração da nossa própria memória cultural e historiográfica são dádiva de um livro tão primorosamente escrito como sempre fascinante: a “crónica” que Antonio Pigafetta, aventureiro, curioso e testemunha italiana da expedição, redigiu sobre a “primeira viagem à volta do mundo”.⁶

Recorde-se que, no final de 1522, Juan Sebastián Elcano ofereceu em Valladolid a Carlos V, em audiência solene, uma relação detalhada da expedição, sendo acompanhado pelo grego Francisco Albo e pelo barbeiro da *Concepción*, Hernando Bustamante. Pigafetta viu-se afastado desta reunião fundamental.⁷ Depois de um rigoroso inquérito feito junto de todos os sobreviventes, Elcano acabaria por ser oficialmente recompensado com uma pensão importante de 500 ducados de ouro, um título de nobreza e o direito a usar brasão, mostrando um globo com a divisa *Primus circumdedisti me* (Foste o primeiro a circum-navegar-me). Mais tarde, Elcano foi nomeado pelo imperador para participar nas negociações luso-espanholas de Elvas e Badajoz, durante 1524, encerradas sem alcançarem um acordo ibérico acerca da situação das Molucas no quadro das zonas de influência do famoso Tratado de Tordesilhas. A seguir, Sebastián Elcano é nomeado piloto-mor da grande expedição marítima comandada por Francisco Garcia Jofre de Loaisa, partindo a 24 de Julho de 1525 de La Coruña rumo às especiarias das

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO



Juan Sebastián Elcano, Gravura do século XVIII (Biblioteca da Catalunha, Barcelona), *In Isabel de Riquer, ed., Antonio Pigafetta, El primer viaje alrededor del mundo*, Barcelona: Ediciones B, 1999.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Molucas através do estreito de Magalhães: sete navios, 450 homens, incluindo alguns sobreviventes da primeira volta ao mundo, tendo Elcano encontrado o destino da maioria dos seus anteriores companheiros da grande aventura: morreu nas costas da Malásia em 1526.⁸

Antonio Pigafetta tentou também, à semelhança de Elcano, presentear Carlos V com as suas memórias escritas da aventura de Magalhães. Reproduzindo as suas palavras, o sobrevivente italiano decidiu oferecer ao monarca “não ouro ou prata, mas qualquer coisa ainda mais preciosa para aquele Senhor [...], ofereci-lhe um livro escrito pelas minhas próprias mãos narrando tudo o que se tinha passado dia a dia durante a viagem”.^[253] A este encontro assistiu também o secretário privado do monarca, Maximiliano da Transilvânia, o qual reportou esta audiência em carta datada de 21 de Outubro de 1521 remetida ao cardeal de Salzburgo. Em rigor, este é o primeiro documento de circulação europeia divulgando notícias da viagem de Magalhães e Elcano, uma dupla identificação que a chancelaria imperial haveria de privilegiar nos anos seguintes. Esta carta foi rapidamente publicada em latim com o título *De Moluccis Insulis Epistola*.⁹ O manuscrito oferecido a Carlos V por Antonio Pigafetta, talvez incluindo desenhos e mapas, foi originalmente consultado pelo milanês Pedro Martir de Angleria (c. 1455-1526) que o remeteu ao Papa, depois de corrigir a sua redacção, mas esta versão perdeu-se completamente durante o dramático saque de Roma, em 1527.¹⁰

A entrevista entre Pigafetta e Carlos V não foi bem sucedida, pelo que o cronista italiano não recolheu a mínima compensação. Decidiu, de imediato, visitar o rei de Portugal, D. João III, explicando a uma restrita audiência política da confiança do monarca todos os detalhes da viagem que tinha vividamente testemunhado. De novo, nem recompensa nem qualquer interesse pelo financiamento da publicação das suas memórias. Antonio Pigafetta visitou, depois, Maria Luísa de Sabóia, regente de França, dando-lhe varios presentes que, entre plantas, “artesanatos” e desenhos, tinha recolhido nos diferentes territórios percorridos ao longo da sua aventura, mas sem ter conseguido mobilizar qualquer interesse especial para a preparação da edição da sua obra memorial. Regressando a Itália, em 1523, hospedado pela corte de Mântua, Pigafetta decidiu reescrever em livro

cuidado as suas pormenorizadas notas de viagem, procurando criar uma obra-prima capaz de lhe granjear fama ou, pelo menos, algum conforto para os anos vindouros. Alargando esta verdadeira peregrinação intelectual em busca de um mecenas, o aventureiro italiano foi favoravelmente acolhido pela aristocracia de Veneza que, ávida de notícias dos mundos das especiarias orientais, decidiu financiar uma versão impressa da sua agora expedição literária. Infelizmente, esta relação mecénica dissolveu-se, vendo-se Pigafetta forçado a dirigir-se a Roma, conseguindo em Monterosi abrigar-se debaixo da protecção do Mestre da Ordem de Rodes, sendo convidado a concluir a sua obra e a aceitar um título de cavaleiro da prestigiada companhia religiosa militar. Finalmente, o cronista italiano regressou a Veneza com uma autorização para imprimir o seu livro, acabado em 1530 para começar por sobreviver em várias tradições e cópias manuscritas.¹¹

Na introdução à sua obra, Pigafetta conta a extraordinária “viagem ao longo do grande Oceano”, o Pacífico, mas preferindo destacar a sua experiência e impressões pessoais, organizando igualmente um amplo programa de *imitatio* da moderna literatura difundida por cronistas e descobridores dos Novos Mundos. Esta opção passa a ser definitivamente colocada no coração da sua narrativa escrita já não apenas sobre a viagem de Magalhães, mas sobretudo sobre a sua participação e celebração de uma aventura agora intitulada categoricamente ao “novo mundo”. A imitação de tópicos, retóricas e imagens literárias segue os temas e tipo de eventos reunidos, primeiramente, pela compilação *Paesi novamente ritrovati e Novo Mondo*, editada com generoso acolhimento público por Fracanzio da Montalbodo, impressa em 1507 na cidade natal de Pigafetta, Vicenza.¹² Como se sabe, esta colectânea era basicamente cerzada por uma generosa reunião de crónicas portuguesas e espanholas dos descobrimentos, incluindo a informação anónima sobre a viagem de Pedro Álvares Cabral e o famoso *Mundus Novus* de Amerigo Vespucci, as duas principais fontes que, entre ficção e representação, orientaram o sistema narrativo e a ordem da descrição renascentista das sociedades e populações da América do Sul.¹³ Estas descrições são absolutamente cruciais na economia literária da memória de Pigafetta, especializando a estrutura narrativa da alteridade cultural, começando pelo retrato sexual e concluindo-se através de considerações religiosas sobre as “superstições” locais e

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

comportamentos sociais. Podemos mesmo encontrar esta sequência nas principais informações e cartas sobre a viagem de Fernão de Magalhães, o que constitui provavelmente um indicador acerca da partilha de leituras e legendas orais pelos participantes na expedição.

A seguir, Antonio Pigafetta utilizou também na sua obra um livro transportado e comentado pelo próprio Magalhães, publicado por Ramusio em 1550, correspondendo em termos gerais às informações reunidas sobre o mundo asiático por Duarte Barbosa (1480-1521) em obra que, concluída cerca de 1515, ficaria conhecida por *Livro do que viu e ouviu no Oriente*.¹⁴ O cronista apresenta ainda um conhecimento suficiente de um “género” literário frequentado nos meios italianos como *isolario*¹⁵ – livros sobre ilhas outras entre fantasia e descoberta –, cerzindo com estas intertextualidades um discurso literário compósito, representando uma assumida associação entre epistolografia, apontamentos de viagem e crónica, seguindo, ainda que com distâncias e recriações complexas, os paradigmas dos textos memoriais de descobrimentos de Colombo e Vespucci. Mais do que um género encerrado e formalizado, este discurso narrativo convidava também a organizar um diário de bordo, a reunir informação náutica e a fixar uma cronologia balizada pela ordem do calendário canónico, tudo concorrendo para oferecer um *argumentum veritatis* baseado no seu testemunho pessoal – “Eu vi” –, depois autorizando explicações pautadas por comparações culturais de inevitável sabor etnocêntrico. Este discurso literário muito específico, frequentemente caracterizado de forma errada como “moderno”, mistura constantemente informação paraetnográfica e paralinguística recolhida localmente, mas quase sempre fragmentária e excessivamente “colorida”, sublinhando algumas leituras e imaginação muita, seguindo mesmo por vezes a fórmula: “Eu não vi, mas disseram-me...”. Por fim, descobre-se um texto literário mobilizando muitas referências autobiográficas ampliando a experiência do narrador, medos e façanhas tanto como comentários pessoais, gostos e, já que estas viagens eram sempre colectivas, diferentes distribuições de simpatia e ódio pelos outros companheiros de aventura. A consequência praticamente normativa é que todas estas crónicas (ou será mesmo “literatura”?) de viagens de descobrimentos aos “novos mundos” são diferentes apesar de partilharem um *corpus* comum de leituras

clássicas, renascentistas e “modernas”. O livro de Pigafetta é, por isso, uma memória original e peculiar.

II. A PEREGRINAÇÃO LITERÁRIA DE ANTONIO PIGAFETTA

Para investigarmos estas complicadas especificidades e originalidades temos de começar por ter presente que, em rigor, Antonio Pigafetta escreveu dois livros diferentes. Um é um jornal diário da expedição marítima, escrito, como ele próprio explicou, *ogni giorno*, sem quaisquer hiatos. Este diário foi oferecido a Carlos V e tornou-se um testemunho político, uma peça crucial do processo da viagem. O livro que conhecemos e celebramos actualmente é outro, resultando de um complexo movimento de ajustamentos entre apontamentos diários, memória pessoal e adaptação ao gosto aristocrático e cortesão do seu potencial público e financiadores. Este livro mais especializado organiza parte importante da sua ordem narrativa e metodologia de escrita avisado pela muita prestigiada literatura de espiritualidade conhecida como “peregrinação”. Ancorada ainda a influências clássicas, esta era a tradição medieval e renascentista usada para iluminar uma viagem pessoal que perseguia a perfeição moral e espiritual através de uma dramática e perigosa peregrinação. A opção pelo formato narrativo e as estratégias éticas da *peregrinatio* pode mesmo vincular-se ao mecenato da Ordem de Rodes ou até à continuada procura de uma audiência papal tentada por Pigafetta. Trata-se igualmente de um campo literário adequado à busca de um público italiano renascentista elitário capaz de assegurar com sucesso o consumo da obra impressa: 80% dos livros saídos dos prelos europeus do século XVI estavam, como se sabe, relacionados com temas religiosos e espirituais. Ao compor o seu texto como uma “peregrinação”, Pigafetta foi forçado a seguir muitas das regras e tópicos próprios do género: uma longa viagem, estranha e dramática, estruturada em torno de *locis* extraordinários e figuras morais exemplares. A principal figura moral do seu recriado texto é o próprio Fernão de Magalhães, cuidadosamente retratado não apenas como um herói, mas como um paradigma ético, capaz até de pregar, rezar e catequizar ao longo dos *locis* estranhos, “selvagens”, visitados. Na ilha de Cebu, por exemplo, depois de numerosas conversões cristãs, Magalhães conseguiu mesmo concretizar um milagre: face à grave enfermidade

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION



Ilha dos Ladrões. Desenho proveniente de um manuscrito da Biblioteca Ambrosiana, Milão, in Isabel de Riquer, ed., Antonio Pigafetta, *El primer viaje alrededor del mundo*, Barcelona: Ediciones B, 1999.

do irmão do rei local, o grande capitão convidou solenemente a população indígena a destruir os seus ídolos e, após uma sentida procissão católica, tocou o perdido doente que, incapaz de falar e andar, se curou imediatamente.[152] Em contraste, os outros, incluindo

os companheiros mais próximos de Magalhães, são pecadores, ambiciosos, alguns são mesmo traidores, mas o herói moral mostra-se suficientemente forte e corajoso para ultrapassar todas as dificuldades com uma única exceção definitiva: a sua própria trágica morte.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Cercado por centenas de indígenas hostis na pequena ilha de Mactan, Fernão de Magalhães é morto como um novo S. Sebastião: dezenas de setas e lanças cravam-se no seu corpo, das pernas aos braços, da cabeça ao coração. Transforma-se agora numa sorte de santo cavaleiro, movendo-se e voltando-se em agonia para ter a certeza que parte dos seus companheiros se conseguia salvar. Pigafetta amplia este martírio também “literário” com propositadas categorias culturais: “o capitão caiu com o rosto na terra e rapidamente lançaram-se contra ele com lanças de ferro e de cana e com aqueles terçados tão grandes até matar o espelho, a luz, o consolo e o nosso verdadeiro guia”. [159]

Apesar do contraste ideológico, a interpretação da morte de Magalhães que se descobre normativamente em grande parte da moderna historiografia filipina tanto como em lugares da memória ou modernos museus¹⁶ oferece um outro interessante caso de recriação imaginada: longe do contexto e até da ordem dos eventos epocais, a morte de Magalhães às mãos de um combativo líder político local, Lapu-Lapu, apresenta-se como um sucesso fundador da resistência “nacional” à invasão colonial, uma sorte de primeira etapa na construção de uma “nação filipina” contra a agressão do colonialismo espanhol, pelo que os diferentes lugares da memória do agora grande arquipélago independente passaram, em Mactan ou no belíssimo parque José Rizal de Manila, a vigiar as velhas estátuas de Fernão de Magalhães disseminadas durante o período colonial com a imponente invenção de atléticas estátuas do “rei” Lapu-Lapu.

Em contraste, a “peregrinação” era no mundo cultivado cristão europeu dos finais da Idade Média e do Renascimento um género literário com fundas pretensões de rigor e didactismo, obras extremamente selectivas, recriando o tempo e o espaço, os indivíduos e os grupos sociais subsumidos diante da iluminação superior do mártir ou do paradigma moral, neste caso concreto da obra de Pigafetta obrigando até a atirar para as sombras a movimentação dos outros capitães da expedição magalhânica, como o sobrevivente Elcano ou, pior ainda, o português João Carvalho.¹⁷ Seguindo esta ordem da “peregrinação” literária, após a morte de Magalhães, o livro do viajante italiano transforma a expedição em viagem fantasma, praticamente perecendo também, porque definitivamente incapaz de oferecer os *topos* éticos e exemplares que a narrativa

anterior havia cuidadosamente elevado. Não é necessário seguir e discutir demoradamente a criativa prosa de Pigafetta para se identificar o programa literário geral e a estrutura das estratégias retóricas da sua grande obra. Estas opções encontram-se *ab initio* programática e normativamente apresentadas no arranjado prólogo do livro, certamente composto depois de concluída a escrita geral da obra: o autor italiano começa por destacar “as grandes e admiráveis coisas que Deus me concedeu” [72] durante a viagem, prometendo escrever sobre a sua “longa e perigosa navegação” [72], seguindo e fixando as memórias de todas as suas “vigílias, fadigas e peregrinações” [73-74]. Nesta derradeira palavra reside todo um programa memorial literário e ideológico: uma *peregrinatio*.

III. A FÉ E O PECADO

As opções morais e espirituais exemplares impostas pela peregrinação geravam um complexo, mas importante, movimento de auto-censura mobilizado voluntariamente pelo autor para silenciar vários temas polémicos, como, entre vários outros, as práticas homossexuais recorrentes entre a tripulação europeia, o rapto violento de mulheres autóctones, os roubos frequentes, as rivalidades muitas, os motins, os *complots*, o duro autoritarismo de Magalhães e uma demorada lista de “pecados” colectivos mais do que infamantes. Contrastando com as tensões e afrontamentos constantes entre a tripulação, o cuidado livro de Pigafetta prefere representar as diferentes populações locais visitadas ao longo da expedição, da América do Sul ao Sudeste Asiático, como uma paradigma de pureza e ingenuidade. Em rigor, mesmo os comportamentos mais “estranhos” destes outros compõem descritos na “peregrinação” de Pigafetta sem especial criticismo. Desde a paisagem até à nudez dos diferentes indígenas, o livro organiza uma contribuição importante para a construção do tópico futuro do “bom selvagem”, recuperando mesmo a sentença dedicada por Vespucci às terras do Brasil: “se o paraíso terreal fica em algum lado deve ser aqui”.¹⁸ Mais ainda, um tema tão radicalmente dramático, mas também sugestivo, para os leitores cultos europeus como o canibalismo é visitado na “peregrinação” de Pigafetta enquanto um costume ritual local (“comem carne humana, a dos seus inimigos, não porque seja boa mas por certo costume” [84]) ou até uma espécie

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

de receita de *nouvelle cuisine*: descrevendo a dieta dos habitantes do Norte de Mindanao, os *manobi*, o viajante italiano esclarece que “apenas comem corações humanos crus com sumo de laranja ou limão”. [188]

A “peregrinação” narrativa e exemplar de Pigafetta é também, senão principalmente, um demorado itinerário de imposição e celebração da fé cristã, afinal o único factor capaz de verdadeiramente “civilizar” ingenuidades e alteridades das populações locais rendidas às mais estranhas superstições, mas também factor político fundamental na concretização de alianças e prefiguração de direitos de padroado cruciais para a ordem da legitimação das pretensões de Carlos V nas regiões insulares do Sudeste Asiático entre as Molucas e as Filipinas. Guiada pela superioridade moral e pela exemplaridade radical do grande capitão, Fernão de Magalhães, a expedição europeia foi capaz de plantar a fé e mobilizar o entusiasmo dos indígenas. Assim, ainda entre as populações índias do Brasil, foi possível “celebrar missa duas vezes. Produzia grande prazer ver esta gente de joelhos, levantando as mãos ao céu com grande arrependimento”. [87] Magalhães comparece mesmo descrito com circular frequência como uma sorte de “apóstolo” ou um admirável “catequista”: em plena corte do rei de Cebu “o capitão explicou-lhes então que Deus fez o Céu, a Terra, o mar e todas as outras coisas e também ordenou que se honrasse o Pai e a Mãe e o que o não fizesse seria condenado ao fogo eterno. E que todos descendíamos de Adão e Eva, nossos primeiros pais, e que tínhamos uma alma imortal, assim como muitas outras coisas relativas à Fé”. [139-140] Depois de abraçaram esta nova fé, as populações costeiras cebuanas eram naturalmente convidadas a participar em actividades culturais colectivas, redefinindo mesmo as suas estruturas de organização e centralização do espaço local, agora narrado recriativamente com as categorias espaciais e os símbolos da “cidade cristã” europeia. Por isso, os próprios habitantes locais, já convertidos à fidelidade a um cristianismo pacientemente ensinado por Magalhães, “levantaram uma cruz muito grande no meio da praça e o capitão disse-lhes que caso quisessem fazer-se cristãos, como haviam dito uns dias antes, deveriam queimar os ídolos e, em seu lugar, levantar uma cruz e cada dia adorá-la com as mãos juntas e cada manhã resignar-se, ensinando-lhes como se fazia. Cada hora, pelo menos de manhã, deveriam aproximar-se da Cruz e adorá-la de joelhos e tudo o

que haviam prometido deveriam confirmar com boas obras”. [147] Apesar da exemplaridade tópica da descrição, a arranjada prosa de Pigafetta não deixa escapar a funda vinculação das populações locais aos seus comportamentos e símbolos religiosos tradicionais, destacando-se novamente a palavra quase sacerdotal e parenética exemplar do grande capitão que, “vestido de branco para lhes demonstrar a sua sincera amizade”, depois de uma verdadeira lição catequética, conseguiu concretizar a solene conversão pelo baptismo do *raja* Sarripada Hamabon de Cebu. Magalhães “tomou pela mão o rei e levou-o até à tribuna para o baptizar; deu-lhe o nome de Carlos como o imperador, seu senhor.” [147] Uma belíssima descrição, recordando a importância simbólica deste poder de renomear que, começando por “baptizar” estas ilhas de S. Lázaro, procedia agora à renomeação cristã da corte do rei de Cebu, decidindo Magalhães que “o príncipe se chamaria Fernando, como o irmão do imperador; o rei de Mazava, João e um dos homens principais, Fernando, que era o nome do nosso capitão, e o mouro, Cristóvão. E foi dando aos demais outros nomes. Antes da missa foram baptizados quinhentos homens”. [147-148] O mesmo movimento de renomeação estende-se, depois, à rainha e outros membros femininos da corte local atraídos também pela curiosidade de várias peças de arte sacra cristã. Neste caso, é o próprio Pigafetta que exhibe à rainha local “uma imagem de Nossa Senhora, um menino Jesus de madeira muito belo e uma cruz. Diante destas imagens a rainha enterneceu-se muito e, entre lágrimas, pediu o baptismo. Demos-lhe o nome de Joana, como a mãe do imperador; a mulher do príncipe, Catarina e a rainha de Mazava, Isabel e a cada uma das outras mulheres um nome diferente”. [148]

A economia exemplar do afrontamento entre fé e pecado na comunicação e, depois, conversão das diferentes populações visitadas pela viagem magalhânica encontra na sexualidade um dos seus temas tanto mais coloridos quanto carregado de oportunidades para sublinhar lições morais. Nas regiões da Patagónia frequentadas durante vários meses pela expedição, entre aguadas, busca de mantimentos e alguns confrontos, Pigafetta prefere destacar a dimensão dos peitos das mulheres: “são largos como meio braço”. [92] Ao mesmo tempo, o “selvagem” espaço sul-americano mostra-se tema oportuno para identificar a agressão sexual dos viajantes europeus com as suas consequências nas primeiras produções de

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

populações “mestiças”. João de Carvalho, que havia visitado o Brasil ainda antes da viagem de Magalhães, conseguiu encontrar depois de 10 ou 11 anos a mulher com quem tinha mantido contactos sexuais e o filho fruto desta relação que haveria de abandonar na ilha de Bornéu. [85, 181]

Em termos gerais, a sexualidade dos diferentes outros visitados ou confrontados aparece cuidadosamente descrita como primitivismo e naturalismo, comportamentos quase “naturais” e justificados pela sua completa ignorância dos valores mais fundamentais da moral e sociabilidade cristãs. Por isso, em duro contraste, sempre que se concretiza a comunicação sexual entre os tripulantes europeus e as mulheres locais, a narrativa transforma estes casos em tema apropriado para destacar tanto a oposição entre a modéstia e a vergonha ou, ainda mais profundamente, entre a honra, centralizada no exemplo maior de vida e virtudes de Fernão de Magalhães, e a vergonha, quase cobrindo os pecados e infâmias muitas dos outros participantes na grande expedição. A honra, a modéstia e até mesmo a discrição marcam o comportamento exemplar de Magalhães face à “provocação” sexual da mulher local: “uma jovem muito bela veio um dia à nau do capitão onde eu estava para oferecer-se e obter algum presente. Estando à espera olhou para dentro do camarote do contramestre e viu um prego maior do que um dedo, recolheu-o e com graça e naturalidade introduziu-o entre os lábios da vagina e rapidamente desapareceu. Isto só foi visto por mim e pelo capitão”. [87] Somando à ampla colecção de virtudes cristãs do grande capitão esta vigilância da moral sexual, Pigafetta silenciou a brutal condenação à morte do contramestre italiano da *Victoria*, decidida por Magalhães sob a acusação de sodomia com outro italiano, um jovem grumete que haveria de se suicidar, afogando-se no mar por não suportar o escárnio da tripulação.¹⁹ Mas já sabemos que, para as estratégias exemplares e didáticas da “peregrinação” cuidadosamente

escrita por Pigafetta, o herói moral, o mártir, é Fernão de Magalhães, pelo que todo o seu duro autoritarismo e frequentes brutalidades são completamente ocultadas.

Em contraste, a ingenuidade quase complacente da sexualidade do outro comparece, por vezes, matizada pela ordem social local. Apesar de se interessar escassamente pela indagação e posterior descrição narrativa de sociedades, afinal, organizadas e com sistemas de valores complexos, Pigafetta não deixa de sublinhar com alguma admiração o “modelo” matrimonial que, sugerindo também um sistema familiar, moral e sexual, parecia descobrir entre as relações familiares das populações do Brasil que, “em troca de um machado ou de uma faca grande ofereciam-

nos uma ou duas das suas filhas como escravas, mas nunca ofereciam as suas mulheres. Disseram-nos que, por nada deste mundo, envergonhariam os seus maridos e nunca se entregavam a eles durante o dia, apenas de noite”. [86]

Seja como for, estas generosas incursões oferecendo descrições “doces” do corpo e da sexualidade indígenas geram um importante movimento de categorização moral, concretizando uma permanente tensão entre a honra e a vergonha que, já nos finais do livro de Pigafetta, concorre mesmo para explicar a desgraça do sucessor português no comando da derradeira conclusão da viagem: “E estando carregadas para partir as ditas duas naus, uma delas, de que era capitão o Carvalho por morte de Fernão de Magalhães, por o dito Carvalho dormir com umas escravas que levavam para Castela, e por dizer que vinha descobrir Borneu para o rei de Portugal, o prenderam em ferros e fizeram Espinoza, alguazil, capitão da nau”.²⁰

Apesar desta cuidadosa ordem exemplar da sua “peregrinação”, a obra de Pigafetta não deixa de sublinhar fragmentariamente uma das dimensões mais censuradas, mas



Monumento a Lapu-Lapu na cidade com o mesmo nome na ilha de Mactan, Filipinas.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

socialmente mais atractiva, na mobilização dos tripulantes europeus da grande viagem de Magalhães: a chá esperança em enriquecer. Entre perspectivas morais, lições de coragem, celebração de conversões religiosas e expiação de castigos, não nos deixemos, ontem como hoje, deixar excessivamente fascinar pelas arranjadas estratégias literárias e didáticas do autor italiano. As mais de duas centenas de homens que se reuniram em torno de Fernão de Magalhães perseguiram também objectivos bem terrenos e humanos, esperando encontrar nas Molucas o quinhão de especiarias que lhes permitisse poderem vir a viver mais do que confortavelmente. O mesmo esperaram sem sucesso a maior parte das suas famílias. Mais do que a honra cavaleiresca ou as lições de catequese, estes homens mobilizaram-se seguindo uma das mais dominantes mentalidades sociais da Europa do Renascimento, essa *mens mercatori* capaz de transformar em riqueza e proeminência social os sonhos do trato e das oportunidades comerciais mais longínquas. Aqui e ali, no interior de outras descrições e temas, esta mentalidade mercantil vai aflorando, como nesta cuidada contabilidade das vantagens em intercambiar com as “ingénuas” populações ameríndias: “por um anzol ou uma faca deram-nos cinco ou seis galinhas; por um pente, dois gansos; por um espelho ou um par de tesouras, o peixe suficiente para dar de comer a dez pessoas; por uns guizos ou um cordão de sapatos, um cesto de batatas. Estas batatas sabem como as castanhas e são grandes como os nabos. Por um naípe com o rei de ouros deram-me seis galinhas e ainda acreditaram ter-me enganado”. [83] Estes tratos chegaram mesmo a concretizar lucrativos intercâmbios de ouro quando a expedição se instalou em Cebu. Perseguindo tratos mais do que favoráveis, a exausta tripulação decidiu mostrar “a estes indígenas o armazém repleto das nossas mercadorias, o que lhes causou grande admiração. Davam-nos ouro em troca de objectos de ferro, de bronze e outros metais de grande tamanho. Pelos pequenos davam-nos arroz, porcos, cabras e outros víveres”. [145] Uma descrição que chega a incluir criteriosas contabilidades mercantis que, vazadas em lucros pingues, deveriam estar presentes nos objectivos de identificação comercial da expedição e inscritas nos sonhos de muitos dos seus tripulantes: “chegaram-nos a dar por catorze libras de ferro dez peças de ouro que cada uma valia um ducado e meio, pelo menos”. [145] Este mesmo rigor contabilístico comercial organiza a

descrição dos tratos finalmente realizados pelos restos da expedição, em Novembro de 1521, na ilha de Tidore, denunciando a larga experiência mercantil local: “O rei mandou construir em apenas um dia um coberto para as nossas mercadorias. Levamos-lhe quase todas e pusemos três dos nossos homens a guardá-las e, em seguida, começamos os tratos. Estabeleceram-se deste modo: por dez braças de pano vermelho muito bom davam-nos um *bahar*²¹ de cravo, o que equivale a quatro quintais e seis libras (um quintal tem cem libras); por quinze braças de pano não muito bom, um *bahar*; por quinze machados, um *bahar*; por trinta e cinco vasos de vidro (o rei ficou com todos), um *bahar*; por dezassete *cathiles* de cinábrio, um *bahar*; por dezassete *cathiles* de mercúrio, um *bahar*; por vinte e seis braças de tela, um *bahar*; por vinte e cinco braças de outra tela mais fina, um *bahar*; por cento e cinquenta facas, um *bahar*; por cinquenta pares de tesouras, um *bahar*; por quarenta barretes, um *bahar*; por des telas de Gujarat²², um *bahar*; por três timbales dos seus dos seus, um *bahar*; e por um quintal de cobre, um *bahar*”. [198] Um movimento de intercâmbios comerciais extremamente lucrativo que terminaria, antes da partida de Tidore das duas derradeiras embarcações europeias, a *Victoria* e a *Trinidad*, por verdadeiramente precipitar todos os últimos sobreviventes em desesperadas compras dos seus próprios quinhões das ricas especiarias das Molucas: “compramos grande quantidade de cravo tanto na cidade como aos barcos. Por quatro braças de seda de Frísia davam-nos um *bahar* de cravo; por duas pequenas cadeias de latão que valiam um *marcelo*²³ deram-nos cem libras de cravo. Como, no final, já não tínhamos mais mercadorias, cada um começou a vender a sua própria capa, os sapatos ou a camisa e outras roupas de vestir para obterem a sua parte no carregamento”. [209]

No entanto, mesmo no interior destes lucrativos tratos fundamentais na ordem económica e social da grande viagem, volta a interferir a prudência e a exemplaridade moral de Magalhães: “O capitão-geral não quis que recolhessemos demasiado ouro, porque alguns marinheiros dariam tudo o que possuíam por muito pouca quantidade e o nosso comércio acabar-se-ia para sempre”. [145] Desaparecido o grande capitão e o seu brutal controlo da complexa sociedade e “tipos” sociais contrastantes reunidos para a sua grande expedição, mesmo sem a ajuda narrativa da “peregrinação” de Antonio Pigafetta, a ordem da viagem

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

passou a ser dominada por ricos tratos colectivos e individuais das procuradas especiarias das Molucas, afinal o verdadeiro lugar demandado pela longa navegação sonhada por Fernão de Magalhães. Chegada a Sevilha, a 8 de Setembro de 1522, a última das quatro embarcações da grande aventura marítima, a *Victoria*, capitaneada pelo basco Juan Sebastián Elcano, transportava apenas 18 sobreviventes – talvez também alguns escravos asiáticos –, mas vinha carregada de especiarias que, depois de lucrativamente vendidas, cobriram completamente os gastos da viagem: 23 556 kg de cravo comprados por 7 888 634 *maravedis*,

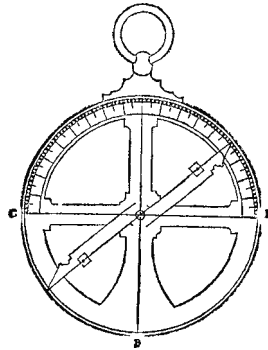
enquanto a carga de canela, noz moscada e maçã conseguiu ainda render 65 000 *maravedis*.²⁴ A peregrinação de Pigafetta havia também chegado ao fim. No seu pensado livro, vendas e lucros são silenciados, antes se recordando conclusivamente a formidável aventura da “volta completa ao mundo, de levante a poente” [252] e, sobretudo, a imediata expiação pelos muitos pecados cometidos durante a demorada viagem. A peregrinação acabou com os sobreviventes “em camisa e descalços, fomos todos com uma vela na mão a *Santa María de la Victoria* e a *Santa María de la Antigua*”. [253] **RC**

NOTAS

- 1 Laurence Bergreen, *Over the Edge of the World. Magellan's terrifying circum-navigation of the Globe*. London: Harper Collins Publishers, 2003, pp. 391-410.
- 2 Fernando Oliveira, *The Voyage of Ferdinand Magellan*. Manila: National Historical Institute, 2002, p. 59.
- 3 *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues* (ed. Armando Cortesão). Coimbra: Acta Universitatis Conimbricensis, 1978.
- 4 Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP), Actas das Sessões da Câmara Municipal do Porto, A-118, 1962, IX, 223.
- 5 A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975; Neves Águas (ed.), *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à Volta do Mundo Contada Pelos que nela Participaram*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1987; Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, 2 vols. Lisboa: Seara Nova, 1938; Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: A Vida e a Viagem*. Lisboa: Editorial Império, 1941.
- 6 Seguimos esta edição: Antonio Pigafetta, *El primer viaje alrededor del mundo*, (ed. de Isabel de Riquer). Barcelona: Ediciones B, 1999. As citações do texto serão indicadas entre parêntesis rectos [].
- 7 Resumimos Isabel de Riquer, in Pigafetta, *ob. cit.*, p. 9-68.
- 8 Riquer, p. 26.
- 9 Neves Águas, pp. 259-286.
- 10 Riquer, pp. 61-62.
- 11 Riquer, pp. 29-30. A primeira edição impressa do relato de Pigafetta foi publicada em Paris pelo livreiro Simone Colines, sem data, provavelmente antes de 1536, oferecendo o demorado e atractivo título *Le voyage et navigation faict par les Espagnolz es isles de Mollucques, des isles quilz ont trouvé audict voyage, des roys d'icelles, de leur gouvernement et manière de vivre, avec plusieurs autres choses*.
- 12 Boies Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance (1420-1620)*. New York: Atheneum, 1962.
- 13 Juan Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento. I – Colón y su tiempo*. Madrid: Alianza Universidad, 1989.
- 14 Duarte Barbosa, *Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente* (intr. e notas de Augusto Reis Machado). Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1946.
- 15 Resil B. Mojares, *Waiting for Marian Makiling. Essays in Philippine Cultural History*. Manila: Ateneo de Manila University Press, 2002, pp. 23-24.
- 16 Visite-se, entre outros exemplos, os sumário visuais e didácticos da história geral das Filipinas que, da pré-história aos nossos dias, se oferecem no Museu Nacional de Manila ou no Museu de História Política do Instituto Nacional de História das Filipinas, também na capital do país. Os painéis dedicados à morte de Magalhães debuxam vários europeus e guerreiros locais lutando na “baía” de Mactan, vendo-se os invasores ser mortos ou afogarem-se. Descobre-se uma representação anacrónica e exterior à ordem factual epocal de um confronto que assentou na organização, sob a direcção de Fernão de Magalhães, de uma “razia”, a principal estratégia militar que a nobreza cavaleiresca portuguesa utilizava desde as primeiras décadas do século XV nos ataques aos presídios em Marrocos e que o próprio grande capitão experimentou durante a sua participação na batalha pela posse de Malaca e, depois, de Azamor. Trata-se de ataques terrestres violentos, implacáveis, destruindo completamente estruturas, equipamentos e pessoal considerado “inimigo” sem poupar populações, habitações e produções económicas locais.
- 17 João de Carvalho era um experimentado navegador português, participante em várias expedições com destaque para as explorações de João de Lisboa, em 1511, às costas sul-americanas. Foi recrutado para a grande viagem dirigida por Fernão de Magalhães como primeiro piloto da *Concepción*. Depois da morte de Magalhães em Mactan, Carvalho foi eleito capitão mas rapidamente deposto, nunca regressando à Europa, morrendo em Tidore, nas Molucas, a 14 de Fevereiro de 1522.
- 18 Riquer, p. 36.
- 19 Riquer, p. 43.
- 20 Neves Águas, pp. 180-181.
- 21 Trata-se de uma unidade de peso muito utilizada no comércio asiático e adoptada também pela circulação mercantil portuguesa oriental. O *bar* ou *bahar* variava largamente em função dos espaços regionais e das mercadorias, descobrindo-se alguma formalização no sistema oficial de pesagem de especiarias dos principais enclaves coloniais portugueses quinhentistas do chamado “Estado da Índia”, concretizando um valor de cerca de quatro quintais e quatro arrobas.
- 22 Refere-se à produção têxtil do Gujarat, no Noroeste da Índia, tecidos também conhecidos por panos de Cambaia que eram especialmente procurados nos meios sociais mais elevados do mundo europeu.
- 23 Moeda de prata veneziana titulada como o nome do *doge* quattrocentista Niccolò Marcello.
- 24 Riquer, p. 24.

The Philippine Islands According to Pigafetta

RESIL B. MOJARES*



The true discoverer is not the man who first chances to stumble upon anything,
but the man who finds what he has sought.

(Jacob Burckhardt, *The Civilization of the Renaissance in Italy*, 1860)

The European “discovery” of the Philippine archipelago is not just an event; it is a text, a construct of words. For “new worlds” to be recognized or apprehended, they had to be produced in words—in the form of narratives of navigation and exploration—and such allied devices as maps, charts, and drawings. Worlds had to be represented and, inescapably in such representations (literary, visual, popular or “scientific”), much will be discovered, as much will be disguised, distorted, or deleted. Much will be revealed of both seen and seer.

*Professor Emeritus at the University of San Carlos, Cebu City, Philippines. He has a Ph.D. in Literature from the University of the Philippines; served as visiting professor at the University of Wisconsin-Madison, University of Hawaii, and University of California-Los Angeles, and visiting fellow at the Center for Southeast Asian Studies in Kyoto University and Asia Research Institute in the National University of Singapore.

Professor Emeritus da Universidade de San Carlos, Cebu City, Filipinas. Doutorado em Literatura pela Universidade das Filipinas; foi professor visitante da Universidade de Wisconsin-Madison, da Universidade do Hawaii e da Universidade da Califórnia (Los Angeles) e membro visitante do Centro para os Estudos Asiáticos da Universidade de Quioto e do Instituto de Investigação da Ásia, Universidade Nacional de Singapura.

In the case of the Philippines, the pre-eminent text of discovery is Antonio Pigafetta’s *Primo viaggio intorno al mondo* (First Voyage around the World), the chronicle of the Ferdinand Magellan expedition of 1519-1522. A major narrative of European maritime exploration, it has a long and complicated history as a text.¹ Based on a diary that Pigafetta kept during the voyage (which has not survived), the account exists in four manuscript versions: one in Italian, the language in which it was originally written (now archived in the Biblioteca Ambrosiana in Milan), and three in French, all of which derive from a common source in a lost French translation of an Italian manuscript other than the Ambrosiana (two of the French manuscripts are in the Bibliothèque Nationale in Paris, and one in the Beinecke Rare Book and Manuscript Library of Yale University). Taken together, these manuscripts include twenty-three coloured maps of islands encountered on the journey.

The first printed version was a French edition published in Paris by Simon de Colines in 1525. The Colines *princeps* was the basis of the first Italian edition

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

prepared by Giovanni Battista Ramusio and published by Zoppini in Venice in 1536. Pigafetta first appeared in English in an abbreviated version of the Ramusio text published by Richard Eden in his *Decades of the Newe Worlde* (1555). The Pigafetta text has since appeared, in full or abridged form, in numerous publications. Regarded as the finest version, the Ambrosiana manuscript was published only in 1800, by Carlo Amoretti in Milan.

Across the centuries, the Pigafetta account, in its various guises, has acquired renown as a narrative of exploration, used by historians and literary writers from Shakespeare to Gabriel Garcia Marquez.² It has been mined for its documentary value in tracing “the first circumnavigation of the world” and the life of Magellan, and for its lode of ethnographic data on the places visited. In particular, as Garcia Marquez puts it, Pigafetta has fascinated many for the marvels he recounts:

“hogs with navels on their haunches, clawless birds whose hens laid eggs on the backs of their mates, and others still, resembling tongueless pelicans, with beaks like spoons. He [Pigafetta] wrote of having seen a misbegotten creature with the head and ears of a mule, a camel’s body, the legs of a deer and the whinny of a horse. He described how the first native encountered in Patagonia was confronted with a mirror, whereupon that impassioned giant lost his senses to the terror of his own image.”³

The Pigafetta account, however, remains inadequately studied as *text*, particularly as it pertains to the “discovery” of the Philippine islands. This lack stands out since Pigafetta’s narrative is both a distinct literary creation and a key source in Philippine historiography. The Magellan expedition was in the waters or on the islands of the Philippines for a period of about seven months (on a voyage that totalled three years) and the section on the Philippines, which constitutes one-third of the entire account, is its centrepiece.

In this paper, I inquire into the construction of the Pigafetta narrative. Setting it in the context of early European accounts of exploration, I consider the intellectual framework and rhetorical strategies that governed how Pigafetta’s navigational narrative “produced” the Philippines, converting it from the unknown into an object of knowledge for a European readership.⁴

Antonio Pigafetta was born around 1492 in Vicenza, a town about a hundred kilometres west of Venice, to Giovanni Pigafetta and a noblewoman named Lucia Muzan. The Pigafettas were a prominent family that originated from Tuscany; they arrived in Vicenza in the eleventh century and there gained prestige and wealth. In 1519, the young Antonio was in Barcelona as part of the entourage of a fellow townsman, Monsignor Francesco Chiericati (1490-1539), then apostolic protonotary and ambassador of Pope Leo X to Spain. Having heard of Magellan’s plans for an expedition, Pigafetta travelled from Barcelona to Seville, bearing letters of recommendation, and joined the voyage that would take him around the world.

Pigafetta was part of a crew of between 265 and 280 men aboard five ships. Though mostly made up of Spaniards, the crew was a multinational complement that included Portuguese, French, British, German, Greek, and thirty Italian sailors, many of them from Genoa, the birthplace of Columbus. (There was at least one Malay and probably a few other non-Europeans, but they were the invisible members of the crew.) Pigafetta was enrolled in the expedition as one of the *sobresalientes*, or supernumeraries, usually young men from good families who joined expeditions from the love of adventure or the desire for advancement in military service, and had no specific duties except to be at the commander’s disposal.

Upon Pigafetta’s return to Spain on September 8, 1522, as one of the expedition’s twenty-one survivors (eighteen Europeans and three unnamed East Indians, probably Malays), he travelled to the imperial court at Valladolid, where he presented to Charles V various gifts, among them “a book, written by my hand, concerning all the matters that had occurred from day to day during our voyage.” [123] He proceeded to Lisbon, where he gave King John III an oral report, and then to France, where he presented to the Queen Mother, Louise of Savoy, the mother of Francis I, a “gift of certain things from the other hemisphere” (including, it appears, an account of the expedition that was later translated to French and may have been the basis of the Colines *princeps* of 1524-1525). Upon his arrival in Mantua in January 1523, Pigafetta received a commission for a book on the voyage from Federico Gonzaga, the Marquis of Mantua. Baldassare Castiglione, famous author of *Il cortegiano* (The Book

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

of the Courtier), was one of those whose assistance Pigafetta sought in winning the patronage of the Marquis.⁵

Vagaries in his pursuit of patronage led Pigafetta to Rome where, now working under the patronage of Pope Clement VII, he appears to have completed a version by April 1524. On October 3, 1524, the Knights of Rhodes' vacant benefice of Norcia, Todi, and Arquata was conferred upon Pigafetta. (It remains an open question whether he entered the Order of the Knights of Rhodes before or after his world voyage.) Sometime between February and June 1525, Pigafetta presented the final version of his manuscript to the grand master of the Knights of Rhodes, Philippe Villiers de l'Isle-Adam. Though it is said that Pigafetta perished in battle against the Turks with the Knights of Rhodes, little can be ascertained of his last years except that he was dead by 1532.

From the little that is known of Pigafetta's early life, historian Carlos Quirino surmises:

"Young Antonio must have studied under the scholars of his day, probably enrolled at some Italian university, and was particularly adept in writing, although he was no erudite scholar steeped in the classic lore of his time. We might describe Pigafetta as the well-educated young man of his time, genteel, possessing an avid curiosity for the world about him."⁶

On the other hand, Renaissance scholar Theodore J. Cachey, Jr., working from the evidence of the text and other sources, depicts a young patrician immersed in the Italian courtier culture of the High Renaissance. *The First Voyage*, Cachey says, is an outstanding example of travel writing within a larger Italian context that included such early sixteenth-century classics as Machiavelli's *Prince*, Ariosto's *Orlando Furioso*, and Castiglione's *Book of the Courtier*. When Pigafetta embarked on the historic voyage in 1519, he was already quite well-read in the travel narratives of the period, as he himself mentions in the *envoi* to his account that he was prepared for participating in the voyage by "having obtained much information from many books that I had read." [3-4]

Cachey sketches a literary genealogy for *The First Voyage* that connects it with what he calls the Italian americanista tradition, on one hand, and the *isolario*, or "Book of Islands" genre in Italian travel writing, on the other. The form of the Pigafetta text identifies it

with the *isolario*, with which Pigafetta must have been familiar through the example of Cristoforo Boundelmonti's *Liber Insularum Archipelagi* (Book of the Islands of the Archipelago) (ca. 1420). *The First Voyage* has striking affinities with *Liber Insularum* in the island subject matter, the first-person authorial perspective, a literary treatment alternating between narrative and expository modes, and the combination of narrative and cartography (in a "coffee-table book" format, in which coloured maps are embedded in the manuscript and integrated into the narrative).

On the other hand, Pigafetta also descends from an Italian americanista tradition that goes back to Boccaccio's *De canaria* in the fourteenth century and Alvise da Cadamosto's travel letters in the fifteenth, a tradition of writings about distant lands (America, in particular) that was characterized—given the politically disengaged position of Italian sailors and travel writers at the time—by "an heroic ideological perspective, a relative detachment from national, political, and commercial interests, as well as a paradoxically legitimating utilization of the 'marvellous'."⁷

Geography and navigation were subjects that excited Pigafetta's generation. Italy was at its height as centre of maritime trade, home of such renowned mariners and explorers as Marco Polo, Columbus, and Vespucci. Pigafetta must have read Fracanzio da Montalboddo's *I paesi novamente ritrovati* and *Novo Mondo da Americo Vesputio Florentino intitolato*, published in Pigafetta's hometown of Vicenza in 1507. One of the earliest printed collections of discovery voyages, *I paesi novamente* was immensely popular and influential (there were at least six Italian editions). It contained narratives of the voyages to America, Africa, and India, by Vespucci, Columbus, Cadamosto, Vasco da Gama, and Pedro Álvares Cabral. It is not farfetched to deduce that Pigafetta was acquainted not only with this work but other texts of geography and travel that circulated in Italy in his time.⁸

In brief, Pigafetta worked within a distinct literary tradition. He was nurtured in an environment that encouraged an interest in the discovery of "New Worlds", a Renaissance education that placed a premium on the display of hermeneutical and rhetorical skills, and a literary milieu dominated by highly-placed patrons who prized not only the production of new knowledge but the elegance of style in which this knowledge was conveyed.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

For Pigafetta, the “New World” was not an empty slate. In his time, discovery accounts and the world maps (*mappae mundi*) they generated were very much a part of the intellectual fare of Europe’s educated class. It is said of Msgr. Francesco Chiericati, Pigafetta’s patron: “During the missions in Spain and Portugal, Chiericati became greatly interested in the recent geographical discoveries and the voyage reports which were circulating. His house in Barcelona became a meeting-place where literature and the latest geographical discoveries were discussed.”⁹

Pigafetta was not an accidental tourist. He understood the perilous and pioneering character of the Magellan voyage. It was pursuing a goal that had never been accomplished: reaching the East Indies—in particular, the fabled spice islands of the Moluccas—by sailing west (a venture that would overthrow the Ptolemaic system of geography). The East Indies had been visited by explorers and merchants (Portuguese, Persians, Arabs, and others) from Europe and the Middle East, who had travelled across the Mediterranean Sea and the Indian Ocean.¹⁰ Ferdinand Magellan himself had been to the East Indies in the service of the Portuguese king in 1505, and was present at the fall of Malacca in 1511.

Reports on these travels, however, either did not exist or were not circulated. It was not until 1510, when the *Itinerario* of Ludovico di Varthema appeared, that we have the first printed material on Southeast Asia (but without reference to the Philippines). An Italian merchant from Bologna, Varthema is reported to have reached Sumatra in 1505. Much of this world—including the Moluccas (a term which, in Magellan’s time, referred vaguely to a group of islands, principally Ternate, Tidore, and Halmahera)—remained unexplored or unclaimed by Europeans. Before the Magellan voyage, very little was known in Europe about Southeast Asia except for the names and major products of a few of the leading continental states and chief islands of the region.¹¹ Pigafetta was venturing into a largely unknown and unmapped world.

Pigafetta joined the expedition not only for the prospect of winning fame as participant but also of writing a book on the voyage. Having heard of “the great and marvellous things of the Ocean Sea,” he undertook the voyage, he says, “to experience and to go to see those things for myself, so that I might be able thereby to satisfy myself somewhat, and so that I

might be able to gain some renown with posterity.”

[4] For such renown (and the rewards of patronage that would come with it), he wrote what was not just a bare-bones chronicle, but a consciously literary work in the style of the period.

The First Voyage opens with a dedicatory letter (*envoi*) from Pigafetta to his patron, the grand master of Rhodes, and concludes with a paragraph that recounts the activities upon his return that culminated in the writing of the book. These conventional features do not only pay homage to the book’s patron and invoke his benevolence, they establish Pigafetta’s authority as narrator. In his introduction, Pigafetta writes:

“Inasmuch as, most illustrious and excellent Lord, there are many curious persons who not only take pleasure in knowing and hearing the great and wonderful things which God has permitted me to see and suffer during my long and dangerous voyage, herein described, but who also wish to know the means and manners and paths that I have taken in making that voyage; and who do not lend that entire faith to the end unless they have a perfect assurance of the beginning: therefore, your most illustrious Lordship must know that, finding myself, in the year of the nativity of Our Savior 1519 in Spain (...). [3]

Pigafetta then proceeds to relate in chronological order the events of the Magellan voyage, beginning with its embarkation from Seville on August 10, 1519, and ending with its return to Seville on September 8, 1522. Though some editions of the Pigafetta account introduce chapter divisions, the work was written as a single running account.

Travel narratives, like stories of heroic adventure, follow a tripartite structure: the setting out and separation from the familiar; the trials of initiation and adventure; and the hero’s return and reintegration into society. This is the archetypal pattern of the *rite de passage*, in which the hero and his home world are thrown into relief, affirmed or subverted, by a process of radical displacement, the liminal experience of a journey.¹² In the case of Pigafetta’s account, however, the pattern of initiation is not foregrounded but embedded in the experience of travel itself. The opening and closing sections of the book are spare, abbreviated, and conventional. They frame the narrative but afford little information on the narrator

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

(the person *before* and *after* the voyage). Much about the person behind (and in) the text, and the society from which he departs and to which he returns, will have to be drawn from the narrative of the journey itself.

The journey, the liminal middle section of *The First Voyage*, is fully developed and can be seen as falling into three logical divisions: outbound and “American” part of the voyage, the “Philippine” section, and the “Moluccan” section and the return to Spain. Such divisions are suggested not only by the structure of the voyage but, as we shall point out, stylistic features and markers in the text.¹³

The first part of the voyage—the section that has attracted the most critical attention—is the most rhetorically packed section of the book. Here, Pigafetta is tracing geographical space already filling out with literary matter, an “America” in the process of being produced for European readers by explorers and authors. In narrating America, Pigafetta relies on a mix of hearsay and observation and reiterates what had become conventional representations of the New World.¹⁴ This may have been occasioned by the fact that America was just a way station rather than the goal of the Magellan expedition. Magellan and his men did not stay on American soil very long and their contact with the indigenous population was limited by hostility and violence. More important, the deployment of tropes from the americanista tradition can be read as a rhetorical strategy for establishing authority, creating space for a “voyage of discovery” by foregrounding the strange and the different. As Michel de Certeau writes:

“This *a priori* of difference, the postulate of the voyage, results in a rhetoric of distance in travel accounts. It is illustrated by a series of surprises and intervals (monsters, storms, lapses of time, etc.) which at the same time substantiate the alterity of the savage, and empower the text to speak from elsewhere and command belief.”¹⁵

It is in this stage of the journey that the “marvellous” dominates. The first marvel Pigafetta cites is the miraculous tree of Hierro in the Grand Canary islands. The leaves and branches of this tree distil water from a huge cloud that descends to encircle it at midday; the water collects at the tree’s base and supplies the needs of an island otherwise waterless. As Cachey reminds us, the tree on the island of Hierro (at which the Magellan expedition did not in fact stop) was a

literary *topos*, already mentioned by Pliny, that typically served as rhetorical marker in accounts of the Passage from the Old World to the New.¹⁶ Pigafetta’s catalogue of marvels includes a sea bird without feet, the female of which lays and hatches its eggs on the back of the male; another bird that lives on the ordure of other birds; swine with navels on their backs; large birds with beaks like spoons and no tongues; and an animal that has “a head and ears as large as those of a mule, a neck and body like those of a camel, the legs of a deer, and the tail of a horse, like which it neighs.” All these, together with his famous description of the Patagonian giants, satisfied the appetite for the exotic and monstrous among European readers.

The final section of the book, the Moluccan sojourn and the return voyage to Spain, is harried and condensed, which is ironic since the Moluccas were the avowed destination of the expedition. This can be explained by what had happened to the expedition by this point. With the crew decimated and Magellan dead, the remaining crew faced problems of leadership and the threat of the Portuguese in Malay waters. The Spaniards were intent on making the return journey after loading up with as much cargo and spices as their remaining vessels could carry. Hence the frenetic, almost anticlimactic quality in the narration of this final leg of the voyage.

The central section of the book deals with the Pacific passage and, most importantly, with the experiences of the Magellan expedition in the Philippine islands, from the voyagers’ arrival in Samar on March 16, 1521, until their departure from Palawan to Borneo on June 21, 1521. Subsequently (August–September), they wandered back into Philippine waters before they finally found their way to the Moluccas.

There is a distinct change in narrative pace and temper as the expedition crosses the Pacific and enters the “friendly” waters of the Philippines. It is as though by finding and sailing through what Europeans had imagined a mythical strait (the Strait of Magellan), the voyagers had pierced a heavy veil of fable into a new, open, and sunlit world. The passage is liminal, evoking the experience of a purifying rite. In crossing the vast Pacific, the crew was reduced to subsisting on worm-eaten biscuits, rats, ox hides, sawdust, and putrid water. Nineteen men died and twenty-five or thirty fell sick. “However,” Pigafetta writes, “I, by the grace of God, suffered no sickness.” [27] In his first days in the

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO



THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Philippines, on the feast day of the Annunciation, Pigafetta has a near-death experience when he slips into the water and nearly drowns. Again, he miraculously survives “through the mercy of that font of Charity (the Virgin).”

God has preserved him as our witness. Here the narrative takes on a different rhythm, communicating a shift in the subjective experience of time and space. The itinerary is clear, with important points in the narrative marked by dates. The telling is a measured alternation of narrative and exposition. Linear and goal-directed, the Philippine discovery is limpid in its progression and chronology. The emplotment of the Philippines thus differs from discovery narratives of America (including the first part of Pigafetta’s book), in which the perceptual shock of encountering an unfamiliar, primal world is conveyed by a narrative style that is fragmentary, discontinuous, and metaphorically dense.¹⁷ The sense of estrangement in the face of the recalcitrant otherness of a new world is largely absent from the Philippine account. Here the narrative flow is stately and harmonious.

Pigafetta assumes the stance of the observant chronicler and amateur ethnologist. He notes maritime locations and natural features, aspects of the material culture, and the physical appearance and cultural practices of the inhabitants. His gaze is curious, turned outwards. He rarely talks of shipboard interactions and the crew is largely invisible and anonymous. While he uses “I” at various turns and is frequently involved in the actions narrated, he does not call attention to himself and rarely engages in introspection. There is little description of landscape or nature for its own sake. Descriptions are purposive, relating to navigational markers, local wealth (in particular, signs of the presence of gold), the terms of the exchange of goods, local languages, and prospects for the religious conversion of natives.

There are errors, gaps, and slippages. Limited contact occasioned the misidentification and mistranscription of personal and place names. Pigafetta mistakes “Abba” (an ejaculation expressing awe or wonder) for the name of the Bisayan god.¹⁸ He ethnocentrically observes the inhabitants’ “nakedness” and calls the local *datu* and chiefs “kings” and “princes”

He could only dimly perceive, if at all, the motives of the Bisayans for paying obeisance or consenting to baptism.¹⁹ He is however restrained in his observations. He earnestly documents the use of penis wheels (“I very often asked many, both old and young, to see their penis, because I could not credit it”) and is not above judging: “Those people make use of that device because they are of a weak nature.”²⁰

Pigafetta’s account of the sojourn in the Philippines stands out for several reasons. Together with the section on the Moluccas, the Philippine section is the one part of the book where we see the greatest degree of human interaction with local inhabitants. In the nature of early maritime chronicles, the “contact zone” between Europeans and natives is mainly shipside or on shore. Inland incursions are brief and rare, and cross-cultural encounters are circumscribed by mistrust and the practical difficulties of communication. The narrow contact zone is occasioned by the purpose of the expedition. Magellan aimed at discovering navigational routes and conducting trade (or assessing its potential) in major ports, particularly in the Moluccas. The expedition was not a venture in land exploration or colonization. It was engaged in maritime and trade reconnaissance; hence, there was no driving interest in actually possessing or extending the depth of penetration into new territories.

The shallowness of the contact zone is indicated in Pigafetta’s maps. The twenty-three painted maps (nine of which are of Philippine islands) are minimalist representations of brown islands in a blue ocean, with their names (local or invented) written in scroll. The shapes, sizes, and relative position of the islands are approximate or conjectural. Mactan (“Mattam”) is larger than it actually is and Limasawa (“Mazzana”) and Bohol are approximately of the same size. Few iconographic features decorate the maps: the drawing of a lateen-sailed catamaran with two bearded natives beside the Ladrone Islands, a tree in the map of the Moluccas with a scroll saying, “Cavi gomode, that is, the Clove tree,” and some decorative green patches to signify hills or vegetation. There are a few scroll signs apart from place names: “The watering place of good signs” (Homomhon), “Here the captain-general died” (Zzubu, Cebu), “Where the pearls are born” (Sulu, Basilan), and “Where the living leaves are” (Borneo). The only islands with symbols of human settlement are Cebu, Palawan, “Cippit” and “Subanin” in

Magellan’s death at Mactan depicted by Levinus Hulsius in a 1603 engraving.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Mindanao, Borneo, Tidore, and Timor. The only place marked with the symbol of a cross is Cebu.

The details are less important than the act of mapping itself. As Mary Louise Pratt puts it: "Navigational mapping exerted the power of naming... Indeed it was in naming that the religious and geographical projects came together, as emissaries claimed the world by baptizing landmarks and geographical formations with Euro-Christian names."²¹ What was important was that the islands had been located, fixed, and named, and could thus be verified and reoccupied again and again. Their very incompleteness and "emptiness" stirred desire and offered the motive for their occupation and possession.²²

Yet, given the constraints, the young voyager's narration is remarkable for the level of accuracy in the information it offers. This is occasioned by the manner in which the expedition meandered around the Philippine islands. Historians have remarked on the strange conduct of Magellan in the Philippines. Instead of quickly moving on the Moluccas, he tarried in the islands, parlayed with chiefs, inquired into their religion and succession practices, baptized them as Christians, and involved himself in local politics.

It is theorized that Magellan may have viewed the Philippines as more than a mere stopover and provisioning point, that he aimed to establish actual claim on the archipelago.²³ Maximilian of Transylvania wrote:

"Magellan, seeing that this island [Cebu] was rich in gold and ginger, and that it was so conveniently situated with respect to the neighbouring islands, that it would be easy, made this his headquarters, to explore their resources and natural productions."²⁴

Whatever Magellan's personal designs may have been, Pigafetta's representation of the archipelago (compared to that of America and the Moluccas) creates distinct anticipations, the sense of a place conquerable and exploitable. The writing on the Philippines primes it for possession.

Magellan tarried in familiar waters. Magellan and his men encountered islanders who could communicate in Malay with the interpreter in the crew, Enrique, a young Malay whom Magellan acquired as a slave when he was in Malacca in 1511. The physical features of the islands and their inhabitants, trade goods, and other aspects of local culture must have alerted Magellan to

the fact that he was in the very insular region he had explored just nine or ten years earlier.

The protracted sojourn in the Philippines was also occasioned by the fact that the archipelago was the first hospitable territory reached by the expedition since its departure from Spain and after the long and arduous Pacific passage. The Europeans' first contacts with islanders were friendly. In Homonhon, they met a boatload of natives from Suluan (an island off Samar) whose "chief went immediately to the captain-general [Magellan], giving signs of joy because of our arrival." [31] Seeing that "they were reasonable men," Magellan ordered that red caps, mirrors, combs, bells, and other articles be given to them, thus initiating the gift-giving and barter of goods that typically opened the Europeans' intercourse with inhabitants. Pigafetta writes: "Those people became very familiar with us. They told us many things, their names and those of some of the islands that could be seen from that place. (...) We took great pleasure with them, for they were very pleasant and conversable. (...) When they were about to retire they took their leave very gracefully and neatly, saying that they would return according to their promise." [33] The Spaniards baptized Homonhon "the watering place of good signs," and though Pigafetta explains the name by the existence of two clear springs and "the first signs of gold which we found in those districts," he could very well have referred to the auspicious beginnings of human contact in the islands.

While there was mutual wariness in native-European interactions, the encounters conveyed to the voyagers the sense that these were a people with whom they could have productive contact. Such was the hospitality shown the visitors that Pigafetta himself easily interacted with the natives and on at least two occasions (in Butuan and in Cippit in the Zamboanga peninsula) he spent the night on land, sleeping as a house guest of local chiefs.

The Europeans were obviously meeting a people who were not wholly surprised by the appearance of white men and were wise to the rites of diplomacy and trade. At the time of Magellan's arrival, Cebu was already plugged into a trade network that extended from Timor in the south to Canton in the north, and to the west coast of the Malay peninsula facing India. Hence, in Cebu, the visitors were boldly told that it was the custom at the port for all incoming

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

vessels to pay tribute and that only recently a junk from Siam had called on the port for trade. Moreover, Rajah Humabon and the Cebuano chiefs were not unaware of the presence of Europeans. A Muslim merchant in Cebu, who also acted as interpreter, initially identified the Magellan expedition with the Portuguese, telling Humabon that these were the men “who have conquered Calicut, Malacca, and all India Major.” [44]

Pigafetta records strange practices (mourning customs, betel-nut chewing, tattooing) and characterizes the islanders thus: “Those people are heathens. They go naked and painted.” [42] That they are “naked” and “heathens” (which, in the specific context of its use, meant that they were not Muslims) signifies a lack of culture and religion that makes them objects of conversion. Yet Pigafetta also observes that they “live in accordance with justice” and goes on to note their ease with strangers, their knowledge of trade and agriculture, their social hierarchy and ceremonials. Pigafetta’s narration suggests that the Europeans were with a people whose level of social organization was higher than that of the wild men they saw (or imagined seeing) in America. This was not a race of Patagonian giants whose bodies, garments, gestures, and speech were so alien that, in Pigafetta’s telling, they had to be subdued and domesticated like animals.

There is a double movement in Pigafetta’s description of the inhabitants of the Philippines. On one hand, he notes the features, whether of physical appearance or cultural attainment, that make them “like the Europeans.” Their weighing scales, flutes, and the rooms in their houses are “like ours,” and their women are “very beautiful and almost as white as our girls and as large.” [49, 50] On the other hand, he remarks on those features that mark them as inferior and different. Likeness suggests that these are a people with whom Europeans can have intercourse; difference demands that they be subjected to the levelling, “civilising” power of Europe. This double movement informs both Magellan’s actions and Pigafetta’s narration.

This double movement underlies the diligent conceit with which Magellan impressed upon the islanders European civility and power. Such demonstration involved acts of courtesy and munificence, and the display of Spanish superiority and wealth:

“In order to show them greater honour, the captain-general took them to his ship and showed them all his merchandise: cloves, cinnamon, pepper, ginger, nutmeg, mace, gold, and all the things in the ship. He had some mortars fired for them, at which they exhibited great fear, and tried to jump out of the ship.” [33]

Magellan manifested his desire for friendship but was quick to demonstrate to the islanders that he had the might to subdue them if he wished. He discharged the ship’s artillery for show and took a visiting chief on a tour of the ship to show off its arsenal of cuirasses, swords, and bucklers, the sea chart and compass that allowed the Europeans to voyage for many moons across uncharted seas. This display, Pigafetta writes, left the local king “astonished.” Magellan also staged a demonstration in which one of his armoured soldiers shows himself invincible to the thrust of swords and daggers. The demonstration rendered the king “almost senseless.” “The king told him [Magellan] through the slave [Enrique] that one of those armed men was worth one hundred of his own men. The captain-general answered that that was a fact, and that he had two hundred men in each ship who were armed in that manner.” [36] (This was a deliberate exaggeration as there were not more than fifty fully armed soldiers in the fleet at that time.)

In Cebu, Magellan was introduced to Humabon as “captain of the greatest king and prince in the world.” When Humabon asked for tribute from the visitors, he was imperiously told that as “the captain of so great a king, [Magellan] did not pay tribute to any lord in the world, and that if the king [Humabon] wished peace he would have peace, but if war, then he would have war.” Humabon was warned that if he “did not care to be [Magellan’s] friend he would next time send so many men that they would destroy him.” [44]

Magellan deployed a variety of strategies to exercise authority. A show of *noblesse oblige* was combined with naked threat. The display of the superiority of European technology and goods (even the parity between European trinkets and local gold) was combined with assertions of the superiority of European thought. Listening to Magellan speak about the Christian religion, the inhabitants are shown reduced to such awe that they cannot speak back and are instantly converted to the new faith.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

Magellan won the obeisance of local chiefs and proceeded to convert them to Christianity in formal rites of baptism. Imposing his own conception of political hierarchy, he seized the opportunity to vanquish recalcitrant chiefs and subordinate them to Humabon, whom he now imagined chief vassal of Spain in the islands. It was this arrogance that embroiled Magellan in the Battle of Mactan on April 27, 1521, which led not only to his death but the massacre and capture of twenty-seven of his men in the port of Cebu four days later. Though the expedition continued to wander in Philippine waters for some time afterwards, the setback in Cebu effectively ended its Philippine sojourn.

Pigafetta's account of the Philippines is distinguished by the absence of the fabulous elements found in his narration of America. Humberto Robles finds this account, compared to the American part, "monotonous" because of the repetitive action and the "almost excessive accumulation of detail."²⁵ "The depiction of life on these islands does not appear nearly as alien and anomalous" as in the American section because the societies encountered are "better organized and more advanced" and because the "ulterior ideological and economic motives" of the voyage are in fuller play. The Philippine narration does not have the phantasmagoric qualities of americanista narratives in which the experience of radical alterity is conveyed in a discontinuous, emotionally charged catalogue of the mysterious, mythical, and monstrous.

Pigafetta's narration of the Philippines and the Moluccas is driven by the more pragmatic concerns of the expedition: the marking of navigation routes, the description of ethnological features, the survey of natural resources, and the initiation of political and trade contacts. Positioned as chronicler, Pigafetta adopted the stance of one urbane, detached, and observant. European-native contact in the Philippines is a patterned series of purposive acts: the exchange of gifts that initiates communication and trade; the show of military, political, and cultural superiority; and the acts of friendship, conversion, and subordination. The narration stands relatively disenchanting and demythologized. It is as if, having broken away from the dark and mysterious American continent, Pigafetta has shifted to a different mode of representation.

In a study of americanista representations in early travel literature, Stephen Greenblatt points to the

"marvellous" as a key rhetorical category in early accounts of discovery and exploitation. The fabulous—with all that it suggests of the primal, a world without history or order—functions as a device for making sense of the strange. It domesticates the alien, hostile, and incomprehensible by capturing it in the idiom of Europe's knowledge of the savage and mythological. To quote Greenblatt further, this strategy veils an act of power; it glosses over real conflict by evoking "a sense of the marvellous that in effect fills up the emptiness at the centre of the maimed rite of possession."²⁶

The marvellous is a problematic category in the case of Pigafetta's account. How does one explain the absence of the fabulous in Pigafetta's narration of the Philippines?

Pigafetta's account is not unmediated. What is deployed, however, is not the mimetic machinery of the fabulous, but the heroizing idiom of noblesse oblige. Contact with the islands is framed in rites and gestures of courtesy and nobility. This is shown in the repetitive pattern of symbolic acts by which the Europeans initiate contact and claim authority over the islands. Locations are marked, places are baptized, gifts are given, goods are exchanged, acts of consecration are performed (in the celebration of the Holy Mass, the planting of the cross), authority is demonstrated (in the exhibition of technological prowess, the display of "superior goods," the pronouncing of sublime speech acts, the invocation of a higher king and God), pacts of friendship are made, and acts of conversion and incorporation are carried out.

The heroic mode is illustrated in Pigafetta's portrayal of Magellan as courtly, authoritative, and fearless. Pigafetta clearly identified with the Portuguese leader who was twelve years his senior. They were both non-Spaniards on a Spanish expedition, of genteel origins, members of prestigious religious-military orders (Magellan belonged to the Military Order of St. James, Pigafetta to the Knights of Rhodes). Pigafetta praises Magellan as a bold and skilled navigator who "endured hunger better than all the others" and was "more constant than anyone else ever was in the greatest of storms." [62] Pigafetta portrays Magellan sympathetically and invests his actions with high seriousness and moral purpose. In the strong-willed Portuguese commander the young, aspiring Italian courtier clearly found his lord and the hero of his story.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Magellan's appearance in the Philippines assumes the character of a ceremonial performance. The performance is constituted by a series of premeditated acts. The first of these acts is the naming of places. It is thus that Magellan baptized the islands "archipelago of San Lazaro" as they were discovered on the Sunday of St. Lazarus. The act of nomination is charged with meaning and power. As Greenblatt says: "The founding action of Christian imperialism is a christening. Such a christening entails the cancellation of the native name—the erasure of the alien, perhaps demonic, identity—and hence a kind of making new; it is at once an exorcism, an appropriation, and a gift."²⁷ The performance of naming is constrained, in the Philippine case, by the fact that the Europeans had wandered into an archipelago with a forest of names. In this case, however, the recording of local names was itself a power-laden sign; it was, like map-making, an accession into the European record, a marking and encompassing of places.

Allied with naming is a whole catalogue of acts and events, carefully dated and recorded, such as sightings, landings, and the fixing of locations. Overtly symbolic were the planting of a cross and the celebration of a Mass, which "sacralized" places and placed them under the protection of higher powers. In Limasawa, Magellan caused to have a cross erected on a high place as a symbol of his appearance in the islands. He told the islanders that should other Europeans chance to visit Limasawa they would recognize the cross and behave in a friendly manner. The cross, he said, would protect the inhabitants from thunder, lightning, and storms if they made their obeisance to it every morning. [40]

Encounters with inhabitants are highly ritualized, from the giving of gifts and exchange of goods to the declarations of friendship and alliance in the form of the blood compact (*kasi-kasi*). Given the assumption of European superiority, friendship was not a relationship of parity, but one of vassalage. In the European view, all transactions with the natives were an expression of European generosity. Vassalage was a gift. Lurking behind the actions of Magellan and his men were self-interested motives. Magellan gave orders to his gold-hungry men that they should not spoil the trade in gold by giving too much in iron and trinkets in exchange for it "so that the natives should learn at the very beginning that we prize our merchandise more

than their gold." [42] Yet, the inequality is not foregrounded. The Spaniards may be giving mere trinkets in exchange for gold but, in the European understanding of these encounters, they are in fact the generous ones for giving the natives more: the protection and status of being vassals of a higher king and children of a greater god.

The drama of subordination was played out in language. Magellan frequently appears speaking, subduing his listeners not just by the force of reason but the beauty of his speech. When Magellan spoke of the superiority of the European religion to the natives, "they said that they had never heard anyone speak such words, but that they took great pleasure in hearing them. The captain [Magellan] seeing that they listened and answered willingly, began to advance arguments to induce them to accept the faith." Then, "they said they could not answer the beautiful words of the captain, but that they placed themselves in his hands, and that he should treat them as his most faithful servants." The natives are shown awed and astonished by European speech. When the natives themselves speak, their words are translated, interpreted, and remotely heard, if at all. We cannot be certain as to how much of the reported speech is the narrator's gloss (or, for that matter, how much of the natives' "awe" was incomprehension or amused spectatorship). Almost always, what is foregrounded is the European speaking, the native listening.

Pigafetta knew the value of language. A notable feature of his book are the word lists or vocabularies that he compiled in the course of the voyage, a labour that expressed the Renaissance passion for the classification and inventory of culture and nature.²⁸ The young Italian was conscious of speech and writing as instruments of power. There is a scene during the Philippine sojourn that shows Pigafetta writing down the local words that had been spoken by the Bisayans and leaving them "astonished" when he reads back to them their own words.

In Cebu, Magellan's performance was most elaborate and incorporative. Artillery bursts from the ships announced the European coming. Pomp and ceremony accompanied Magellan on shore. Symbolic acts like the erection of a cross, celebration of the Mass, and the baptisms on April 13 and 14, 1521, were marked by gun salutes, fireworks, full-dress processions, and grandiloquent declarations. Magellan even

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

performed a “miraculous” healing on a sick Cebuano to demonstrate the power of the Christian faith and convince the natives to burn their idols and forsake their heathen beliefs. His actions were studied gestures of a commanding chivalry. He sprayed musk rosewater on the queen of Cebu and some of the women, who “delighted exceedingly in that scent,” and then gave the queen an image of the child Jesus for memory of the son of God.” [54] He sent to the Cebuano he had healed gifts of “almond milk, rosewater, oil of roses, and some sweet preserves.” [55-56] He lavished gifts upon Humabon, including a ceremonial red velvet chair, instructing the Cebuano chief “that wherever he went he should always have it carried before him by one of his nearest relatives.” [54] In baptizing Humabon and his followers, Magellan grandly bestowed on them the gift of new Christian names.

“The captain-general told the king [Humabon] that he was clad all in white to demonstrate his sincere love toward them. They replied that they could not respond to his sweet words. The captain led the king by the hand to the platform while speaking these good words in order to baptize him. He told the king that he would call him Don Carlo, after his sovereign the emperor; the prince, Don Fernando, after the emperor’s brother; the king of Mazaua, John; a chief, Fernando, after our chief, that is to say, the captain; the Moor, Christopher; and then the others, now one name, and now another.” [52]

Subsequently, more were baptized, including the queen, named “Joann,” after the emperor’s mother; her daughter, Catherine; and the queen of Mazaua, Elizabeth. All told, “eight hundred souls” were baptized [53]. In the names Magellan chose for the new converts was inscribed the overweening ambition to transform them into a mirror image of his own world.

Magellan was deliberate and imperious in imposing upon what he saw his own sense of political and spiritual order. It was this drive that led to his death. Pigafetta positions this event at the exact midpoint of the book and artfully foreshadows it with a reference to the ominous sign of a mysterious, screeching “jet black bird” that hovers over the houses of Cebu every midnight.

The Battle of Mactan was literally a performance, an enactment of European superiority for the benefit of Humabon and his men who were asked to remain

offshore in their boats as spectators. Though his own men asked Magellan not to go into battle, “he, like a good shepherd, refused to abandon his flock” [the Cebuanos he had put under his protection]. He chose to fight on a Saturday, April 27, because Saturday “was the day especially holy to him.” He was brave, covering the withdrawal of his men, standing “firmly like a good knight,” concerned for their safety to his last breath. Magellan’s death, described as superbly noble and heroic, is the emotional high point of the book. Eulogizing Magellan as “our mirror, our light, our comfort, and our true guide,” Pigafetta prays that “the fame of so noble a captain will not become effaced in our times.”

The defeat in Mactan undermined the European claims to power, and led to the massacre and the expedition’s harried withdrawal from Cebu. In Pigafetta’s telling, however, Magellan’s death does not demystify the European will to power. He stages the battle on the beach of Mactan as an example of heroic combat, glossing over Magellan’s arrogance and the dissension among the Spanish officers, which left Magellan to do battle with a small landing party that was (as one of Magellan’s biographers puts it) “a motley contingent of stewards, grumetes, cabin boys, and sobresalientes.”²⁹ Pigafetta only makes a quick passing reference to an earlier, inglorious event that was an important part of the background of the Mactan people’s resistance: the sacking by the Europeans of the village of Bulaia. [53] He depicts the Mactan inhabitants as an army of skilled warriors, a brave match to the Portuguese commander. He pays homage to Magellan—and the warriors who vanquished him—by relating that when the Europeans offered the people of Mactan as much merchandise as they wished in exchange for Magellan’s body they refused, saying (or so Pigafetta reports) “that they would not give him [the body] up for all the riches in the world, but that they intended to keep him as a memorial.” [62] Pigafetta glosses over the post-battle apostasy and treachery of Humabon and his followers by ascribing the massacre conspiracy to the Malay interpreter, Enrique, who was aggrieved at having been mistreated by one of the Spanish officers after Magellan’s death.³⁰

Here, how the Bisayans viewed Magellan is not as important as the essential rightness of what Europe stood for. Magellan’s acts were not only addressed to the inhabitants of the islands but were acts performed

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

for the world back home, the world of Europe. This is what makes Pigafetta's role crucial, for he is the witness-recorder whose narrative authenticates and preserves the acts of discovery and possession. He is no mere chronicler but the interpreter who clothes Magellan's actions with legitimacy.

Legitimacy is cemented in the style and sentiment of the telling. Courtliness marks Pigafetta's narration of the Philippines. As a courtier who joined the expedition for adventure, knowledge, and fame, he does not discuss the political motive of the expedition, which was to determine whether or not the Moluccas were on the Spanish side of the line drawn by the Treaty of Tordesillas (1494), dividing the globe into Spanish and Portuguese spheres of influence. He does not dwell at length on the desertions and mutiny of Magellan's men, and underplays the Spanish-Portuguese conflicts that tore the expedition apart. He glosses over the fierce disagreements between Magellan and his Spanish officers during the voyage. He elides mention of the unsavoury conduct of the Europeans in Cebu: the greed, drunken behaviour, and abuse of women that, as one biographer of Magellan wrote, "had now degenerated into a saturnalia."³¹ Aside from his petition for the preservation of Magellan's fame, he makes no reference to the campaign to discredit Magellan and the controversies that surrounded the expedition upon its return to Spain. Even though he was not divorced from the practical and ideological purposes of the voyage (be it the mapping of trade prospects or the assertion of European power), Pigafetta does not foreground the crasser political and mercantilist aspects of the voyage.

Modern readers of Pigafetta have remarked on his credulousness and gullibility, his tendency to dilate his account, and his lack of reliability as to the technical aspects of the expedition. (His maps, for instance, are not portolan charts or rutters for sailors, but pretty and navigationally useless paintings created for an illustrated book for general readers.) This view of Pigafetta's credulousness does not take into account the mode of the text, its epic-heroic intention to elevate and heighten the action, a mode that connects it to the tradition of the chivalric romance. The connection between early travel narratives and the courtly romance is important, but has not been drawn for the Pigafetta narrative. The romance was such a dominant form in

Pigafetta's time that it did not only absorb the matter of the geographical discoveries of the age—as in the use of medieval travellers' descriptions of "Cathay" in Ariosto's *Orlando Furioso*—it shaped the narration of geographical travel itself.³²

The temper of Pigafetta's narration reveals to us how much he must have modelled himself after the idea of the "perfect courtier" immortalized by Castiglione in his *Book of the Courtier*. As witness-participant, Pigafetta shows an elegance of demeanour and speech, a love of beauty, a lack of affectation, a sense of discretion, and loyalty to his lord. His gaze is not overtly dominating or acquisitive. He relates his remarkable adventures with what Castiglione calls *sprezzatura*, a studied nonchalance ("to conceal all art and make whatever is done or said appear to be without effort and almost without any thought about it").³³ Compared to the sensationalized "survival literature" of the fifteenth and sixteenth centuries, or the sentimental travel writing of the eighteenth, Pigafetta's account is dignified and restrained. He does not sensationalize and rarely calls attention to himself. Though wounded in the Battle of Mactan, it was only after, and incidentally, that he said: "I could not go [ashore] because I was all swollen up by a wound from a poisoned arrow which I had received on my face."

The expression of fine religious sentiment is part of the pragmatics of courtliness. Pigafetta begins his account by praising God for "the great and wonderful things which God has permitted me to see and suffer during my long and dangerous voyage." [3] He invokes God and the Virgin in moments of danger and, during a storm at sea, weeps as he beholds, hovering over the ship, the apparition of the saints Elmo, Nicholas, and Claire. [8, 71, 81] (St. Elmo's fire, gathering of static electricity at prominent parts of a ship during stormy weather, was in Magellan's day associated with the apparition of Christian saints.) Upon hearing the Cebuano chiefs say they wished to become Christians, Pigafetta wrote: "We all wept with great joy." [47]

Pigafetta was gracious and refined in his dealings with the natives. He allowed himself to be led along by the hand by the king of Mazaua, followed local customs (like kissing the king's hand in response to the king's kissing his), and was a gracious house guest (sleeping on a bamboo mat, condescending to eat pork on a Holy Friday, and enjoying the entertainment of music and "quite naked girls" dancing when he was a

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

guest in the house of the “prince” of Cebu). He is perfectly decorous in an enigmatic audience with a local queen, somewhere in Mindanao, where we find him, the gentle, platonic knight, sitting quietly beside her as she weaves a sleeping mat of palm leaves. Pigafetta’s civility frames the narrative with an aura of ethicality. His “romancing” of the Philippine discovery is a marriage of Machiavelli and Castiglione with their Renaissance belief in the power of appearance and the artfulness of power in the manipulation of the Other.

The discovery of the Philippines is an enactment of Renaissance chivalry. It is in this manner that it is turned into something wondrous and marvellous.

Greenblatt calls wonder “the central figure in the initial European response to the New World, the decisive emotional and intellectual experience in the presence of radical difference.”³⁴ It is a central feature, he says, “in the whole complex system of representation, verbal and visual, philosophical and aesthetic, intellectual and emotional, through which people in the late Middle Ages and the Renaissance apprehended, and thence possessed or discarded, the unfamiliar, the alien, the terrible, the desirable, and the hateful.”³⁵

The representational shifts in Pigafetta’s narrative show that there is a subtle, complex range to the meaning and deployment of wonder. His narration of the Philippine sojourn is quite distinctive. Instead of a recourse to the unusual, monstrous, and fabulous, Pigafetta engages in a calculated rhetorical strategy that evokes an aesthetic and ethical response in the service of a legitimization process, the heroizing of classical and Christian rhetoric that heightens human deeds (in this case, European deeds) and invests them with sublimity and gravity.

The Philippine discovery is a piece of chivalric romance. Plotting the Philippine discovery experience as a romance means that “certain acts were to be performed, certain ends pursued, certain desires fulfilled.”³⁶ Its witness-narrator is ravished in wonder and rapture at seeing a new world and the progression of the action takes on the character of a spiritual and moral ascent, indexed by how often Pigafetta uses such words as “awed” and “astonished.” Even as the idea of use and exploitation lurks everywhere in the narrative, it is not foregrounded. Wonder and ceremony dominate.

The romance is problematized by how the Philippine sojourn ends. Magellan is killed in a battle that is not entirely epic, although Pigafetta dilates his

account by suppressing the more tawdry aspects of the event. The Europeans’ hasty retreat from Cebu was ignominious and, for around two months, the expedition—leaderless, limping, and lost—drifted from place to place in the southern Philippine waters before eventually finding its way to the Moluccas.

After Magellan’s death, the crew was beset by problems of leadership and discipline. Lost, low on provisions, and wary of enemies, be they Portuguese or Malay, the remnants of the expedition fell into acts of piracy, attacking other vessels, killing and taking captives, including women. [75, 76, 79, 80, 82] In the Moluccas, they overloaded their ships with a hoard of cloves and when they ran out of merchandise to trade, some crew members bartered their own clothes to augment their share of the precious cargo. Pigafetta tersely wrote: “We bartered for cloves like mad.” [96] The expedition was disintegrating. The ship *Concepción* was burned and abandoned off Bohol because there were not enough men to work it. The leaking *Trinidad* was left behind in Tidore when the *Victoria* made its run for the return to Europe. The *Trinidad* later attempted the voyage back to America across the Pacific but staggered back to Tidore, where both ship and crew were captured by the Portuguese. Only the *Victoria*, manned by twenty-one survivors, managed to make it back to Spain. (Much earlier, in America, the *Santiago* was wrecked and the *San Antonio*, commandeered by mutineers, returned to Spain.)

It is interesting that it is in this part of the book, which has something of the frenetic rhythm of the American stage of the voyage, that the fabulous reappears. Weaving what is mostly hearsay into the narrative, Pigafetta speaks of islands where there are “leaves which are alive when they fall, and walk”; a bird (the mythical *garuda*) which can carry off buffaloes and elephants; hairy men who “eat only raw human hearts with the juice of oranges or lemons”; an island of women who kill men and “become pregnant from the wind”; another island where the men and women have shrill voices, live in underground caves, and are “not taller than one cubit” but have ears as long as themselves (recalling Pliny, they use one ear to make their bed and the other to cover themselves); and yet still another island where can be found “the ugliest people who live in these Indies,” cannibals who wear garments of buffalo hide ornamented with shells, boars’ tusks, and tails of goat

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

skins, and wear their “beards wrapped in leaves and thrust into small bamboo tubes.” [78-79, 81, 112, 113, 115, 116, 117] It is as though the fabulizing of the Other appears and increases in direct proportion to its threatening denseness and remoteness.

The Philippine section, while central, is just a stage in along journey. One is tempted to read the entire circumnavigation narrative as passing through three distinct chronological stages, each representing a change in both the practice and representation of exploration and conquest, from the evocation of primal myths (America), to the enactment of romance (Philippines), to a catalogue of naked acts of greed and piracy (Moluccas).

The mode of representation is determined not only by the anticipations of the narrator but by the actual experiences of the voyage. A discovery narrative is the product of an encounter. Such a narrative, Mary Louise Pratt reminds us, is shaped not only by the traveller’s sensibilities and powers of observation, but by the “travelee’s” work in directing and shaping the interaction that takes place.³⁷ Pigafetta’s Philippine romance is occasioned by the friendly reception of the Europeans by the inhabitants of the islands. The representation of America and the Moluccas, on the other hand, is shaped by intercultural conditions of remoteness, hostility, and mistrust.

It is in the aborted romance of the Philippines that the moral centre of Pigafetta’s book lies. It is here that the young Italian courtier is in his element, investing what he narrates with an aura of rightness and inexorability. The actual fate of the expedition—the death of Magellan and the disorderly retreat from Cebu, the harried sojourn in the Moluccas, and the demoralized return of the survivors to Europe—does not diminish the final and overarching purpose and logic of the voyage. Signed by the hero’s sacrificial death, the Bisayan idyll, in Pigafetta’s telling, is a journey to the paradisaal edges of a world that is there for Europe to possess.

A discovery is not just the finding of a place, but an interpretive act and a scriptural one, an act of “writing the land” (which is what geography literally means).³⁸ Jacob Burckhardt writes:

“The true discoverer is not the man who first chances to stumble upon anything, but the man who finds what he has sought. Such a one alone stands in a link with the thoughts and interests

of his predecessors, and this relationship will also determine the account he gives of his search.”³⁹

Pigafetta found not only fame (albeit delayed) but a new world that—in Burckhardt’s sense—he could interpret, narrate, and shape in ways meaningful to his European readers by linking it to “the thoughts and interests of his predecessors.” Such meaningfulness, however, involved the suppression of difference. Though a discovery narrative is dialogic, shaped as it is by the communicative relationship the writer makes with the book’s patron and its intended audience, it is a dialogue that excludes the people of the country, which the book has turned into an object of knowledge. One must not forget that they, too, “discovered” Magellan (in the full hermeneutical sense of what “discovery” means)—and perhaps discovered him so well that they killed him.

Though the journey is a liminal experience, there is little in Pigafetta’s account that points to how he was changed by the experience. Such self-appraisal was not germane to the romance as a form: knightly manhood is already achieved in the adventure itself. Pigafetta’s experience is safely bracketed by a conventional opening and closing that establish context and pay homage to the patrons of Europe’s knowledge-building projects, the kings who authorize voyages of discovery and the noble personages who sponsor the production of texts that authenticate such discoveries and add them to Europe’s ever-growing fund of knowledge.⁴⁰ In writing his story of the Magellan expedition in a form that borrows from the conventions of antecedent travel narratives and (most important in the case of the Philippines) the chivalric romance, Pigafetta domesticates the strangeness of other worlds.

The circumnavigation of the globe was not only a geographical feat but a literary one. Pigafetta’s writing is an act of circumnavigation. It ends where it begins. By consigning it to his patrons and to posterity, he assures that, both in the imagination and the world of practical acts, the European possession of the globe will be completed again and again. **RC**

Editor’s note: This essay is partly based on a paper written in 1999 and completed during a six-month fellowship (June-December 2000) at the Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University, Japan, published in Mojares, Resil B., *Waiting for Mariang Makiling. Essays in Philippine Cultural History*, Manila: Ateneo de Manila University Press, 2002, pp. 20-51.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

NOTES

- 1 For bibliographic notes on the provenance and publishing history of the Pigafetta manuscripts, see the prefaces and notes in the following editions of Pigafetta: Charles E. Nowell, ed., *Magellan's Voyage Around the World: Three Contemporary Accounts* (Evanston: Northwestern University Press, 1962), 3-76; R. A. Skelton, trans. and ed., *Magellan's Voyage: A Narrative Account of the First Circumnavigation* (New York: Dover Publications, 1969), 1-28; Carlos Quirino and Mauro Garcia, eds. *First Voyage Around the World* (Manila: Filipiniana Book Guild, 1969), xiii-xxx; Paula Spurlin Paige, trans., *The Voyage of Magellan: The Journal of Antonio Pigafetta* (Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall, 1969), vi-xv; and Theodore J. Cachey, Jr., trans. and ed., *The First Voyage Around the World: An Account of Magellan's Expedition* (New York: Marsilio, 1995), vii-lvii.
The Nowell and Quirino-Garcia editions reprint James A. Robertson's translation of the Ambrosian Codex, which was first published in 1906 and appears as volume 34 in Emma H. Blair and James A. Robertson, eds., *The Philippine Islands 1493-1898* (Cleveland: Arthur H. Clark Company, 1909). Skelton translates the Beinecke-Yale Codex, while the Paige translation is based on the French edition of Pigafetta published in Paris in 1525.
For sources on the Magellan expedition, see Martin Torodash, "Magellan Historiography," *Hispanic-American Historical Review* 51 (1971): 313-35.
- 2 See Humberto E. Robles, "The First Voyage around the World: From Pigafetta to Garcia Marquez," *History of European Ideas* 6, 4 (1985): 385-404.
- 3 Gabriel Garcia Marquez, "The Solitude of Latin America," *New York Times*, February 6, 1983, 4:17.
- 4 While I have consulted the five English editions cited in footnote 1, all page citations of the Pigafetta account enclosed in brackets refer to the 1995 Marsilio edition, a version based on the Italian edition of the *Ambrosiana* manuscript prepared by Mariarosa Masoero (Rovereto 1987).
- 5 Cited in Quirino and Garcia, *First Voyage*, 139-41; Nowell, *Magellan's Voyage*, 83.
- 6 Quirino and Garcia, *First Voyage*, xiv.
- 7 Cachey, *First Voyage*, xiv-xv. Boccaccio's *De Canaria et insulis reliquis ultra Hispaniam noviter repertis*, ostensibly about the Canary Islands, was written around 1341-42 (see Joseph P. Consoli, *Giovanni Boccaccio: An Annotated Bibliography* [New York: Garland Publishing, 1992], entries 866, E13, F122).
- 8 Among the texts circulating in Pigafetta's Italy were Columbus' letter-reports on his voyage, *De insulis inventis* and *Lettera rarissima*, Italian editions of which were published in 1493 and 1505, respectively; the widely read *Mundus novus* (1504) and *Quattuor navigationes* (1507), based on Vespucci's letters on his voyages; the Milanese Niccolo Scillacio's *De insulis nuper inventis* (1494), a newsletter based on correspondence from an Aragonese sailor who served under Columbus; and the famous letter to Hieronymo Annari (1495) of Michele da Cuneo, a nobleman of Savona who was a member of Columbus' second voyage (1493-94). See Cachey, *First Voyage*, xiv; Boies Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420-1620* (New York: Atheneum, 1962); Valerie I. J. Flint, *The Imaginative Landscape of Christopher Columbus* (Princeton: University Press, 1992); Frances Wood, *Did Marco Polo Go to China?* (London: Secker and Warburg, 1995).
An important part of this literature was Pliny's *Historia naturalis*, published in Venice in 1469, as well as Ptolemy's *Geographia*, translated into Latin in 1410 and printed in Pigafetta's hometown of Vicenza in 1475.
- 9 Cachey, *First Voyage*, 126.
- 10 Reports on early travel in Southeast Asia circulated late in Europe because of the Portuguese secrecy about their activities and the fact that many of the early travelers in the region were independent seafarers and merchants. Among those who found their way to Southeast Asia before the Magellan voyage were Ibn Battuta of Tangiers (who was in Asia in 1325-1355 and wrote an account of his travels), Nicolo de Conti (who left Venice in 1419 and is reported to have reached Ceylon and Sumatra), Girolamo da Santo Stefano (a Genoese merchant credited with having visited Malacca and Sumatra in 1496-1497), and Tomé Pires (a Portuguese apothecary who was in Malacca and Java and wrote a manuscript account of the region in 1513). See Penrose, *Travel and Discovery*; Donald F. Lach, *Southeast Asia in the Eyes of Europe: The Sixteenth Century* (Chicago: University Press, 1965), offprint of the author's *Asia in the Making of Europe* [1965], 493-650.
- 11 Lach, *Southeast Asia in the Eyes of Europe*, 646.
- 12 See Michael Harbsmeier, "On Travel Accounts and Cosmological Strategies: Some Models in Comparative Xenology," *Ethnos* 50, 3/4 (1985): 282-83.
- 13 Robles (*First Voyage*, 390-91) divides the narrative into four major parts: the American section, the Pacific crossing, the encounters from the Marianas to the Moluccas, and the return to Spain. Borrowing from a "lexicon rhetoricae" of voyage literature, he calls these sections, respectively, the *Journey*, *Odyssey*, *Quest*, and *Pilgrimage*, on the basis of differences in purpose and the "tone and inner tensions prevalent in the different moments of the text's linear progression." I do not find his breakdown of the plot convincing.
- 14 In distinguishing the American part from the Philippine-Moluccan section, Robles (*First Voyage*, 391, 393) says that while the latter is "imbued with preconceived ideas, conventions and possible bookish inspiration," the American part "rings of authenticity." America is "pristine and essentially undivulged" and "there is hardly any room for hearsay in this section." Robles misses the fact that the American narration is replete with hearsay and that Pigafetta, prior to the voyage, was more familiar with travel reports on America than those on the Pacific and Southeast Asia.
- 15 Michel de Certeau, "Montaigne's 'Of Cannibals': The Savage 'I,'" *Heterologies: Discourse on the Other*, trans. B. Massumi (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1986), 69.
- 16 Cachey, *First Voyage*, 130.
- 17 See Stephen Greenblatt, *Marvelous Possessions: The Wonder of the New World* (Chicago: University Press, 1991); Mary Louise Pratt, *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation* (London: Routledge, 1992).
- 18 William Henry Scott, *Looking for the Prehispanic Filipino and Other Essays in Philippine History* (Quezon City: New Day Publishers, 1992), 120.
- 19 For an excellent reconstruction of the "hidden" politics of Spanish-Cebuano interactions and the drama of mutual manipulation that Pigafetta does not foreground, see Scott, *Looking for the Prehispanic Filipino*, 40-63.
- 20 Compare Pigafetta's remarks with other, more heavily colored observations of the practice. An Englishman in the Thomas Cavendish expedition that visited the Philippines in 1588 associated the use of penis wheels with the devil: "These people wholly worship the devil, and often times have conference with him, which appeareth unto them in most ugly and monstrous shape." The Spanish official Antonio de Morga, writing in 1609, says the practice illustrated that Bisayans were "very vicious and sensual (...) their wickedness has devised lewd ways of intercourse between men and women." The Florentine merchant Francesco Carletti, who visited the Philippines in 1596-1597, wrote: "The bisaio men (...) beguile themselves with

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

[their] women in strange and diabolic ways." He calls the penis wheel (Carletti paid money to be shown the device) "an invention of the Devil (...) so as to give and receive diabolic pleasure with their women" and "a pure invention of Satan, done to impede those wretched people from generating children."

See Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (Glasgow: James MacLehose and Sons, 1904), 11:333; Antonio de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas*, trans. J. S. Cummins (Cambridge: Hakluyt Society, 1971), 278; Francesco Carletti, *My Voyage Around the World*, trans. H. Weinstock (New York: Pantheon Books, 1964), 84-85.

21 Pratt, *Imperial Eyes*, 33.

22 The Philippines began to appear on European maps soon after Magellan. The earliest was an anonymous chart, prepared around 1522 and attributed to Pedro Reinel, with the inscription "Islas s. Lazaro." This was followed by an anonymous *planisphere* of 1527 attributed to Diogo Ribeiro, the first cosmographer of the *Casa de Contratación* in Seville, and an anonymous chart ca. 1535 that delineates the southern Philippines and names the islands of Cebu, Negros, and Mindanao. In 1554, a map published by Ramusio includes not only individual islands but collectively labels them Filipina, the name given by Villalobos in 1543. See Lach, *Southeast Asia in the Eyes of Europe*, 625, 643.

23 The politics of the voyage is dense and complex. The expedition to find a western route to the Moluccas and other islands and to claim these for Spain was undertaken against the background of Spanish-Portuguese conflicts over spheres of influence under the Treaty of Tordesillas of 1494, conflicts heightened by the lack of knowledge about the shape of the globe and the location of lands real or imagined. With the mixed Spanish-Portuguese composition of the crew, the Magellan expedition was a floating cauldron of these conflicts.

There is controversy over Magellan's intentions in the voyage. Biographer Charles Parr advances the theory that Magellan had "probably coasted about the Philippine Archipelago" while he was in Malacca in 1511-1512 and that, by reaching the Philippines in 1521, he had circumnavigated the globe. Parr theorizes that, impressed by the potential of the "gold-bearing" islands in his first visit, Magellan had a "secret understanding" with the Spanish King that he should explore the archipelago and claim it both for the King and himself (see Charles McKew Pan, *So Noble a Captain: The Life and Times of Ferdinand Magellan* [New York: Thomas Y. Crowell, 1953], 126, 340-54; also F. H. H. Guillemard, *The Life of Ferdinand Magellan and the First Circumnavigation of the Globe, 1480-1521* (London: George Philip and Son, 1890).

Charles Nowell (*Magellan's Voyage*, 3-76) believes that Magellan intended not only to reach the Moluccas but to find other lands that had not yet been "discovered," in particular the islands the Portuguese referred to as *Lequios*, which Magellan imagined to be the Biblical *Tarshish* and *Ophir* (which Nowell identifies as the island cluster composed of Formosa and the Ryukyus).

24 In Quirino and Garcia, *First Voyage*, 121.

25 Robles, *First Voyage*, 391.

26 Greenblatt, *Marvelous Possessions*, 80.

27 *Ibidem*, 83.

28 Of the 160 terms in Pigafetta's Bisayan word list, 48 relate to parts of the body, gender, and bodily functions; around 40 to food and commodities; 10 to numbers; and the rest to simple commands and items of ethnographic interest. The premium is on "fixing" the native and cataloguing his resources (see Quirino and Garcia, *First Voyage*, 48-52).

29 Parr, *So Noble a Captain*, 357.

30 On the heroic visual representation of the Battle of Mactan in sixteenth- and seventeenth-century European engravings, see Resil

B. Mojares, "Mactan in the Eyes of Europe," *House of Memory: Essays* (Metro Manila: Anvil Publishing, 1997), 35-39.

31 Parr, *So Noble a Captain*, 357.

32 Donald F. Lach and Theodore Nicholas Foss, "Images of Asia and Asians in European Fiction, 1500-1800," *Asia in Western Fiction*, ed. R. W. Winks and J. R. Rush (Manchester: University Press, 1990), 16-17. See Erich Auerbach's observations on the courtly romance in *Mimesis: The Representation of Reality in Western Literature*, trans. W. R. Trask (Princeton: University Press, 1953), 127-42.

33 Baldasar Castiglione, *The Book of the Courtier*; trans. C. S. Singleton (New York: Doubleday and Company, 1959), 43.

34 Greenblatt, *Marvelous Possessions*, 14.

35 *Ibidem*, 22-23.

36 Wayne Franklin, *Discoverers, Explorers, Settlers: The Diligent Writers of Early America* (Chicago: University Press, 1979), 5.

37 Pratt, *Imperial Eyes*. On the dynamics of transcultural encounters, also see Tzvetan Todorov, *The Conquest of America: The Question of the Other*, trans. R. Howard (New York: Harper Colophon, 1984).

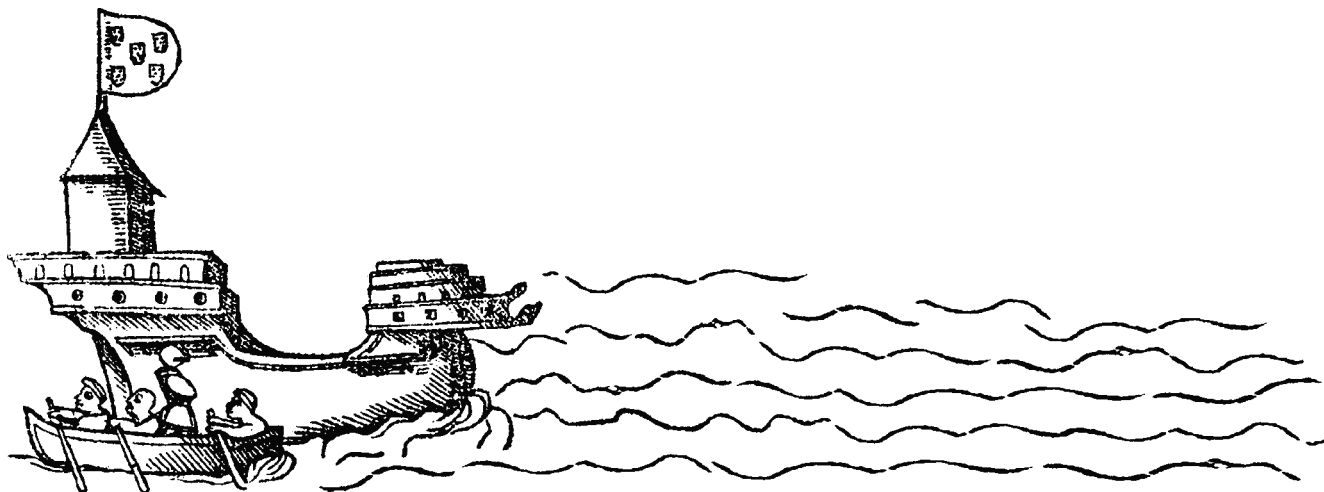
38 For a fine analysis of the hermeneutical and scriptural aspects of the Columbus texts, see Margarita Zamora, *Reading Columbus* (Berkeley: University of California Press, 1993).

39 Jacob Burckhardt, *The Civilization of the Renaissance in Italy* (New York: Harper Torchbooks, 1958; first published in 1860), 2 vols.

40 Michael Ryan argues that the early discoveries had little impact on the values and traditions of Europe because of how new worlds were assimilated into the European universe of discourse: "There is nothing in travel literature, in works describing the aims and goals of travel, or in the situation of observers, the best of whom were missionaries interested in the ultimate elimination of difference, that demanded or valued a type of description which had as its object the representation of difference in its own terms. The world, after all, was discovered by Europeans, not vice versa. And that fact implied a certain ownership, if not legal then at least intellectual and psychological" ("Assimilating New Worlds in the Sixteenth and Seventeenth Centuries," *Comparative Studies in Society and History* 23, 4 [1981]: 536.)

On the "science of heterology," or representations of the Other, see Michel de Certeau, "Travel Narratives of the French to Brazil: Sixteenth to Eighteenth Centuries," *Representations* 33 (1991): 221-26.





A Grande Aventura de Fernão de Magalhães na Cronística Portuguesa do Século XVI

JOSÉ MANUEL GARCIA

A reconstrução e investigação em torno da grande viagem de exploração marítima que, entre 1519 e 1522, destaca a projecção, organização e direcção do navegador português Fernão de Magalhães tem vindo a assentar excessivamente num texto entre peregrinação e narração – a conhecida obra do viajante e tripulante italiano Antonio Pigafetta – em associação com uma colecção documental claramente dominada pela produção oficial de espécies e registos espanhóis. A rica documentação portuguesa sobre o tema tem sido largamente negligenciada, mesmo quando destaca as primeiras memórias e interrogatórios feitos entre participantes da viagem, controlados e aprisionados pelas autoridades portuguesas nas Molucas, em Timor ou em Cabo Verde ao longo de 1522, sendo também muito pouco estudada e debatida a ordem da representação da expedição de Magalhães na produção cronística portuguesa quinhentista da expansão lusa na Ásia. Pretende, por isso, esta pesquisa concorrer para sublinhar o interesse tanto testemunhal como representacional dos principais trabalhos cronísticos portugueses sobre a circulação ibérica no Sudeste

Asiático, recuperando a sua ordem memorial e as principais perspectivas que recriaram a aventura magalhânica e as suas consequências na rede de movimentação política e comercial, oficial e privada, de portugueses apostados em compartilhar activamente nos lucros generosos do comércio das especiarias da Indonésia Oriental.

Acresce ainda que muitas das principais memórias fixadas e arrançadas pela cronística da expansão portuguesa na Ásia revelam um importante acesso a documentação oficial que, cruzada a vários testemunhos memoriais vivenciais, alguns actualmente perdidos, alargam o interesse também testemunhal deste importante acervo narrativo histórico. Entende-se, assim, relevante acompanhar com alguma demora e atenção estes diferentes testemunhos cronísticos, recuperando rigorosamente a ordem factual deste discurso narrativo especializado, trabalho fundamental para, paralelamente, se destacarem as principais categorias e representações projectadas por este universo textual historiográfico do século XVI sobre a vida e a grande aventura oceânica de Fernão de Magalhães.

I. DE FERNÃO LOPES DE CASTANHEDA A GASPAR CORREIA

O cronista Fernão Lopes de Castanheda comparece como primeiro autor português quinhentista a interessar-se pela história da exploração marítima de Fernão de Magalhães e as suas principais consequências para os projectos políticos manuelinos na Ásia mais longínqua. Assim, no sexto livro da sua celebrada *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, obra estampada em 1554, o cronista quinhentista preferiu destacar em empolada prosa que Magalhães

“por se vingar del-rei D. Manuel, mostrando-se agravado dele, lhe fez uma grande traição, que foi dizer ao imperador Carlos, quinto deste nome, que era rei de Castela, que pola repartição da conquista que se começou de fazer antre el-rei D. João o segundo de Portugal e el-rei D. Fernando de Castela, que não houve efeito, eram de seu descobrimento e conquista as ilhas de Banda e as de Maluco...”¹

Importa fixar esta dura perspetivação em torno da categorização de “grande traição” a partir do “agravo” recebido por um Fernão de Magalhães em busca de privilégios junto do rei D. Manuel, visto se tratar de categorizações largamente recorrentes na crónística portuguesa quinhentista interessada neste assunto. Retenha-se que o tema da “traição” assenta, seguindo Castanheda, no afastamento da repartição imposta pelo Tratado de Tordesilhas, assinado entre as coroas ibéricas em 1494, sugerindo Magalhães a inserção das ricas ilhas das Molucas no interior da área de demarcação de “Castela”, agora transformada numa grande Espanha imperial sob a ordem de Carlos V. Esta categorização recebe seguidamente a perspectiva ainda mais qualificada da crónica latina que Jerónimo Osório divulgou a partir de 1572 no mundo cultivado europeu com o título *De rebus Emmanuelis gestis*, depois publicada em várias edições. Fernão de Magalhães é categorizado neste texto também crónístico como “um português que, esquecido da fé, da piedade e da religião, se deu pressa a traír o rei que o educara, a pátria que lhe dera o ser”². Esta ideia de uma traição agora entendida como contrária à religião porque contrária à piedade e submissão filiais, esquecida mesmo do seu lugar “paternal” de nascimento (é este o sentido epocal de “pátria”), mobiliza ainda fundas diatribes do bispo

de Silves construindo o local narrativo de mais larga antagonização da vida e opções de Magalhães. Uma arranjada contundência que, pura e simplesmente, não se acolhe à crónica do mesmo reinado de D. Manuel cerzida pela pluma humanista de Damião de Góis, aliás generosamente seguida pelo trabalho osoriano que retoma ainda os temas da *codicia* e avareza que teriam marcado o encerramento da comunicação entre Magalhães e o rei Venturoso:

“Fernão de Magalhães contendia pelos seus serviços se lhe devia aumentar mais dois tostões por mês a moradia e el-rei por não abrir entrada a ambiciosos, lho negou. Comovido Fernão de Magalhães de lhe ser esta mercê negada naquele tempo, se foi de el-rei, quebrou a lealdade e pôs a república em extremo perigo. E como hajam as injúrias da república de serem por nós comportadas, e também os agravos dos reis, por serem os pais da república; e como a vida que devemos à pátria, pelo salvamento da pátria se tem de expor; um homem atrevidíssimo tanto nojo concebeu por metade de um cruzado que se lhe negou, que se pôs contra sua pátria, faltou à fé, ao rei que o tinha sustentado e aventurou a república, por quem morrer devera. Que chegou a ponto o lance, que pendia sobre o bem geral o acaso de uma arriscada guerra. Não sei por onde se coleou nas repúblicas tão bárbaro costume que sendo não só odioso e trasvisto o nome de traidor, mas ainda ferrete de desonra para toda a posteridade, haja homens que, deliberados a quebrantar a fé, a combater contra seus reis e pátria, repudiam as mercês e patentes que a confirmam, abjuram a homenagem que deram, se desvestem dos foros de cidadãos”.

Trata-se de um texto categórico, sentidamente político, vinculado quase de forma militante a uma noção activa de absolutismo político obrigando a fidelidade à *respublica* a sujeitar-se estreitamente à vassalagem e “homenagem” ao monarca reinante, centralização da ordem e sorte da própria “república”. Afastando-se da fidelidade régia para entregar os seus “ambiciosos” projectos a outro monarca estrangeiro, “caiu Fernão de Magalhães no erro de imaginar lhe seria lícito traír a fidelidade, se com testemunho autêntico mostrasse ter levantado homenagem a el-rei D. Manuel e desnaturado da pátria”³. Uma perspetivação fechada no interior da rígida ordem do

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

absolutismo manuelino com a sua integração de um *corpus* de ideias políticas bebidas entre as faces teo-políticas que o agostinismo e o tomismo vazaram nessa muito frequentada literatura dos “regimentos de príncipes”, construindo uma lógica cerrada da infabilidade da fidelidade régia contrária a qualquer forma mais ousada de mobilidade ou promoção sociais: a recompensa régia não se conquista ou reivindica, antes é uma clara dádiva e prerrogativa do rei. Jerónimo Osório contribuía, assim, para adensar a qualificação “indiscutivelmente” anti-manuelina e anti-régia dos actos de Fernão de Magalhães, dando ainda densidade teológica e política a um tema que embarçava a própria ordem da *respublica* tenazmente construída no reinado de D. Manuel, largamente apostado, como se sabe, num amplo movimento de unificação política, legislativa e judicial do reino que necessitava mesmo de uma ampla projecção ideológica “imperial” mobilizada sobretudo a partir da expansão em espaços asiáticos.

Estas categorizações só se podiam tornar obrigatoriamente normativas nos textos cronísticos quinhentistas da expansão portuguesa na Ásia com as suas fortes ligações aos projectos e patrocínios régios oficiais. É o que se recupera também na obra de Gaspar Correia que, movimentando-se nos enclaves portugueses do *Estado da Índia* desde 1512, organizou as suas prolixas *Lendas da Índia* entre cerca de 1550 e 1563 para quedarem manuscritas até ao nosso século XIX. Nestas memórias, o cronista português entendeu colocar na boca de Garcia Henriques, capitão de Ternate, um conjunto de duras críticas a Fernão Magalhães, neste caso a propósito de uma polémica aberta com os castelhanos sobre o problema da posse das Molucas, reiterando que o navegador português

“como falso traidor a seu rei e senhor, que bem sabia que eram já descobertas estas ilhas quando ele andara na Índia, e foi traidor a el-rei de Portugal em fazer cousa contra seu serviço, que o criara e sendo-lhe defeso per regimento do imperador que não navegasse polas terras e mares del-rei de Portugal ele fez o contrário com mau zelo, polo que Deus lhe dera o mau fim que houvera ele e todos os da sua companhia”⁴.

Este tema do “merecido” e inevitável fim a que estão destinados todos os traidores da fidelidade e autoridade régias organiza um tema de “juízo final” que se entende melhor no desenvolvimento das

memórias dispersas acumuladas por Gaspar Correia nas suas *Lendas* em torno da dimensão “moral” de Magalhães. O cronista rememora coloridamente como Fernão de Magalhães abandonara o rei de Portugal alegando que tal se ficara a dever à circunstância de D. Manuel não lhe ter acrescentado “cem réis em uma moradia por mês” e que, tendo-lhe pedido “para ir viver com quem lhe fizesse mercê em que alcançasse mais dita que com ele. El-rei disse que fizesse o que quisesse, polo que lhe quis beijar a mão, que lhe el-rei não quis dar”. Depois desta arranjada encenação de definitiva quebra do favor e protecção régias, Magalhães dirigiu-se para Sevilha e “atrevido em seu saber, com muita vontade que tinha de anotar el-rei de Portugal, falou com os regedores da Casa da Contratação e lhe disse que Malaca e Maluco, ilhas em que na(s)cia o cravo, eram do imperador polas demarcações que havia de antre ambos”⁵. Repare-se como o tempo narrativo se tornou breve, categórico e causal tanto como eficazmente simbólico: a “ambição” de Magalhães sumiu a ética central do serviço ao rei para, perdendo definitivamente o sentido do seu poder paternal (o monarca nem sequer lhe deu a sua mão a beijar...), trilhar com facilidade os caminhos de um impensável “atrevimento”, denunciando e embarçando as próprias posições do seu rei nos riquíssimos tratos das longínquas Molucas, perspectivas que voltavam a convocar os mesmos argumentos que encontrámos inicialmente na obra cronística de Castanheda.

II. JOÃO DE BARROS E DAMIÃO DE GÓIS

Apesar das categorias e perspectivas sobre a história de Fernão de Magalhães reconstruírem uma narrativa claramente normativa, certamente organizada a partir da cronística oficial do reinado de D. Manuel que se foi organizando na corte e chancelarias do seu sucessor, algumas outras obras cronísticas ligadas ao trabalho de dois humanistas proeminentes no Portugal do século XVI, João de Barros e Damião de Góis, não deixam de alargar o contexto em que se foi inserindo aquela fulminante ordem narrativa.

Na sua terceira década da *Ásia*, publicada em 1563, ainda que, segundo o autor, o texto da obra já estivesse escrita numa primeira versão em 1539, João de Barros visita a vida e obra de Fernão de Magalhães de uma forma alargada, apesar de partir praticamente das categorizações éticas anteriores, sublinhando que

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

“como o demónio sempre no ânimo dos homens move cousas pêra algum mau feito e os acabar nele, ordenou caso, pêra que este Fernão de Magalhães se descontentasse de seu rei e o reino e mais acabasse em maus caminhos como acabou...”⁶. No entanto, ao aprofundar as circunstâncias que levaram Magalhães para Castela, o grande humanista e cronista destacou que, além do problema do desacordo sobre o montante de “meio cruzado de acrescentamento cada mês” da sua moradia fundando o seu descontentamento, haveria por trás da sua actuação outras intenções, um outro contexto e mesmo até mais portugueses: “E quando veio o despacho de seus requerimentos, porque não foram à sua vontade, pôs ele em obra o que tinha escrito a Francisco Serrão seu amigo que estava em Maluco, donde parece que sua ida pêra Castela andava no seu ânimo de mais dias que movida do acidente do despacho. E provasse porque antes de o ter, sempre andava com pilotos, cartas de marear e alturas de leste-oeste”, tendo começado a “semear nas orelhas desta gente que as ilhas de Maluco estavam orientais quanto a nós e caíam na demarcação de Castela”. Por essa altura ele associou-se a Rui Faleiro, que também andava “agravado del-rei”, acusando-os então João de Barros de que tendo acordado “ambos neste propósito de darem algum desgosto a el-rei, deram consigo em Sevilha, levando alguns pilotos também doentes desta sua enfermidades e lá acharam outros amadores deste reino...”.

Importa ainda sublinhar que Barros situa estrategicamente estes acontecimentos no contexto político-diplomático ibérico da negociação do casamento de D. Manuel com D. Leonor “como particularmente escrevemos em sua crónica”. Trata-se de uma autorização que João de Barros nunca concretizou, não tendo, como se sabe, escrito qualquer crónica do reinado manuelino, trabalho concretizado pela prosa desse outro humanista referencial na cultura portuguesa do século XVI que foi Damião de Góis. Na quarta parte da *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, publicada em 1567, o grande humanista volta a sublinhar a frustração de Magalhães pela limitada recompensa manuelina, mas não deixa de alargar os seus serviços e feitos mais recentes indevidamente reportados:

“ao qual parecendo que pelos serviços que tinha feito, merecia a el-rei acrescentamento de sua moradia [...] pedindo a el-rei que lha acrescentasse mais duzentos reais por mês, que é

meio cruzado de ouro [...] ao que lhe el-rei saiu com um tostão por mês, do que se não contentando e conhecendo em el-rei que desgostava dele por este respeito e por alguns reportes que lhe dele fizeram do tempo que o estivera servindo em Azamor, se desnaturou do reino tomando disso instrumentos públicos e se foi a Castela servir a el-rei D. Carlos, a quem deu a entender que as ilhas de Maluco e Banda estavam nos limites das demarcações feitas...”⁷.

Seguindo de perto o que escreveu João de Barros, Damião de Góis refere de seguida o debate que decorreu na corte portuguesa em torno da expedição de Fernão de Magalhães, insistindo nas suas consequências complexas para a política oficial da coroa no Sudeste Asiático, mas não deixando também de destacar que o *topos* da fama se havia decididamente inclinado para ficar, “imortal”, na figura e na grande aventura do explorador português:

“um tamanho desserviço à coroa destes reinos, de que se tantos desgostos e gastos depois seguiram e tanta fama ao mesmo Fernão de Magalhães que todo o mar da banda do Sul e o estreito que ele descobriu, per onde lá passou se chamam do seu nome e chamarão até fim do mundo”.

III. ANTÓNIO GALVÃO E GABRIEL REBELO

Entre os restantes cronistas portugueses quinhentistas que fixaram notícias sobre a vida e acção de Fernão de Magalhães resta referir os dois que tiveram responsabilidades políticas e comerciais na fortaleza portuguesa de Ternate, nas Molucas: António Galvão e Gabriel Rebelo.

Capitão da fortaleza de Ternate de 1536 a 1539, António Galvão escreveu depois em Lisboa um tratado sobre as Molucas, sobrevivendo provavelmente em manuscrito encontrado em Sevilha que data de cerca de 1544⁸. Posteriormente, este autor escreveu um mais conhecido *Tratados sobre os Descobrimentos* deixado manuscrito aquando da sua morte, em 1557, mas impresso postumamente em 1563⁹. No *Tratado sobre as Molucas*, Galvão resumiu de forma breve, pouco categórica e moralizante, a origem do grande projecto marítimo do navegador português, “um cavaleiro que se chamava Fernão de Magalhães se desaveio del-rei sobre certas cousas que pedia a el-rei e alguns dizem

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO



João de Barros, in Manuel Severim de Faria, *Discursos Vários Políticos*, Évora, 1624.

Joannes de Barros rerum Indicarum clariss. Scriptor.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

que a principal era moradia. E passou-se a Castela pêra o imperador que agora reina...”. Uma economia factual que se alarga ao *Tratado sobre os Descobrimentos*, preferindo António Galvão identificar sem outras categorizações éticas o essencial dos dados da viagem de Fernão de Magalhães, alargando ainda a responsabilidade da sua conclusão a Sebastián Elcano, sendo mesmo o primeiro autor português do século XVI a claramente referenciar a realização da circum-navegação do mundo.

Feitor nas fortaleza de Ternate, Gabriel Rebelo escreveu em 1561 uma *História das Ilhas Molucas*, organizando a primeira versão de um trabalho que completou em 1569 com o título de *Informação das Cousas de Maluco*. Ambas as versões ficaram manuscritas até serem impressas nos séculos XIX e XX¹⁰, sendo na primeira apenas mencionado de passagem o nome de Fernão de Magalhães, mas na segunda descobre-se mais atenção¹¹. Sumariando uma breve narrativa da expedição, ainda que não a desenvolvendo, alegando “ser a sua história bem sabida”, Rebelo volta a insistir na comunicação entre Magalhães e Francisco Serrão sobre as Molucas, recordando que “agravado se passou a Castela, aonde persuadiu ao imperador Carlos Ihe desse armada pêra descobrir Maluco por novo caminho”. A expedição magalhânica é, em seguida, sumariada esparsamente, preferindo o autor destacar a organização de uma contra-viagem manuelina concluída por António de Brito. Gabriel Rebelo também realça que a aventura iniciada por Magalhães havia dado a volta ao mundo, rememorando que a nau *Vitória*, “com muito cravo e trabalho foi ter (rodeando o Mundo) a Sevilha, a seis de Setembro de mil quinhentos e vinte e dous e pôs no caminho três anos e vinte e quatro dias”.

IV. JOÃO DE BARROS E UMA OBRA PERDIDA DE DUARTE DE RESENDE SOBRE A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES

Ao reconstruirmos os trabalhos da cronística da expansão portuguesa na Ásia que se interessaram pela vida e viagem de Fernão de Magalhães resta ainda considerar que Duarte de Resende aparece referenciado na setecentista *Biblioteca Lusitana*, de Barbosa Machado, como sendo autor de mais uma obra sobre o tema, mas cujo texto não chegou até nós. Recordemos a notícia fixada na conhecida colectânea bibliográfica:

“Duarte de Resende natural da cidade de Évora, fidalgo da casa real, muito ciente na língua latina, Náutica e Geografia. Ao tempo que era feitor da fortaleza de Ternate escreveu.

Tratado da navegação que Fernão de Magalhães e seus companheiros fizeram às ilhas do Moluco. Esta obra, de que se lembra João de Barros, *Decad.* 3. *da Ind.* Liv. 5. cap. 10. Sever. *Disc. de Varia Hist.* pag. 27 v. e 28 e o novo adicionador da *Bib. Geograf.* de Ant. de Leão, tom. 2, tit. 11, col. 667, foi escrita em o ano de 1522, um ano depois em que lastimosamente foi morto na ilha Zebu aquele insigne argonauta com seus companheiros, e a dedicou o autor a seu parente, o grande João de Barros, em recompensa de ele lhe ter oferecido a *Rhopica Pneuma*, que é o mesmo que Mercadoria espiritual, que saiu impressa em Lisboa no ano de 1532 (sic, por 1522). Traduziu em português:

Marco Tullio Cicerom de Amicicia, Paradoxos, e Sonhos de Scipião. Coimbra por Germão Galharde aos trinta dias de Agosto do ano de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1531. 4.

Fazem menção do autor Góis, *Chron. DelRey D. Manuel*, part. 4, cap. 37, Castanhe. *Hist. da Ind.*, liv. 6, cap. 41, Nicol. Ant. *Bib. Hisp.*, tom. I, p. 261 e Fons. *Evor. Glorios.*, pag. 411¹².

Estas referências bio-bibliográficas do célebre Abade de Sever baseiam-se em declarações feitas por João de Barros que alegou expressamente ter frequentado o trabalho resendiano sobre a viagem de Magalhães, apontando até que teria sabido de um outro autor que também o teria utilizado, ainda que não lhe tivesse mencionado o nome, mas que conseguimos apurar ter sido Fernão Lopes de Castanheda.

Baseando-se no que lera na *Ásia* e na carta dedicatória de João de Barros a Duarte Resende, escrita na quinta da Ribeira de Alitem, junto de Pombal, em 25 de Maio de 1531, publicada no ano seguinte na sua *Roptica Pnefma*, Manuel Severim de Faria referiu que Duarte de Resende “por pagar a seu parente João de Barros este obséquio Ihe dirigiu também um tratado que compôs da navegação que Fernão de Magalhães e seus companheiros fizeram às ilhas de Maluco, como quem tivera na mão todos os papéis e roteiros daquela jornada, por então estar servindo de feitor na nossa fortaleza de Ternate”¹³. A partir do cruzamento destas informações restaria apurar rigorosamente a data em

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

que Duarte de Resende teria preparado esse tratado sobre a viagem de Magalhães, se antes de 1532, quando ainda estava nas Molucas e tinha acesso aos referidos documentos, se depois dessa data, como refere Manuel Severim de Faria, problema que não se pode esclarecer perante uma obra até hoje desaparecida.

Advirta-se, porém, que este Duarte de Resende tem sido frequentemente referenciado com algumas incorrecções, repetindo-se que “era irmão ou parente próximo de André de Resende e Garcia de Resende”¹⁴. Anselmo Braamcamp Freire mostrou que estes parentescos não existiam, confundindo-se dois homónimos Duarte de Resende: o autor das obras que aqui nos interessam e outro “nascido e morador em Évora” que, “primo co-irmão do cronista Garcia de Resende”, faleceu antes de 1526¹⁵. Estes elementos recolhidos pela erudição de Braamcamp Freire permitem-nos conhecer melhor este Duarte de Resende que passou e escreveu sobre as Molucas e a expedição de Fernão de Magalhães. Nascido em Lamego pouco antes de 1491, Duarte de Resende partiu em 1520 para a Ásia na armada de Jorge de Brito, tendo o cargo de escrivão da feitoria que se iria estabelecer em Ternate. Depois de 1522 alcançou o cargo de feitor por morte de Rui Gago, exercendo essas funções até Maio de 1527. Em finais de 1530 ou inícios de 1531, Duarte de Resende estava de volta a Portugal, encontrando-se em Coimbra nesse último ano, acompanhando a impressão da sua tradução de Cícero, concluída a 30 de Agosto de 1531. Esta obra havia sido preparada enquanto Resende trabalhara em Ternate, local em que recebera da parte de João de Barros a sua *Crónica do Imperador Clarimundo*, impressa em 1522. O humanista, cronista e feitor da Casa da Índia em Lisboa, ao escrever sobre a viagem de Fernão de Magalhães na sua *Terceira Década da Ásia*¹⁶ deve ter frequentado e seguido grande parte do que havia escrito o seu parente Duarte de Resende, como nos confessa o próprio Barros:

“Fica aqui dizer uma cousa por honra de Duarte de Resende, a que quero acudir por razão de sangue e também das boas letras que tinha. Ele me dirigiu um Tratado sobre esta navegação de Castela, como quem teve na mão uns apontamentos que o astrólogo Faleiro tinha feitos ante de sua doidice, nos quais dava modo como se poderia verificar a distância dos meridianos, a que vulgarmente os mareantes chamam altura

de Leste-Oeste. Sobre os quais Fernão de Magalhães, em cujo poder eles ficaram, ante que passassem o estreito no porto de S. Julião, quis ter prática; e foi assentado per todolos pilotos, que em nenhum modo se podia navegar per ali. Do qual regimento, que era trinta capítulos, Andrés de San Martim, como homem douto na astronomia, concede o quarto capítulo, que era pelas conjunções e oposições da Lua com os outros planetas, por ser causa certa e fácil. E porque Duarte de Resende traz as formais palavras que Andrés de San Martim diz sobre esta matéria, e também sobre um eclipse do Sol, que ali tomou, de que atrás falámos, e fala per termos astronómicos, ou foi do Tratado que me ele dirigiu que eu emprestei, ou que também ele em sua vida daria o treslado a outrém, donde quer que fosse, quiseram-se aproveitar dele em Da escritura desta navegação do Magalhães. E o autor da obra, quando vem a falar no caso (bem sei que o não fez de malícia, mas de algum descuido ou de não ter notícia dos termos), confunde-os, dizendo, que o meridiano daquele porto distava do de Sevilha donde partiram, sessenta e um graus de Norte e Sul. E ele, Andrés de San Martim, diz que o meridiano daquele porto distava do meridiano de Sevilha sessenta graus da Linha Equinocial; porque graus da Equinocial são graus de longura; e graus de Norte-Sul são de largura. E quem estava além da Linha em quarenta e nove graus e dezoito minutos, em que está o Rio de S. Julião, segundo o mesmo Andrés de San Martim tomou, e em Sevilha que está da parte do Norte em trinta e sete e meio, ajuntando uns aos outros, faria oitenta e seis graus, quarenta e oito minutos de Norte e Sul; mas isto não se conta assim, nem menos Andrés de San Martim faz esta conta.

Quisemos apontar este erro, porque pode a tal escritura dele ir à mão de pessoas doudas nesta faculdade; não queria que dessem a culpa a Duarte de Resende, senão a quem mal usou dos seus termos; ou demos por desculpa ao autor da obra, a que tomava Andrés de San Martim nas suas equações, que estavam os números errados por culpa do impressor, que é mui bom velhacouto aos que compomos alguma cousa. E assaz de prudência é quem se dela sabe aproveitar,

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

posto que mais modéstia seria confessar que somos homens, de que é próprio errar”.

Resta ainda acrescentar que, para além do perdido trabalho memorial de Duarte de Resende, João de Barros noticiou a viagem de Fernão de Magalhães compulsando igualmente informação escrita por Gonzalo Gomez de Espinosa, o capitão da nau *Trinidad* que acabou por ser aprisionado nas Molucas:

“Gonçalo Gomes de Espinosa, o capitão, que depois, o ano de quinhentos e vinte seis, veio ter a este reino. Do qual eu houve alguns papéis que lhe achei, entre os quais foi um livro feito per ele de toda aquela sua viagem; e assim houve outros papéis e livros que Duarte de Resende, feitor de Maluco, recolheu do astrólogo Andrés de San Martim. Porque, como era latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia, entendeu logo nelas; e vindo a este reino, houvemos dele alguns, principalmente um livro que ele, Andrés de San Martim, escreveu de sua mão, em o qual está o decurso do caminho que fez e de todas suas alturas, observações e conjunções que tomou. E porque acerca desta matéria algumas pessoas tem escrito cousas de que não tiveram boa informação, e outros maliciosamente dizem muitas falsidades, que aqui dissermos será do mesmo seu livro, por ser parte sem suspeita polo que toca à nossa”.

Este “livro” de Gonzalo Gomez de Espinosa, “feito per ele de toda aquela sua viagem”, desapareceu, mas é possível que tenha servido de base à obra organizada por Fernando de Oliveira sobre a *Viagem de Fernão de Magalhães na Demanda de Maluco por El-Rei de Castela*¹⁷, apesar de não se identificar qualquer autoria na introdução desta tradução de um trabalho feito por um participante da viagem iniciada sob a direcção de Fernão de Magalhães que, em 1522, havia sido um dos que ficara nas Molucas. A memória de Gonzalo Gomez de Espinosa, o último capitão da nau *Trinidad*, teria estado na posse de João de Barros que, recorde-se, em 1526 era o feitor da Casa da Índia, podendo ter sido consultada ou passada para Fernando de Oliveira, mestre dos filhos do humanista, depois trabalhando, traduzindo, adaptando e acrescentando o texto original.

Trabalhos desaparecidos importantes para a investigação da história da grande aventura de Fernão de Magalhães, as memórias de Gonzalo Gomez de

Espinosa e de Duarte de Resende foram aproveitadas por João de Barros, pelo que resta encerrar esta investigação dando novamente a ordem da prosa ao grande cronista da expansão portuguesa na Ásia, afinal um dos portugueses melhor informados e documentados no século XVI sobre a vida e a obra maior de Fernão de Magalhães¹⁸.

V. A VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES SEGUNDO JOÃO DE BARROS

[*Terceira Década da Ásia de João de Barros*, Lisboa, João de Barreira, 1563, f. 145v.-155.]

CAPÍTULO VIII

Como Fernão de Magalhães se foi a Castela em desserviço del-rei D. Manuel, e as causas porquê; e como el-rei D. Carlos de Castela, que depois foi Imperador, aceitou seu serviço e se determinou em o mandar às Ilhas de Maluco per nova navegação.

Atrás escrevemos como Francisco Serrão, das Ilhas de Maluco onde foi ter, escreveu algumas cartas a Fernão de Magalhães, por ser seu amigo do tempo que ambos andaram na Índia, principalmente na tomada de Malaca, dando-lhe conta das ilhas daquele Oriente. Ampliando isto com tantas palavras e mistérios, fazendo tanta distância donde estava a Malaca, por fazer em si pera méritos de seu galardão ante el-rei D. Manuel, que parecia virem aquelas cartas de mais longe que dos antípodas, e de outro Novo Mundo, em que tinha feito mais serviço a el-rei, do que fizera ao Almirante D. Vasco da Gama no descobrimento da Índia. As quais cartas foram vistas na mão de Fernão de Magalhães, porque se prezava ele muito da amizade de Francisco Serrão, e em as mostrar denunciava aquele grande serviço que tinha feito a el-rei; e também ele estribou logo tanto nelas pera o propósito que delas concebeu, que não falava em outra cousa.

O qual propósito se viu depois em cartas suas, que se acharam entre alguns papéis que ficaram per falecimento de Francisco Serrão, lá em Maluco, que António de Brito mandou recolher, e eram repostas das que lhe ele, Francisco Serrão, escrevia (como ora veremos), nas quais dizia que, prazendo a Deus, cedo se veria com ele; e que, quando não fosse per via de Portugal, seria per via de Castela, porque em tal estado

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

andavam suas cousas; portanto que o esperasse lá, porque já se conheciam da pousada pera ele esperar que ambos se haveriam bem.

E como o demónio sempre no ânimo dos homens move cousas pera algum mau feito e os acabar nele, ordenou caso pera que este Fernão de Magalhães se descontentasse de seu rei, e do reino, e mais acabasse em maus caminhos, como acabou. E foi per esta maneira:

Estando ele, Fernão de Magalhães, em Azamor, sendo capitão daquela cidade João Soares, em a corrida que se fez contra os mouros a um repique, foi ele, Fernão de Magalhães, ferido com uma lança de arremesso; e parece que lhe tocou em algum nervo da juntura da curva, com que depois manquejava um pouco.

Sobre o qual caso sucedeu em uma entrada que fez João Soares, (por ser causa notável, segundo contamos em a nossa parte África, se chama a de Lei de Farax), em que se tomaram oitocentas e noventa almas e duas mil cabeças de gado vacuum, da qual cavalgada João Soares, por razão de sua aleijão lhe dar algum proveito, fez quadrilheiro-mor a este Fernão de Magalhães, e com ele a um Álvaro Monteiro.

Os quais, segundo se depois os moradores da cidade aqueixavam, por razão das partes que haviam de haver da cavalgada, ambos meteram bem a mão nela, principalmente no gado, dizendo que venderam aos mouros de Enxouvia quatrocentas cabeças. E o concerto foi que viessem de noite por ele, por o terem ao longo do muro da cidade; e depois de ser levado e que os mouros o teriam já posto em salvo, fizeram repicar, dizendo que furtavam o gado, e ao outro dia foram pela trilha dele, cuidando que estava, ainda daquém do rio, e foram dar no vau per onde o passaram.

Fernão de Magalhães, passado este ímpeto da murmuração, como era cousa de muitos, a que ninguém quis acudir, principalmente por se vir João Soares de Azamor e ir de cá por capitão D. Pedro de Sousa, que depois foi feito Conde do Prado, nesta envolta de capitão novo veio-se ele também pera este reino sem licença de D. Pedro. E como ele, Fernão de Magalhães, era homem de nobre sangue e de serviço, e também manquejava da perna, começou ter logo alguns requerimentos com el-rei Dom Manuel, entre os quais dizem que foi acrescentamento da sua moradia – cousa que tem

dado aos homens nobres deste reino muito trabalho, e parece que é uma espécie de martírio entre os portugueses, e acerca dos reis causa de escândalo. Porque, como os homens tem recebido por opinião comum que as mercês do príncipe dadas per mérito de serviço são uma justiça comutativa que se deve guardar igualmente em todos, guardada a qualidade de cada um, quando lhe negam a sua porção, pero que o sofram mal, ainda tem paciência; mas quando vem exemplo em seu igual, principalmente naqueles a que aproveitou mais artifícios e amigos que méritos próprios, aqui se perde toda paciência, daqui nasce a indignação, e dela ódio, e finalmente toda desesperação, até que vem cometer crimes, com que danam a si e a outrem.

E o que mais danou a Fernão de Magalhães, que mais meio cruzado de acrescentamento cada mês em sua moradia, que era seu requerimento, foi que alguns homens que se acharam em Azamor no tempo que ele lá esteve, sobre a fama que trouxe do furto do gado, começaram dizer que a sua manqueira era fingida e artifício pera seu requerimento. As quais cousas com outras que ele soltava como homem indignado, vieram à notícia del-rei, com que lhe entreteve seu despacho.

Acrescentou-se mais em seu dano escrever D. Pedro de Sousa, capitão de Azamor, a el-rei, como ele, Fernão de Magalhães, se viera sem sua licença, e o que tinha feito na cavalgada, segundo se os moradores queixavam; que pedia a Sua Alteza mandasse saber como passava, pera lhe dar a emenda que merecia.

Fernão de Magalhães, posto que com palavras se queria justificar ante el-rei, não lhas quis receber, e mandou que se fosse logo a Azamor livrar por justiça, pois lá era acusado. Chegado lá, ou porque ele seria limpo desta culpa, ou (segundo se mais afirma) os fronteiros de Azamor, polo não avexar, o não acusaram, ele se tornou a este reino com a sentença de seu livramento; pero sempre lhe el-rei teve um entejo. E quando veio ao despacho de seus requerimentos, porque não foram à sua vontade, pôs ele em obra o que tinha escrito a Francisco Serrão, seu amigo, que estava em Maluco; donde parece que sua ida pera Castela andava no seu ânimo de mais dias, que movida de acidente do despacho. E prova-se: porque, ante de o ter, sempre andava com pilotos cartas de marear e altura de Leste, Oeste – matéria que tem lançado a perder mais portugueses ignorantes, do que são

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

ganhados os doutos per ela, pois ainda não vimos algum que o pusesse em efeito.

Da qual prática, que tinha com esta gente do mar e também por ele ter um engenho dado a isso e experiência do tempo que andara na Índia, com mostrar as cartas que lhe Francisco Serrão escreveu, começou semear nas orelhas desta gente que as Ilhas de Maluco estavam tão orientais quanto a nós, que caíam na demarcação de Castela. E pera confirmação desta doutrina, que semeava nas orelhas dos mareantes, ajuntou-se com um Rui Faleiro, português de nação, astrólogo judiciário, também agravado del-rei, porque o não quis tomar por este ofício, como se fora cousa de que el-rei tinha muita necessidade.

Finalmente, avindos ambos neste propósito de darem algum desgosto a el-rei, deram consigo em Sevilha, levando alguns pilotos também doentes desta sua enfermidade, e lá acharam outros amadores deste reino, com que fizeram corpo de sua abonação por naquela cidade concorrer muita gente deste mister do mar, por causa das armadas que se ali faziam pera as Antilhas.

Na qual cidade achou ele, Fernão de Magalhães, gasalhado e favor pera suas cousas em casa de um Diogo Barbosa, natural português, que no ano de quinhentos e um (como atrás escrevemos), na primeira armada foi com João da Nova por capitão de um navio que era de D. Álvaro, irmão do Duque de Bragança, D. Fernando. E no tempo que ele, D. Álvaro, andou em Castela, este Diogo Barbosa teve por ele, como alcaide-mor, o castelo de Sevilha. Do qual gasalhado, que Fernão de Magalhães recebeu dele, Diogo Barbosa, e parentesco que também entre eles havia, veio o mesmo Fernão de Magalhães casar com uma filha sua, já acreditado por el-rei D. Carlos de Castela, que depois foi eleito por emperador e rei dos romanos.

Ao qual Rei Álvaro da Costa, camareiro e guarda-roupa-mor del-rei D. Manuel, que então estava em Castela por seu embaixador sobre o casamento da infante D. Leonor, requereu que não quisesse intentar a tal empresa, por ser cousa que pertencia a este reino, dando pera isso as razões e cousas da antiga demarcação feita entre estes reinos de Portugal e Castela. E primeiro que com ele tivesse esta prática, a tivera com o mesmo Fernão de Magalhães, provocando-o a que desistisse daquela opinião, pois no que cometia não somente ofendia a Deus e a seu Rei, mas ainda maculava perpetuamente sua honra e danava a seus parentes, e

finalmente era causa de haver paixões e desgostos entre dous reis tão amigos, liados e parentes. Às quais razões deu por escusa ter já dado palavra de si a el-rei de Castela, como que em não ir avante com ela ofendia mais a sua alma, e menos em seguir sua indignação.

El-Rei de Castela, como estava namorado das cartas e pomas de marear que Fernão de Magalhães lhe tinha mostrado, e principalmente da carta que Francisco Serrão escreveu a ele, Fernão de Magalhães, de Maluco, em que ele mais escorava, e assim das razões dele e do Faleiro, astrólogo, tiveram estas pinturas e palavras de homens indignados mais força pera el-rei se determinar em mandar a armada a este negócio, que quantas razões lhe apresentou Álvaro da Costa, sendo no maior fervor da aliança que el-rei queria ter com ele, que era tratando o casamento da Infante D. Leonor com ele, que se então fez, como particularmente escrevemos em sua própria Crónica.

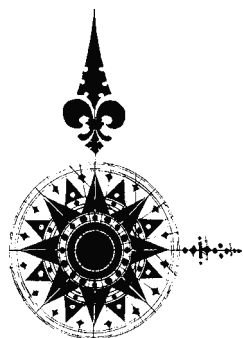
As quais vodas, por serem nesta conjunção, parece que trocaram a ordem de totalas dos príncipes, porque as mais das pazes que se entre eles fazem, passadas muitas diferenças, guerras e contendias, a paz destas cousas se remata per casamentos à maneira de comédias; e este casamento e nova aliança del-rei D. Manuel, por guardar o decoro das reais pessoas com que se tratava e fazia, houve-se mais respeito ao modo que à cousa e causa de tanto parentesco, porque teve o princípio no fim das tragédias, que acabam em trabalhos e desgostos, como daqui procederam. Porque o interesse é tão próprio a si mesmo, que, como faz assento no ânimo de alguém, poucas vezes dá lugar a outras razões, por mui conjuntas e obrigatórias que sejam.

Finalmente, el-rei D. Carlos de Castela, pera este novo descobrimento que Fernão de Magalhães prometia, mandou armar cinco velas, de que o fez Capitão-mor, e os outros capitães haviam nome Luís de Mendonça, Gaspar de Quexada, João de Cartagena e João Serrão, todos naturais castelhanos; e assim toda a mais gente da armada, que seria até duzentas e cinquenta pessoas, em que entravam alguns portugueses, deles parentes dele, Fernão de Magalhães, assim como Duarte Barbosa, seu cunhado, e Álvaro de Mesquita, e Estêvão Gomes, e João Rodrigues Carvalho, ambos pilotos, e outros homens induzidos per eles. E não foi o astrólogo Rui Faleiro, ou porque se arrependeu da jornada, ou por ver per sua astrologia em que fim havia de parar aquela armada, e segundo

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

dizem fingiu doudice; mas permitiu Deus que fosse ela verdadeira, com que ficou preso em Sevilha na casa dos doudos, e em seu lugar foi outro astrólogo, chamado Andrés de San Martim, homem douto na ciência de astronomia, segundo vimos nas operações que fez nesta viagem, de que adiante faremos declaração.

Mas parece que também este não calculou bem a hora do dia que a armada partiu de São Lucar de Barrameda, que foi a vinte e um dias de Setembro do ano de quinhentos e dezanove, pois não viu como ele e Fernão de Magalhães haviam de acabar na Ilha de Subo; nem menos viu a justiça que se fez entre eles dos capitães, nem quanta fortuna aquela armada passou, como se verá neste seguinte Capítulo.



CAPÍTULO IX

Da viagem que Fernão de Magalhães fez com esta frota; e o que sucedeu a ele e a ela, até descobrir um estreito que passava ao mar do Ponente

Partida esta frota de S. Lucar de Barrameda, foi ter às Canárias, onde se detiveram quatro dias; e aqui veio a Fernão de Magalhães uma caravela, na qual dizem que lhe veio aviso que tivesse tento em si, porquanto os capitães que levava iam com propósito de lhe não obedecer. E pero que ao diante eles vieram cometer este caso, mais parece que procedeu das causas do caminho e do modo que ele, Fernão de Magalhães, se havia com eles, que de o levarem em propósito. Porque, passados o Rio de Janeiro da nossa Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamam Brasil, tanto que começaram achar os mares frios, principalmente do Rio da Prata por diante, que está em trinta e cinco graus, quiseram os capitães pedir razão a ele, Fernão de Magalhães, do caminho e do que esperava fazer,

vendo que não achava cabo nem estreito, de que ele fazia tanto fundamento. Aos quais ele respondia que o leixassem fazer, que ele o entendia mui bem, dando-lhe entender que sobre seu conselho pendia todo aquele negócio, e não deles.

Seguindo seu descobrimento, chegaram a dous dias de Abril do ano de quinhentos e vinte a um rio a que chamaram de S. Julião, que está em cinquenta graus, e isto já com tantas tormentas e frios, que os mareantes não podiam marear as velas; porque naquelas partes o Inverno em proporção de clima é mais frio que da parte do Norte, assim por razão do auge do Sol, como querem os astrónomos, como por ser desabrigado de terra firme da parte do Pólo.

No qual rio houve entre o Capitão-mor e os outros consulta sobre a navegação que fizeram e tinham por fazer, da qual procederam algumas paixões entre todos. Cá Fernão de Magalhães não recebeu bem nenhum de quantos inconvenientes lhe puseram sobre irem mais avante, ante se determinou que havia de invernar ali, e como viesse o verão, prosseguir no descobrimento do cabo ou estreito, até setenta e cinco graus, dizendo que, pois os mares da costa da Noruega e Islanda, que estavam em maior altura, no tempo do seu Verão eram tão fáceis de navegar como os de Espanha, assim o seriam aqueles. E porque Fernão de Magalhães nesta prática se mostrou isento e não sujeito aos votos dos capitães e pilotos, houve entre todos murmuração: os principais e de melhor juízo, afirmando-se que aquele descobrimento não era proveitoso aos reinos de Castela; porque, ainda que onde eles estavam, que era em cinquenta graus de altura, fora cabo ou estreito, já não era clima pera se navegar de tão longe. E se os mares de Noruega e Islanda se navegavam, como ele, Fernão de Magalhães, dava por razão, isto era per gente natural da mesma terra, ou tão vizinha a eles, que em espaço de quinze dias de navegação podiam chegar ao mais remoto deles. Mas vir de Castela, e passar a Linha Equinocial, e correr a costa de todo o Brasil, que haviam mister mais de seis ou sete meses de navegação, e em tão diversos climas que na mudança de um se mudavam os tempos, eram todos estes perigos perdição de naus, de gente e de tanta substância de fazenda, que importava mais em proveito comum, que todo o cravo de Maluco, quando tão fácil fosse o caminho, que estava por passar da banda do outro mar, que ainda tinha por descobrir.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

CHRONICA DO FELICISSIMO REI DOM EMANUEL, COMPOSTA PER DAMIAM DE GOES, DIVIDIDA EM QUATRO PARTES, das quaes esta he ha primeira.



Foi vista, & approvada per ho R. P. Emanuel da veiga es amiafor dos titos.
 Em Lisboa em casa de Francisco Correa, impressor do serenissimo
 1566 Cardeal Infante, o dia xvij dias do mes de julho de 1566.
 Esta toda esta primeira parte no regno em papel a duzentos, & cinquenta reaes, & se for d'elle
 segundo ha distancia dos lugares onde se vender, & has outras tres partes pela mesma
 modo naquillo em que forem taxadas.
 Com privilegio Real

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

A outra gente comum, que não tinha este discurso, dizia que ele, Magalhães, por se restituir na graça del-rei de Portugal, a quem tinha ofendido naquela empresa que tomaram, os queria a todos ir meter em parte onde morressem, e depois tornar-se a Portugal. Finalmente, como todos não se podiam amparar do frio e padeciam trabalhos inoportáveis, ajuntando esta impaciência ao escândalo, conspiraram estes três capitães – João de Cartagena, Gaspar de Quexada e Luís de Mendonça – de prender ou matar a Fernão de Magalhães, e tornar-se pera Castela, e dar razão do que até li tinham passado, e da contumácia dele.

Fernão de Magalhães, sabendo esta sua consulta, teve modo como mandou matar Luís de Mendonça dentro na sua nau, que estava de fora da boca do rio, per um Gonçalo Gomes, de Espinhosa, que servia de meirinho da armada, levando-lhe um recado de sua parte; e tanto que este foi morto às punhaladas, prendeu os outros dous, de que o Gaspar Quexada logo foi esquartejado vivo, e assim o Luís de Mendonça, depois de morto. E porque na armada não havia quem servisse deste ofício, deu Fernão de Magalhães a vida a um criado de Gaspar de Quexada pera o fazer, por ele ser compreendido na traição do senhor, porque com título de traidores ao serviço del-rei de Castela se fez esta justiça. E a João de Cartagena foi perdoada aquela morte natural, e houve outra cível de perpétuo degredo naquela erma terra; e com ele ficou também um clérigo, que tinha a mesma culpa, com trinta arráteis de pão a cada um pera se manter. E pero que muita gente era com eles nesta consulta, somente em suas pessoas se fez justiça de todos, porque havendo de punir os culpados, poucos lhe ficariam pera fazer sua viagem; mas no trabalho que deu a alguns, receberam assaz de pena. Porque, como ele assentou de passar ali o Inverno, que eram estes meses – Maio, Junho, Julho e Agosto – que o Sol anda cá parte do Norte que habitamos, neste tempo não somente os ocupou em corregimento das naus, que era cousa piedosa ver o que padeciam com frio, mas ainda os mandou entrar pela terra dentro, que fossem descobrir e a tentar se ouviam da outra parte algum tom do mar, prometendo mercê aquele que trouxesse alguma boa nova. Na qual ida entraram vinte léguas pelo sertão, em que gastaram dez dias e trouxeram consigo uns homens da terra, cujos corpos passavam de doze palmos, aos quais o Capitão-mor mandou dar dádivas, e reteve dous por mostra de sua

grandeza e os trazer a Castela; mas duraram pouco por ser gente costumada comer carne crua.

Neste mesmo tempo se lhe perdeu um navio, capitão João Serrão, o qual ele, Fernão de Magalhães, mandara diante ver se achava algum cabo ou estreito. E posto que a gente se salvou daquele naufrágio, sendo donde a armada ficava até vinte léguas, em onze dias que parte da gente melhor disposta a veio buscar per terra, padeceram tantos trabalhos de fome e frio, que, quando chegaram, quase os não conhecia, por virem semelháveis à mesma morte, e os mais que lá ficaram mandou vir Fernão de Magalhães em um batel.

Partido daqui, onde lhe faleceu alguma gente de frio e trabalho de reparar as naus, foi costeando a terra, entrando em baías e portos, por ver se achava algum estreito, até que chegaram a um cabo a vinte dias de Outubro, a que chamaram das Virgens, por ser no dia que a Igreja celebra a festa das onze mil, o qual está em cinquenta e dous graus; e adiante dele, obra de doze léguas, acharam a barra de um estreito que estava em altura de cinquenta e dous graus, cinquenta e seis minutos, e tinha de boca obra de uma légua. E como, pela grande força da corrente que trazia e diligências que mandou fazer e sinais de baleias mortas que achavam na praia, Fernão de Magalhães entendeu que estava na boca de algum estreito, que passava a outro mar largo, mandou fazer grande festa per todas as naus, como que ali estava o fim de toda sua esperança. E porque entre a gente havia grande rumor sobre o pouco mantimento que tinham, visto como ele, Fernão de Magalhães, se determinava de entrar pelo estreito e seguir seu intento, mandou lançar um pregão per todas as naus, que qualquer pessoa que falasse em não haver mantimento que morresse por isso. Com a qual determinação ele entrou pelo estreito, que em partes tem largura de tiro de espingarda e bombarda, e em outras de légua e légua e meia, tudo de uma parte e da outra terra alta, muita dela escaldada dos ventos, e a outra com arvoredos, em que havia aciprestes. E no cume das mais altas montanhas viam jazer a neve, como que todo ano estava sem se derreter, e alguma declinava a cor celeste, ou de mui antiga e recota ou de qualquer outra cousa natural, que a gente não alcançava.

Sendo já per dentro do qual estreito até cinquenta léguas, vendo per a ribeira dele angras, rios e esteiros, que entravam pela terra, passaram um lugar mais estreito, que se fazia entre duas serras mui altas, e além desta estreiteza viram que se fazia em dous braços.

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Fernão de Magalhães, porque se não soube determinar qual daqueles era o que passava a outro mar, pelo da parte do Sul mandou entrar uma nau, capitão Álvaro de Mesquita, que fosse descobrir o que lá ia dentro; e pelo outro mandou um batel, que logo tornou, descobrindo somente até doze léguas. E porque ele pôs limitação à nau, que aos três dias tornasse com nova do que achava, e eram já passados seis, mandou outra nau que a fosse buscar, o capitão da qual tornou daí a três dias sem achar notícia alguma.

Fernão de Magalhães, desejando saber o que era feito dela, disse ao astrólogo Andrés de San Martim que prognosticasse pela hora da partida e sua interrogação; o qual respondeu que achava ser a nau tornada pera Castela, e que o capitão ia preso. E posto que Fernão de Magalhães não deu muito crédito a isso, todavia passou assim; porque o piloto com favor de toda a gente, se fez à volta de Espanha; e ainda sobre o capitão Álvaro de Mesquita o contrariar, foi ferido e preso, e vieram-se per onde deixavam os dous degredados João de Cartagena e o clérigo, e chegaram a Castela passados oito meses depois que se partiram de Fernão de Magalhães.

Ele, quando se viu sem aquela nau, por nela ir Álvaro de Mesquita e alguns portugueses, e não ficava com mais favor que de Duarte Barbosa e alguns poucos de que se esperava ajudar, porque toda a outra gente castelhana estava dele escandalizada, além do aborrecimento que tinha aquela jornada, polos grandes trabalhos que tinham passado, ficou tão confuso, que se não sabia determinar. E por se justificar com estes do que se receava, passou dous mandados seus ambos de um teor pera as duas naus, sem querer que as pessoas principais viessem a ele; já como homem que não queria ver na sua nau muito ajuntamento, temendo alguma indignação deles, se lhe não respondesse à sua vontade. E porque um destes seus mandados foi ter à nau, capitão Duarte Barbosa, onde estava o astrólogo Andrés de San Martim, o qual registou este mandado em um livro, e ao pé pôs sua resposta pera em todo tempo ele dar razão de si; e este seu livro, com alguns papéis seus, por ele falecer naquelas partes de Maluco, nós os houvemos e temos em nosso poder, como adiante diremos, não parece fora da história pôr aqui o traslado deste mandado e a resposta dele, Andrés de San Martim; porque se veja não per nós, mas per suas próprias palavras, o estado em que eles iam; e o propósito dele, Fernão de Magalhães, no caminho que se esperava

cometer per via do nosso descoberto, quando lhe falecesse o que ele desejava achar. E pero que em a nossa linguagem, estas são suas palavras formais e frases da escritura, sem mudar letra, segundo estava registado per Andrés de San Martim, como dissemos:

“Eu, Fernão de Magalhães, Cavaleiro da Ordem de Santiago e Capitão geral desta armada, que Sua Majestade envia ao descobrimento da especiaria, etc. Faço saber a vós, Duarte Barbosa, capitão da nau Vitória, e aos pilotos, mestres e contramestres dela, como eu tenho sentido que a todos vos parece coisa grave estar eu determinado de ir adiante, por vos parecer que o tempo é pouco pera fazer esta viagem em que imos. E porquanto eu sou homem que nunca enjeitei o parecer e conselho de ninguém, ante todas minhas cousas são praticadas e comunicadas geralmente com todos, sem que pessoa alguma de mim seja afrontada, e por causa do que aconteceu no porto de S. Julião sobre a morte de Luís de Mendonça, Gaspar de Quexada e desterro de João de Cartagena e Pero Sanches de Reina, clérigo, vós outros com temor deixais de me dizer e aconselhar tudo aquilo que vos parece que é serviço de Sua Majestade e bem segurança da dita armada, e não mo tendes dito e aconselhado: errais ao serviço do imperador-rei, nosso senhor, e is contra o juramento e pleito e menagem que me tendes feito. Polo qual vos mando, da parte do dito Senhor, e da minha rogo e encomendo, que tudo aquilo que sentis que convém à nossa jornada, assim de ir adiante, como de nos tornar, me deis vossos pareceres per escrito cada um per si, declarando as cousas e razões por que devemos de ir adiante ou nos tornar, não tendo respeito a cousa alguma por que deixeis de dizer a verdade. Com as quais razões e pareceres direi o meu, e determinação pera tomar conclusão no que havemos de fazer.

Feito no Canal de Todos os Santos, defronte do Rio do Ilhéu, em quarta-feira vinte e um de Novembro, em cinquenta e três graus, de mil e quinhentos e vinte anos. Per mandado do capitão-geral Fernão de Magalhães. Leon de Espelece. Foi notificado per Martim Mendes, escrivão da dita nau, em quinta-feira, vinte dous dias de Novembro, de mil e quinhentos e vinte anos”.

Ao qual dito mandado eu, Andrés de San Martim, dei e respondi meu parecer, que era do teor seguinte:

“Mui magnífico Senhor: visto o mandado de Vossa Mercê, que quinta feira, vinte dous dias de

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO



O Estreito de Magalhães, in Atlas de Fernão Vaz Dourado (1571). Cortesia do Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Lisboa.

Novembro de mil e quinhentos e vinte, me foi notificado per Martim Mendes, escrivão desta nau de Sua Majestade, chamada Vitória, per o qual em efeito manda que dê meu parecer acerca do que sinto que convém a esta presente jornada, assim de ir adiante como tornar, com as razões que pera um e pera o outro nos moverem, como mais largo no dito mandado se contém, digo: Que ainda que eu duvide que per este Canal de Todolos Santos, onde agora estamos, nem pelos outros que dos dous estreitos que a dentro estão, que vai na volta de Leste e Lesnordeste, haja caminho pera poder navegar a Maluco, isto não faz nem desfaz ao caso, pera que não se haja de saber tudo o que se puder alcançar, servindo-nos os tempos, enquanto estamos no coração do Verão. E parece que Vossa Mercê deve ir adiante por ele agora, enquanto temos a frol do

Verão na mão; e com o que achar ou descobrir até meado o mês de Janeiro, primeiro que virá, de mil e quinhentos e vinte anos, Vossa Mercê faça fundamento de tornar na volta de Espanha, porque daí adiante os dias minguam já de golpe, e por razão dos temporais hão-de ser mais pesados que os de agora. E quando agora que temos os dias de dezassete horas, e mais o que há da alvorada e depois do Sol posto, tivemos os tempos tão tempestuosos e tão mudáveis, muito mais se espera que sejam quando os dias forem descendo de quinze pera doze horas, e muito mais no Inverno, como já no passado temos visto. E que Vossa Mercê seja desabocado dos estreitos afora pera de todo o mês de Janeiro; e se puder neste tempo, tomada água e lenha que basta, ir de ponto em branco na volta da Baía de Calez, ou porto de S. Lucar de Barrameda donde

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

partimos. E fazer fundamento de ir mais na altura do Polo Austral do que agora estamos ou temos, como Vossa Mercê o deu em instrução aos capitães no Rio da Cruz, não me parece que o poderá fazer, por a terribilidade e tempestuosidade dos tempos, porque quando nesta que agora temos se caminha com tanto trabalho e risco, que será sendo em sessenta e setenta e cinco graus e mais adiante? Como Vossa Mercê disse que havia de ir demandar Maluco na volta de Leste, Lesnordeste, dobrando o Cabo da Boa Esperança, ou longe dele, por esta vez não me parece; assim porque quando lá formos seria já Inverno, como Vossa Mercê melhor sabe, como porque a gente está fraca e desfalecida de suas forças; e ainda que ao presente tem mantimentos, que bastem pera se sustentar, não são tantos e tais, que sejam pera cobrar novas forças, nem pera comportar trabalho demasiado, sem que muito o sintam em o ser de suas pessoas; e também vejo dos que caem enfermos, que tarde convalescem. E ainda que Vossa Mercê tenho boas naus e bem aparelhadas (louvado Deus!) todavia ainda falecem amarras, em, especialmente, esta nau Vitória. E além disso a gente é fraca e desfalecida, e os mantimentos não bastantes pera ir pela sobredita via a Maluco, e de ali tornarem a Espanha.

Também me parece que Vossa Mercê não deve caminhar por estas costas de noite, assim por a seguridade das naus, como porque a gente tenha lugar de repousar algum pouco; ca, tendo de luz clara dezanove horas, que mande surgir por quatro ou cinco horas que ficam de noite. Porque parece cousa concorde à razão surgir por quatro ou cinco horas que ficam da noite, por dar (como digo) repouso à gente, e não tempestear com as naus e aparelhos. E o mais principal por nos guardar de algum revés, que a contrária fortuna poderá trazer, de que nos Deus livre. Porque, quando em as cousas vistas e olhadas soem acaecer, não é muitos temê-los em o que ainda não é bem visto, nem sabido, nem bem olhado, senão que faça surgir ante de a hora de Sol, que duas léguas de caminho adiante e sobre noite.

Eu tenho dito o que sinto e o que alcanço, por cumprir com Deus e com Vossa Mercê, e com o que me parece serviço de Sua Majestade e bem da armada. Vossa Mercê faça o que lhe parecer e Deus lhe encaminhar; ao qual praza de lhe prosperar vida e estado, como ele deseja”.

Fernão de Magalhães, recebido este e os outros pareceres, como sua tenção não era tornar atrás por

cousa alguma, e somente quis fazer este comprimento, por sentir que a gente não andava contente dele, mas assombrada do castigo que dera, pera dar razão de si, fez a comprida reposta, em que deu largas razões, tudo ordenado a irem avanti. E que jurava pelo hábito de Santiago que tinha no peito, que assim lho parecia, polo que cumpria a bem daquela armada; portanto todos o seguissem, ca ele esperava na piedade de Deus que os trouxera até aquele lugar, e lhe tinha descoberto aquele canal tão desejado, que os levaria ao termo de sua esperança.

Notificado pelas naus este seu parecer e mandado, ao outro dia, com grande festa de tiros, mandou levar âncora; e dado à vela, fez seu caminho até que saiu daquele canal ao outro Mar de Ponente. E posto que faça alguns tornos ora a um rumo, ora a outro, quasi a saída está na altura da entrada, e em muitas partes vasa com a maré oito e nove braças, e vai a água tão tesa que corre uma nau grande perigo, se não está mui bem amarrada, porque porta muito polas amarras.



CAPÍTULO X

Do que Fernão de Magalhães passou em sua navegação do Mar do Ponente até chegar à Ilha Subo, onde mataram a ele e a principal gente de sua armada; e do que mais sucedeu aos que ficaram.

Tanto que Fernão de Magalhães se viu no Mar do Ponente, porque andava tão furioso como o oriental donde vinha por causa da frialdade do clima, mandou navegar contra a Linha Equinocial pera se meter no quente; e como achou os mares mais brandos, pôs a proa em Aloesnoroste per espaço de quatro meses. E sendo obra de mil e quinhentas léguas da boca do estreito, segundo sua estimação, e em altura de dezoito graus da banda do Sul, acharam a pequena ilha, que foi a primeira terra que viram depois da saída do

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

estreito, a que puseram nome Ilha Primeira. E di a duzentas léguas ao Noroeste, desta em altura de treze graus, acharam outra que seria de uma légua, em a qual fizeram pescaria; e polos muitos tubarões que nela havia, lhe chamaram dos Tubarões. E porque ele, Fernão de Magalhães, sabia que as Ilhas de Maluco estavam debaixo da Linha Equinocial, desta Ilha dos Tubarões foi navegando até se meter nela. Cursando tanto per este rumo que levava, que, de lhe parecer que tinha escorrido as Ilhas de Maluco, (ca, segundo sua Carta, passava de cento e oitenta graus de longura), passou-se da banda do Norte em altura de quinze graus e meio, a ver se achava algumas ilhas ou terra das que nós navegamos, pera tomar língua e saber em que paragem era, já como homem que tinha perdido a estimação do lugar em que podia ser. Na qual paragem achou um número de ilhas pequenas, e di, por serem desertas, foram subindo até altura de vinte e um graus, desejando achar alguma terra firme, e fazendo interrogações sobre isso ao astrólogo Andrés de San Martim, porque, como lhe já falecia a conta e razão do marear, deixando a astronomia, convertia-se à astrologia.

Finalmente, porque ele andou per aqui tornando a diminuir da altura de ilha em ilha, como dizem, às redes – em uma parte lhe matavam homens, em outra lhe furtavam o batel, e se aqui recebiam mantimentos, ali afrontas e perigos – veio ter a uma ilha chamada Subo, onde acabou seus trabalhos.

A qual ilha está em altura de dez graus da parte do Norte, e terá em roda dez ou doze léguas, onde acharam ouro e tanto gasalhado no Rei gentio dela, que veio Fernão de Magalhães a o querer fazer cristão,

o que ele aceitou, baptizando-se com sua mulher e filhos e mais de oitocentas pessoas, e isto mais por artifício do que havia mister dele, que por devoção ou eleição de melhor estado. E o caso foi este:

Como onde há vizinhança logo há competência, este Rei, a que ele, no baptismo pôs nome D. Fernando, acertou de ter por vizinho outro Rei com quem andava em guerra, contra o qual ele lhe pediu ajuda, pois era já feito cristão e chamado Fernando, do seu nome.

Fernão de Magalhães, polo comprazer, meteu-se neste negócio de guerra; e pero que houve duas vitórias do rei i(ni)migo de D. Fernando, quando veio a terceira, com duas ciladas que lhe armaram os i(ni)migos, foi necessário os castelhanos recolherem-se aos batéis. E primeiro que se salvassem, foram mortos Fernão de Magalhães e o astrólogo Andrés de San Martim e um Cristóvão Rabelo, português, com outros seis ou sete homens, a vinte sete dias do mês de Abril, de quinhentos e vinte um.

O qual tempo e lugar de suas mortes não alcançou o astrólogo Andrés de San Martim, posto que pelo ascendente de sua partida e per algumas interrogações que lhe Fernão de Magalhães fizera, ele lhe tinha dito que naquele caminho lhe via um grande perigo de morte. Parece que

levava errados os números das Távoas do Almanaque per que se regia, como ele dizia e adiante veremos em algumas operações que fez de oposições de planetas com a Lua, pera saber a distância do meridiano de Sevilha ao lugar onde as tomava.

Sobre este grande desastre sucedeu outro, que os meteu em maior confusão; e foi que os reis i(ni)migos vieram fazer paz entre si, com tal que o Rei Fernando trabalhasse por os matar a todos. E porque não pôde



THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

mais, acolheu vinte dos principais, em que entravam os capitães Duarte Barbosa, João Serrão, e com simulação de lhe dar um banquete, foi do vaso da morte, do qual feito escapou somente vivo João Serrão.

Este foi trazido à praia com as mãos atadas à vista das naus, o qual deu nova do caso, e que o traziam ali pera o resgatarem por dous berços de metal e alguma pólvora. E pero que os castelhanos se pusessem em um batel, chegados um pouco à praia, onde os índios estavam com ele, a quem havia de fazer a entrega, começaram a pedir mais, entretendo os castelhanos de maneira que, temendo eles alguma traição, sem terem de ver mais com João Serrão, nem com as palavras que ele dizia pera os mover a piedade, se recolheram à nau. E quando viu que o deixavam naquele estado, porque João Lopes Carvalho, o português, ficou ali por principal cabeça, disse contra ele:

– Ah! compadre, mal vos demande Deus minha morte, pois me não quereis livrar dela!

E então pediu que por amor de Deus que não esbombardeassem o lugar, por o não matarem logo, se com os tiros fizessem algum dano, ca se tornariam a ele.

Os castelhanos, partidos dali o primeiro de Maio de quinhentos e vinte e um, que foi o dia em que lhe aqueceu esta má fortuna, foram ter a uma ilha dez léguas desta; e feito alardo da gente que tinham, por terem perdidos cinquenta homens na ilha, e outros per o caminho, acharam-se per todos cento e oitenta pessoas.

E havido conselho, porque não podiam navegar três naus, queimaram uma, e per as duas repartiram a gente; e de uma chamada a Vitória fizeram capitão um João Sebastião, que era mestre da mesma nau, e da outra o piloto João Lopes Carvalho, o qual depois foi tirado do cargo e preso por algumas cousas que não aprouveram aos castelhanos, por ser homem vicioso. E esta prisão foi em a ilha Bornéu, tendo já passado por Mindanau e por outras ilhas, onde os quiseram matar; e em lugar dele fizeram capitão a um João Baptista, que era mestre da mesma nau.

Finalmente, de ilha em ilha foram ter às de Maluco, onde el-rei de Tidore, polos ciúmes que tinha de nós querermos fazer fortaleza ante em Ternate que em sua terra, os agasalhou mui bem, e aceitou ficarem ali alguns pera feitorizar cravo, que eram aqueles que ficaram com João de Campos, como atrás escrevemos. E porque nas ilhas não havia tanto cravo que abastasse pera carregar as duas naus por ser fora da novidade, e

somente havia algum velho, quisera-os el-rei deter até vir a novidade, e lho dar em abundância; o que eles não quiseram esperar, temendo que fossem lá ter nossas naus, como cada ano costumavam.

El-Rei, quando viu a sua pressa, em um mês, que foi o mais tempo que os ali pode deter, não somente mandou buscar quanto pode haver na sua terra, mas ainda teve muita diligência como pelas outras ilhas, e principalmente em Ternate, lhe fizeram boa soma, muita parte do qual lá tinham feito portugueses per seus feitores.

E um português per nome João de Lourosa, que estava em Ternate, como homem desleal à pátria, foi ainda em ajuda de fazer esta carga, e meteu por condição que ele se queria vir em as mesma naus, e que lhe haviam de trazer nelas trinta bahares de cravo. O qual partido os castelhanos aceitaram, porque, pelos avisos que lhe ele dava das cousas da Índia e promessas de os levar à ilha de Banda a carregar de massas, e assim a Timor de sândalo, houveram eles que este homem lhe era enviado per Deus, com que, polo contentar ao presente, assentaram de o fazer capitão da nau de que tiraram o Carvalho, e ali o fizeram. Porém depois tiveram outro conselho, que melhor lhe vinha pera sua viagem tornar a capitania ao Carvalho, por ser piloto que vir por capitão João de Lourosa.

Vindos de Banda, tomaram ali alguma maça em dez dias, ca não se quiseram mais deter, assombrados do que lhe João de Lourosa fazia crer, dizendo que tinha por nova que na Índia se fazia uma armada de certos galeões, de que era capitão um Pero de Faria, o qual mandava o Governador da Índia a fazer uma fortaleza em Maluco; e que, se os achasse, cressem verdadeiramente que era homem que os havia de meter no fundo. E não se contentou de dizer aos castelhanos isto, não sendo assim, mas ainda fez algumas cartas a seus amigos da Índia, em que lhe notificava como ia naquelas naus de Castela, e as escusas que dava eram com dizer algumas cousas contra este reino; as quais cartas António de Brito, quando per ali veio, houve à mão; e polo que disse e fez, lhe foi depois cortada a cabeça per ele mesmo, António de Brito, em Ternate, com pregão de traidor, como veremos.

Partidas estas duas naus de Banda, passaram per a Ilha de Timor pera saírem pelo Canal de Solor, e atravessarem aquele golfo, e per fora da Ilha de S. Lourenço virem demandar o Cabo de Boa Esperança. E porque a nau de que era capitão e piloto

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

o Carvalho, sendo da Ilha Banda obra de cento e oitenta léguas, lhe abriu uma água, de maneira que se iam ao fundo, houveram conselho que a outra nau se partisse pera Castela, e eles tornassem arribar a Ternate, como fizeram, e a de Castela fez seu caminho, e veio cá ter, que causou o que adiante diremos, e a outra tornou a Ternate.

A qual foi logo mui bem consertada; e ante que partisse, não polo caminho da outra, senão com fundamento de tomar a terra do porto de Panamá, que é nas costas da terra firme das Antilhas, faleceu o piloto João Carvalho, e em lugar dele fizeram o mestre chamado Batista Genovês e capitão Gonçalo Gomes, de Espinosa, que fora meirinho de toda armada.

O qual, seguindo sua viagem, e sendo já oitocentas léguas de Maluco em quarenta e dous graus de altura, tornou outra vez arribar, e veio ter nas costas da ilha chamada Batochina, em o porto de uma vila per nome Gramboconora, do qual lugar António de Brito foi logo avisado como ali estava e tão desbaratada de água que fazia e fortuna que passara, que, se lhe logo não acudira, ela e a gente se perdera. E a primeira cousa que fez, a requerimento de um Bertolameu Sanches, escrivão da mesma nau, o qual o capitão Gonçalo Gomes mandava pedir misericórdia polo estado em que ficava, foi mandar uma caravela com muitos mantimentos e âncoras pera a nau. E trás ela mandou logo Cachil Daroez, governador de Ternate, com algumas coracoras, que são grandes navios de remo; e trás ele foi D. Garcia Henriques em navios pera trazerem a nau àquele porto, e se não perder de todo, como o mesmo Gonçalo de Espinosa lhe mandava requerer. E porque Cachil Daroez, per razão dos seus navios serem de remo, chegou primeiro à nau que a caravela de D. Garcia, como homem que se queria mostrar leal a nossas cousas e estar mui escandalizado del-rei Almançor receber em seu reino os castelhanos, entrando em a nau, quisera com sua gente de guerra que levava fazer logo sangue. E verdadeiramente, se não fora o feitor Duarte de Resende, ao qual António de Brito com certos portugueses mandou ir com ele, sem dúvida Cachil Daroez houvera de lavar do ferro.

Finalmente, entrada a nau, quando Duarte de Resende viu a gente, houve grande piedade, porque os mais deles andavam derreados, que se não podiam mover senão com ajuda, quase paralíticos, e eram já mortos trinta e sete homens, e andava a nau tão iscada

da enfermidade, além dos trabalhos de fome e outras necessidades, que receavam os nossos, depois que veio D. Garcia, entrar dentro como em cousa de peste.

Trazida a nau e a gente ao porto de Ternate, como vinha desbaratada, com um tempo que logo sobreveio se desfez toda em o recife de pedras que o porto tem. A gente, António de Brito a mandou curar e prover com tanto cuidado como se foram naturais deste reino, e não levados aquelas partes pera lhe darem desgosto; e quando se D. Garcia Henriques veio pera a Índia, todolos que com ele se quizeram vir ele os trouxe, e assim Gonçalo Gomes, de Espinosa, o capitão, que depois, o ano de quinhentos e vinte seis, veio ter a este reino. Do qual eu houve alguns papéis que lhe achei, entre os quais foi um livro feito per ele de toda aquela sua viagem; e assim houve outros papéis e livros que Duarte de Resende, feitor de Maluco, recolheu do astrólogo Andrés de San Martim. Porque, como era latino e homem estudioso das cousas do mar e geografia, entendeu logo nelas; e vindo a este reino, houvemos dele alguns, principalmente um livro que ele, Andrés de San Martim, escreveu de sua mão, em o qual está o descurso do caminho que fez e de todas suas alturas, observações e conjunções que tomou. E porque acerca desta matéria algumas pessoas tem escrito cousas de que não tiveram boa informação, e outros maliciosamente dizem muitas falsidades, que aqui dissermos será do mesmo seu livro, por ser parte sem suspeita polo que toca à nossa.

No Rio de Janeiro, a dezassete dias do mês de Dezembro de quinhentos e dezanove, tomou ele uma conjunção de Júpiter com a Lua; e no primeiro de Fevereiro de quinhentos e vinte tomou outra posição da Lua e Vénus; e a vinte três do dito mês e era, outra do Sol e da Lua; e em dezassete de Abril do mesmo ano, um eclipse do Sol, e a vinte três de Dezembro, já passado o estreito, uma oposição do Sol e da Lua, e todas estas observações calculava sobre o meridiano de Sevilha. E de lhe não responderem a seu propósito sobre o negócio a que iam, aqueixa-se de umas Távoas 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 uma 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 deste meridiano ao meridiano de Sevilha, não estando erradas

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

as Távoas do dito Almanaque quarenta e dous minutos de hora, porém, porque me consta ser muito mais a diferença, infiro haver erro nas Távoas, que certo não sei a que o atribuí. Porque atribuí-lo a vício da impressão, não é de crer uma cousa tão comum e tão divulgada como os Almanaques de Joanes de Monte Régio, da impressão de João Liertesteim abandonar 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 *Quod audivimus, loquimur; quod vidimus, testamur*; e que, toque a quem tocar, em o Almanaque estão errados os movimentos dos céus: *Sicuti experientia experti fuimus*". Foram também tomadas algumas cartas de mar; e pero que não houvéssemos alguma, sabemos que delas vinham somente arrumadas pera lançarem as terras que descobrissem. E porque viam per estas operações do astrólogo, e assim per suas singraduras e estimativa ao modo da sua arte, ser mais em nosso favor que no seu, situavam as terras da derrota a seu propósito, e não segundo o que achava ele, Andrés de San Martim. E de estas, e outras cousas serem feitas com malícia, testemunhou à hora de sua morte um deles, per nome Bustamente, o qual, indo em um navio nosso de Malaca pera a Índia, foi ter às ilhas de Maldiva, onde faleceu por ir muito enfermo. E no seu testamento disse que, por descargo de sua consciência, declarava que tal cousa e tal, em alguns instrumentos que os castelhanos tiraram em Maluco sobre aquele seu negócio, ele testemunhara o contrario da verdade, porque o fazia em seu favor; e onde se as cousas querem provar per este modo, elas ficam baptizadas em nome.

Fica aqui dizer uma cousa por honra de Duarte de Resende, a que quero acudir por razão de sangue e também das boas letras que tinha. Ele me dirigiu um Tratado sobre esta navegação de Castela, como quem teve na mão uns apontamentos que o astrólogo Faleiro tinha feitos ante de sua doudice, nos quais dava modo como se poderia verificar a distância dos meridianos, a que vulgarmente os mareantes chamam altura de Leste-Oeste. Sobre os quais Fernão de Magalhães, em cujo poder eles ficaram, ante que passassem o estreito no porto de S. Julião, quis ter prática; e foi assentado per



todos os pilotos, que em nenhum modo se podia navegar per ali. Do qual regimento, que era trinta capítulos, Andrés de San Martim, como homem douto na astronomia, concede o quarto capítulo, que era pelas conjunções e oposições da Lua com os outros planetas, por ser causa certa e fácil. E porque Duarte de Resende traz as formais palavras que Andrés de San Martim diz sobre esta matéria, e também sobre um eclipse do Sol, que ali tomou, de que atrás falámos, e fala per termos astronómicos, ou foi do Tratado que me ele dirigiu que eu emprestei, ou que também ele em sua vida daria o traslado a outrém, donde quer que fosse, quiseram-se aproveitar dele em uma escritura desta navegação do Magalhães. E o autor da obra, quando vem a falar no caso (bem sei que o não fez de malícia, mas de algum descuido ou de não ter notícia dos termos), confunde-os, dizendo, que o meridiano daquele porto distava do de Sevilha donde partiram, sessenta e um graus de Norte e Sul. E ele, Andrés de San Martim, diz que o meridiano daquele porto distava do meridiano de Sevilha sessenta graus da Linha Equinocial; porque graus da Equinocial são graus de longura; e graus de Norte-Sul são de largura. E quem estava além da Linha em quarenta e nove graus e dezoito minutos, em que está o Rio de S. Julião, segundo o mesmo Andrés de San Martim tomou, e

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

em Sevilha que está da parte do Norte em trinta e sete e meio, ajuntando uns aos outros, faria oitenta e seis graus, quarenta e oito minutos de Norte e Sul; mas isto não se conta assim, nem menos Andrés de San Martim faz esta conta.

Quisemos apontar este erro, porque pode a tal escritura dele ir à mão de pessoas doutas nesta faculdade; não queria que dessem a culpa a Duarte de Resende, senão a quem mal usou dos seus termos; ou demos por desculpa ao autor da obra, a que tomava Andrés de San Martim nas suas equações, que estavam os números errados por culpa do impressor, que é mui bom velhacouto aos que compomos alguma cousa. E assaz de prudência é quem se dela sabe aproveitar, posto que mais modéstia seria confessar que somos homens, de que é próprio errar.

O que resultou da vinda da nau que veio ter a Castela, foi haver entre el-rei D. João, nosso Senhor, e o Emperador D. Carlos Quinto e Rei de Castela algumas dúvidas, tratando-se o caso sobre estes dous

pontos – posse e propriedade – por razão das demarcações, que entre estes dous reinos havia; pera o qual negócio se ajuntaram de ambas partes três géneros de pessoas: juristas, geógrafos e mareantes. E porque entre eles houve mais dúvidas das que havia no caso, estes dous Príncipes se concertaram depois per si da maneira em que ora o caso está; e parece-nos que o há-de vir a determinar por parte da propriedade o mesmo Andrés de San Martim com seus eclipses, como demonstraremos em a nossa Geografia; e verificá-los-emos per suas próprias experiências que fez, e per livros que não tenham erros na impressão, porque não haja valhacouto contra a verdade. E quanto à posse, quem ler o que atrás escrevemos da continuação que os nossos tinham naquelas ilhas, do ano de onze que Afonso de Albuquerque as mandou descobrir até o ano de vinte, ante que a armada de Castela lá fosse, que são dez anos de tempo, com todos os outros negócios de cartas e requerimentos que os Reis daquelas ilhas tiveram connosco, parece que julgará a posse por boa. **RC**

NOTAS

- 1 *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, (livro VI, cap. VIII), edição de M. Lopes de Almeida, vol. 2, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979, p. 160.
- 2 Tradução portuguesa de Francisco Manuel do Nascimento em *Da Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel*, vol. 2, Porto, Livraria Civilização, 1944, p. 225.
- 3 *Idem, ibidem*, pp. 226-227.
- 4 *Lendas da Índia*, vol. III, ed. de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1975, p. 176.
- 5 *Lendas da Índia*, vol. II, ed. de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1975, p. 626.
- 6 *Terceira Década da Ásia de João de Barros*, Lisboa, João de Barreira, 1563, f. 146 v-147v.
- 7 *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, Parte IV, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1955, pp. 94-99.
- 8 *Tratado sobre as Ilhas de Maluco*, atribuível a António Galvão (c. 1544), publicado por Hubert Jacobs em *A treatise on de Molucas (...)*, Roma, Jesuit Historical Institute, 1971 (pp. 200-204 para o tema que aqui nos interessa). Posteriormente esta obra foi publicada em *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 6, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, pp. 3-160, e a partir desta última edição com o texto em português actualizado por Maria da Graça Pericão com um comentário por Luís de Albuquerque em *Tratado das Ilhas Molucas*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.
- 9 *Tratado que compôs o nobre & notauel capitao Antonio Galuao, dos diuersos & desuayrados caminhos por onde nos tempos passados a pimenta & especearia veyo da India ás nossas partes & assi de todos os descobrimentos antigos & modernos que sao feitos até a era de mil & quinhentos & cincoenta (...)* [Lisboa], João da Barreira, 15 Dezembro 1563.
- 10 Publicadas respectivamente em *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 3, Lisboa, 1955, pp. 192-343 e 345-508, tendo esta segunda versão sido publicada numa versão melhorada no 6.º vol., desta série, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, pp. 163-289.
- 11 *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, ed. de Artur Basílio de Sá, vol. 6, pp. 212-214.
- 12 Diogo Barbosa Machado, *Biblioteca Lusitana*, vol. I, Lisboa, 1741, p. 742.
- 13 *Discursos Vários Políticos*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1999, p. 35 (1.ª ed., Évora, 1624).
- 14 Maria Leonor Carvalhão Buescu, “Introdução” a Duarte Resende, *Tratado da Amizade, Paradoxos e Sonho de Cipião*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1982, p. 25.
- 15 “Dois Duartes de Resende” in *Crítica e História: Estudos*, vol. I, Lisboa, 1910, pp. 71-81.
- 16 Barros *Ásia*, 1563, fls. 145v.-155.
- 17 Sobre esta obra cf. nota 2 e em particular os estudos de Jean Aubin, “Études magellaniennes”, in *Le latin e l’astrolabe*, vol. II, Lisboa / Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 579-585 e Francisco Contentes Domingues em “Relato da viagem de Fernão de Magalhães” in *As Grandes Viagens Marítimas*, Lisboa, Publicações Alfa (colecção: *Biblioteca da Expansão Portuguesa*, n.º 1, 1989, pp. 99-126.
- 18 *Terceira Década da Ásia* de João de Barros, Lisboa, João de Barreira, 1563, f. 145v.-155.



Fernão de Magalhães and Fray Bartolomé de Las Casas Their Convergence in the Philippines

FIDEL VILLARROEL*

In the best of his works, *Historia General de las Indias*, the “Protector of the Indians” Fray Bartolomé de Las Casas informs us that in the month of March, 1518, when he was in one of the rooms of the chancellor of Castile in Valladolid, he met accidentally for the first time a man called Ferdinand Magellan (in Portuguese, Fernão de Magalhães). The meeting was brief, but it was a historic one. Both men happened to coincide in that place in pursuit of a common obsession to involve themselves in the greatest adventure of that time, the “discovery” of the New World and its conquest and

evangelization, and in the problems arising from that conquest. Even though the personal interests of both seemed totally diverse, their participation in that adventure would some day converge in a far distant archipelago, as yet unknown, to be called the Philippine Islands. Who were these two men?

LAS CASAS, *ENCOMENDERO*, PRIEST AND PROPHET

For the purpose of this paper and because of its limits, the early stages of Las Casas’ life have to be reduced to a few essential data. A Spaniard born in Sevilla probably in 1474, and a graduate of jurisprudence, Bartolomé migrated to America in 1502, ten years after Columbus had discovered the continent. He became an *encomendero*—that is, he took charge of a certain territory with its inhabitants for the exploitation of the land while procuring the human promotion of the natives. In 1510 he was ordained a priest (the first priestly ordination in America), but he continued in charge of his *encomienda*. Four years later, the cleric Las Casas awakened to the reality of the

* Fidel Villarroel, a Dominican, born in Tejerina (Leon), Spain, is Chief Archivist and Professor of Church History at the University at the Santo Tomas, Manila. He has written almost two dozen works, mostly dealing with Philippine history, with the Dominican missions in the Far East and with the University of Santo Tomas. He worked as assistant secretary of the Apostolic Nunciature of Manila for thirty two years (1959-1991). He is member of the Academia Filipina, Correspondiente de la Real Academia Española.

Fidel Villarroel, dominicano, nasceu em Tejerina (Leão), Espanha, é Arquivista-Chefe e Professor de História da Igreja na Universidade de Santo Tomás, Manila. Autor de cerca de duas dezenas de obras, sobretudo sobre a História das Filipinas, as Missões Dominicanas no Extremo Oriente e sobre a própria Universidade de Santo Tomás. Durante trinta e dois anos (1959-1991) foi secretário-assistente da Nunciatura Apostólica em Manila. É membro da Academia Filipina e Correspondente da Real Academia Española.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

immoral practices and violations of human rights inherent in the encomienda system, gave up that profession, freed his slaves and radically changed his life by becoming a prophet of justice and a staunch defender of the rights of the Indians. His loud denunciations resounded everywhere in the new continent as well as in the old. He crossed the Atlantic Ocean at least four times to expose the violations and abuses before the royal court of Spain by means of memorials, letters, pamphlets and books, and by personal dealings with monarchs, royal ministers, bishops and theologians.

MAGELLAN AS SEEN BY LAS CASAS

It is in the aforementioned *Historia General de la Indias* that the cleric Las Casas narrates how in March of 1518, during his visit to the offices of the chancellor of Castile in Valladolid, he came across a Portuguese navigator who had had some misunderstandings with his monarch and was seeking the favorable attention of the Spanish court. He was accompanied by a certain Rui Faleiro, who appeared to be an astrologer and called himself *bachiller*, even though his fellow countrymen doubted his scientific knowledge, or so Las Casas says.¹ At Valladolid, Magellan offered to prove to the chancellor by means of a globe he was carrying with himself that the Moluccan Islands, already known to the Portuguese, whence the spices were brought to Portugal, fell on the Spanish side of the demarcation line being then discussed between Spain and Portugal. He also pretended to know the westward route leading to those islands through a narrow strait uniting the Atlantic Ocean with the Southern Sea (the Pacific Ocean). Purposely, Magellan did not mark that strait on his globe fearing someone might anticipate him in undertaking such an adventure. If he succeeded in finding such a way, then logically the Spice Islands would have to be allotted to Spain.

Attentive to his explanations, Las Casas asked Magellan, "And if you don't find the strait, how are you going to pass through to the Southern Sea?" Magellan said that, in that case, he would take the conventional Portuguese route via south Africa.

Las Casas, who evidently knew Magellan very slightly, described him as "a man of spirit and brave in his thoughts and in his determination to undertake great things, even though he did not look like a person

of great authority, because he was of small build. He did not make a great show of himself. He was prudent but not ready to be held down by anyone. He was both cautious and courageous."²

Later in his book, Las Casas also reports that Magellan proceeded to the city of Zaragoza, following the Castilian court, in order to continue pressing for the approval of his project. But he moved in secrecy to avoid being detected by a Portuguese embassy that arrived there to make arrangements for the royal marriage of the Portuguese prince Manuel with the Castilian princess Leonor. The embassy had evil designs against the life of Magellan, or so Las Casas says.³

Finally, in the same *Historia*, the cleric Bartolomé reports how Magellan obtained the approval of his project and how he was dispatched from Barcelona for the discovery of the Spice Islands via the proposed new route. Also he gives details about the preparations for the voyage in Sevilla and about his departure from Sanlúcar de Barrameda in September of 1519. In the same chapter, Las Casas promises to write later in the book about the outcome of Magellan's voyage, but it is unlikely that he ever wrote again about the Portuguese navigator.⁴

MAGELLAN'S WAY AND DESTINY. THE PHILIPPINES AND CEBU

Leaving the details of his historic voyage to biographers and cartographers, our interest in this study is focused on Magellan's arrival, sojourn and death in Cebu after a stopover in Limasawa, in southern Leyte. If all his epoch-making navigation was filled with dramatic episodes, perhaps the last stage of his voyage and of his life in Cebu was the most memorable one. The detailed description of Antonio Pigafetta, the Italian chronicler of the expedition, about the relationship of Magellan with the Cebuano king Humabon is more interesting for colonial history than the battle in which he died for the sake of friendship and alliance with a local chief. Following Pigafetta's account, I will underline the most salient aspects of the relationship between Magellan and the ruler of Cebu, Rajah Humabon.⁵

We are told by the chronicler that on his arrival in Cebu, Magellan explained to the rajah that his

Fray Bartolomé de Las Casas.



A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

intention was only to visit the place and to procure provisions of food for himself and for his men. Rajah Humabon sent word to the Portuguese captain that he was welcome, and Magellan responded by telling his messengers that he wanted their chief to be a friend with the king of Spain, adding “many things concerning peace.”

Soon the cordial greetings and the friendly gestures passed on to the field of religion, even as Magellan began “to advance arguments to induce the Cebuano ruler to accept the Christian faith.” Magellan told him that “God made the sky and the seas.” He also spoke to him about “honoring father and mother,” about “hell,” “the first parents,” “the immortal spirits,” “and many other things pertaining to the faith,” and that he and his people “should not become Christians motivated by fear.”

All this religious talk led to the baptism of Humabon, which was administered by the chaplain of the expedition, Fr. Juan de Valderrama, whose name does not appear in these passages of Pigafetta’s narrative. Five hundred people were baptized, and, after that rite was concluded, the holy mass was celebrated by the said priest. The following day, after the baptism of the queen, another eight hundred natives were baptized. Magellan donated a statue of the child Jesus to the queen. At this point, Pigafetta remarks in the chronicle that “the captain and the Cebuano ruler called one another brother.” Also Magellan “went ashore daily during those days, to hear Mass, and told the King many things regarding the faith.”

Finally, as a fitting sequel to the Cebuanos having become Christian, there followed some oaths and declarations of fidelity between Christian lords and Christian subjects. Pigafetta tells us that Magellan “made them all [the Cebuano princes, nobility and many people] swear to be obedient to their king [Humabon], and they kissed the latter’s hand. Then the captain had the king declare that he would always be obedient and faithful to the king of Spain, and the king so swore. Thereupon the captain drew his sword before the image of Our Lady, and told the king that when anyone so swore, he should prefer to die rather than to break such an oath; so that he swore by that image, by the life of the emperor his sovereign [Charles V] and by his habit to be ever faithful.”

The details of the dramatic episode of the battle of Mactan do not need to be retold here, as the story is

told in all Philippine history textbooks. However, let us transcribe here some significant passages of Pigafetta’s chronicle:

On the reason for the battle: “Zula [one of the two chiefs of Mactan] requested [Magellan] to help him fight against the other chief [Lapu-Lapu].”

On Magellan reaching Mactan: “The captain did not wish to fight then, but sent message to the natives [i.e. the people of Lapu-Lapu] that if they would obey the king of Spain, recognize the Christian king [of Cebu, Humabon] as their sovereign and pay us our tribute, they would be their friends; but if they wished otherwise, they should wait to see how our lances wounded.”

On Humabon’s attitude at the scene of the battle: “The Christian king [Humabon] would have aided us, but the captain [Magellan] charged him before we landed not to leave his *balanghais* [entourage] but to stay to see how we fought. When the king learnt that the captain was dead, he cried.”

On the recovery of Magellan’s body: “In the afternoon the Christian king [Humabon] sent a message with our consent to the people of Mactan to the effect that if they would give us the captain and the other men who had been killed, we would given them as much merchandise as they wished. They answered that they would not give up such a man.”⁶

For the purpose of this article, let me emphasize only some of the most relevant aspects of Magellan’s presence in Cebu. Firstly, no force was used against the king of Cebu on arrival and landing. Secondly, the conversations between Magellan and Humabon were courteous and friendly, devoid of mutual suspicions or fears, and mostly about religious matters. Thirdly, let us mark this: the priest Fr. Juan de Valderrama administered to the natives the sacraments of the Church, but it was the layman Magellan who acted as catechist.

Let us also note that the fidelity sworn by Rajah Humabon to the king of Spain appears to have been made voluntarily and gladly. If Magellan ended his life in a battle against the *datto* of Mactan, Lapu-Lapu, that battle was not provoked by Magellan. Rather he took part in it in a gesture of friendship towards another *datto* of Mactan, Zula, whom Magellan offered to defend and help against Lapu-Lapu. On the other hand, it must also be said that Lapu-Lapu had the right to dissent from his neighboring *datos* and from the main

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

ruler of Cebu, Humabon, and to resist the offer made by Magellan. Therefore, he fought for his independence, and his stand followed by his victory entitled him to be remembered as the first Filipino hero. But for his part, Magellan tried his best not to impose by force on anyone a foreign rule or a new religious faith. Most importantly, his voyage was one of discovery, not of conquest.

It may be said that Magellan's mistakes were only two: one was to procure the baptism of many Cebuanos without foreseeing that the neophytes would be abandoned to their fate without ministers to take care of their Christian growth; and the other was to have too much audacity, temerity and rashness in engaging an unknown enemy in an unknown terrain. His loyalty to his Filipino friends gave him such temerity. Bartolomé de Las Casas had described Magellan as "cautious and courageous." In the last days and moments of his life, he was actually more courageous than cautious.

LAS CASAS, THE PROTECTOR OF THE INDIANS

Let us now follow in the steps of Fr. Las Casas. Having concluded his business in the Spanish royal court where he had met Magellan, the cleric returned in 1520 to his dear America with authorization to experiment in Cumana his ideas regarding peaceful settlements. His experiment failed because of the *encomenderos'* greed for slaving. Deeply disillusioned and discouraged, he left his work temporarily, and in 1522 he entered the Dominican Order. Thus the cleric became a friar, Fray Bartolomé de Las Casas. Some scholars have called his entrance in the Dominican Order his "second conversion." Then in the retirement and peaceful atmosphere of the convent he started gathering materials for his *Historia General de las Indias*, one of the most valuable sources for the history of the early discovery and colonial period, from which he later took the *Apologética Historia de las Indias*, a landmark in anthropology.⁷

Writing went hand in hand with action. The struggle for human rights in America forced Las Casas to seek the support of the highest persons of the Spanish court, and particularly the monarchs themselves. With tireless vigor and determination, he crossed the Atlantic Ocean five times (in 1515, 1519, 1530, 1540 and 1547)

seeking support for his cause both in government circles and in theological schools. The strongest supporters were his brethren, the Dominican professors at the University of Salamanca, particularly the greatest theologian and jurist of the revival of Thomism in Spain at that time, Fr. Francisco de Vitoria, rightly called the "Founder of International Law." In the classrooms and in his works, Vitoria addressed the problems of the conquest and set out clear-cut principles regarding the fundamental equality of all human beings, the sovereignty of the various societies of the world, and the inviolable rights to life, liberty, self-rule and human dignity.

Here are some selected principles of Vitoria:

- By natural law all men are free. In the exercise of this fundamental freedom, the Indians freely organize themselves in communities and freely elect and establish their own rulers.
- The Indians may not be deprived of their goods or powers on account of their social backwardness or on account of their cultural inferiority or political disorganization.
- The Indians have the right not to be baptized and not to be forced to convert to Christianity against their will.
- The Indian peoples are sovereign republics and thus are not properly subordinate to Spain, nor do they form part of Spain (Here are the seeds of the eventual independence of all American colonies).
- The Indian rulers, whether natural or elected, enjoy the same fundamental rights as any Christian or European prince (the basic principle of International Law).
- The Indian peoples may freely change their political regime and subject themselves to a different sovereign in order to defend themselves from oppressions and to rid themselves of a tyrant.
- Restitution must be made to the Indians for all the goods and territories that have been taken from them as the result of unjust war.⁸

As a result of Vitoria's teachings and of Las Casas' lobbying before the Spanish court, emperor Charles V enacted in 1542 the famous New Laws (*Leyes Nuevas*) for all his dominions in the Indies, which were a striking combination of political reality and of humanitarian idealism meant to regulate the colonial expansion, to

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

correct abuses and to abolish slavery and the *encomienda* system. This legal reform ranked as the supreme achievement of Las Casas' career. Two years later, he was given additional powers to enforce the New Laws of the Indies as he received the episcopal nomination and consecration for the See of Chiapas.

By that time, however, he was convinced that human rights in America had to be defended in Spain, so to Spain he returned in 1547, never to see again his beloved Amerindians. Soon after arriving, he got himself involved in a public debate with the humanist Juan Ginés de Sepúlveda, who justified the waging of war in the process of the conquest in order to "Christianize" the peoples of the Americas. In that celebrated debate, Las Casas echoed faithfully the principles of his brother Vitoria regarding the morality of the conquests and colonization. Here are some points with which Las Casas rebutted Sepúlveda:

- The powers given by Christ to Peter and his successors are purely spiritual and moral, not political and temporal, and therefore papal authorization in this case refers only to the evangelization of those peoples.
- The lands belong to the original inhabitants, who are therefore the rightful owners.
- No nation can claim moral superiority over another.
- (Sepúlveda argued: Realizing the superiority of our culture, those peoples have spontaneously asked us to take them under our sovereignty).

Answer of Las Casas: Have they actually done so? Can you supply evidence for this claim?⁹

Until the end of his life, Las Casas professed that he had been charged with the task of pleading for the restoration of the Indians to their original lands and freedom.¹⁰

In a tract entitled *Los Tesoros del Perú* (The Treasures of Peru), demonstrating that the Incas were the owners of the treasures, he ends with proposing "free independent Indian kingdoms under their native rulers, linked into a commonwealth attached to the Spanish Crown."¹¹

Las Casas died in 1566, one year after the arrival of Miguel Lopez de Legazpi to the Philippines. He died without suspecting that his ideal of the natives of the New World freely accepting a kind of Spanish Commonwealth would be realized in the Philippines.

PROBLEMS OF THE CONQUEST OF THE PHILIPPINES¹²

Fortunately for the Philippines, when Legazpi arrived in Cebu in 1565, the New Laws of the Indies seeking to minimize the abuses inherent in the conquest and colonization had been fully adopted by Spain. Besides, Legazpi brought with himself specific instructions from Philip II on how to conduct explorations and establish colonies in the islands bearing his name, the Philippines. One particular norm was the *requerimiento*—that is, some formalities to follow as he encountered the new peoples. There should be no taking possession by force or against the will of the inhabitants, and if war had to be declared for just reasons, Legazpi should follow the principles of a just war.

Arriving in Cebu in 1565, Legazpi tried to comply with the king's instructions. He spent three days fulfilling the laws of the *requerimiento* by a notice repeatedly given to the king of Cebu informing him that the Spaniards intended only to establish friendly relations and to trade with the islands in peace. This time, the signs of welcome once given to Magellan in 1521 were not repeated by the new ruler, Rajah Tupas. His absolute refusal to receive the newcomers forced Legazpi to declare war on him, and the Spaniards landed by force against the hostility of the Cebuanos. Soon afterwards, however, conversations were resumed, which ended in a treaty of peace.

Force was also used when an advance party of Spaniards under Martin de Goiti arrived and landed in Manila in 1570. By the following year the climate had changed even as Legazpi arrived also, and he was met with gestures of good will by the Moslem rajahs Soliman, Manila, Matanda, Lakandula, and Tondo. It was unfortunate that force had to be used both in Cebu and in Manila, but as a modern historian has remarked, "very few cases are recorded in history, even in modern times, in which so many formalities have been done to avoid war."¹³

OBJECTIONS AGAINST THE CONQUEST OF THE PHILIPPINES

In spite of the good will of Legazpi and of the humane nature of the New Laws of the Indies, laws which, according to the Filipino historian Teodoro A. Agoncillo, "have no equal in the history of European

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

colonialism up to the 19th century,”¹⁴ the early Augustinian missionaries, companions of Legazpi, were quick to manifest their censure of the conquest and of the abuses committed by the early *encomenderos*, especially when demanding payment of tribute.

The Superior of the Augustinians, Fr. Martin de Rada, expressed the unanimous opinion of his brethren that “none among these Islands have come into the power of the Spaniards with good title.” He also condemned the excessive taxes imposed on the natives. One of his subjects, Fr. Diego de Herrera, decried the acts of violence and the murders committed by the captains and soldiers, and the devastation caused in many islands. From the beginning, the relations between the colonizers and the missionaries became strained on moral grounds, and they produced great anxieties and qualms of conscience among priests and *encomenderos*.¹⁵

BISHOP SALAZAR, ADVOCATE OF HUMAN RIGHTS

In 1579 the king of Spain and the Pope provided for the creation of a diocese in the Philippines with its seat in Manila. A Dominican missionary in America, Father Domingo de Salazar, was chosen as its first bishop.¹⁶ He arrived in Manila in 1581. Salazar was a man solidly trained in Salamanca in the ideas of Francisco de Vitoria and of Las Casas. Upon his arrival, he immediately noticed the delicate situation created by the doubts of the missionaries about the morality of the conquest and of the treatment given to the natives. The colonizers and the authorities were worried at not finding priests ready to absolve them in confession if they did not change their conduct. In order to find solutions to those social and moral problems, Salazar decided to convene a diocesan synod, which was opened in 1582. About the matters discussed by the synodal fathers, those pertaining to the king of Spain and to the duties of the colonial authorities are given priority in the *Acta*. The following paragraph may give us an idea of their opinion regarding the legitimacy of the conquest:

“The King of Spain”, the *Acta* says, “does not possess these Islands whether by inheritance, by donation or by right of a just war... The captains and soldiers, the governors and the judges have no more right over these islands than the right

given to them by the King of Spain; and the king did not give them more authority than what he received from the Pope; and the Pope could have given the king more than what he received from Christ, that is, the command and the right of going or sending people anywhere in the world for the purpose of preaching the Gospel”.¹⁷

But was the preaching of the Gospel a right title to conquer a people by force of arms? Or again, was the low cultural standard of the inhabitants of the Philippines and their need for a better government a valid title for conquest? None of those reasons had been advocated by Francisco de Vitoria as theologically valid and just titles for a conquest. In the end, the synod seemed to favor the approval of the conquest only by reason of the long possession and by prescription. The synod thought that, at that juncture, it was very difficult, and almost impossible, to abandon the new Philippine Christianity to itself. Somehow the missionaries were advised to soften their attitude, to accept the conquest as a *fait accompli*, and to devote themselves to their ministry.

ARRIVAL OF THE DOMINICANS, DISCIPLES OF LAS CASAS, 1587

The problems of the conquest did not end with the synod of 1582. Five years later, in 1587, disputes over human rights flared up again with the arrival of the first Dominican missionaries, disciples and heirs of the teachings of Vitoria and Las Casas. All the burning topics of the conquest, the treatment of the natives, and the unjust collection of tributes polarized the views of the authorities, the colonists and the *encomenderos* on one side, and of the Church on the other. Bishop Salazar, who had recently softened his stand on those crucial issues, now joined his fellow Dominicans in condemning the forced preaching of the Gospel. Two Dominicans were particularly outspoken in the defense of human rights: Fr. Diego de Soria and Fr. Miguel de Benavides. The latter would later be known as the founder of the University of Santo Tomas.

The Dominicans stood for the rectification of conduct followed in the conquest, colonization and evangelization of the islands. This stand immediately encountered strong opposition from the colonial authorities and the Royal Council of the Indies. For

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

them the question of sovereignty could not be placed under discussion anymore. To be sure, and with regard to this point, even the Dominicans would welcome the idea of Spanish sovereignty on one condition: “All of us,” Fr. Benavides wrote, “seek that the pagan Filipinos give obedience not only to God and to the Pope, but also to the King of Castile.” “But this,” he added, “had to be done with the consent of the inhabitants of the Islands.” “What needed to be done,” Benavides said also, “was to impress upon the Filipino leaders and their vassals freely and very voluntarily [*voluntarísimamente*] to wish, have, choose and swear allegiance to his Majesty and to his successors.”¹⁸

Since the position of Bishop Salazar and of the Dominicans seemed irreconcilable with that of the colonial government, the bishop felt that the only recourse left for him was a personal meeting with King Philip II. Bishop Salazar, accompanied by Fr. Miguel de Benavides, left for Spain in 1591. In Madrid, the bishop succeeded in obtaining approval of his plan to have three new dioceses created in the Philippines, with Manila as metropolitan see. The three dioceses were Nueva Segovia (Lallo-Vigan) in the north, Cáceres (Naga) in southern Luzon, and Cebu for the whole of Visayas and Mindanao.

On the question of human rights, however, Salazar suffered a painful setback when a royal decree approved the collection of tributes from all pacified Filipinos even if they were not yet Christians. This defeat, compounded by his old age and his exhaustion due to numerous journeys, precipitated his death on December 4, 1594. However, his passing away was not the end of his cause. His companion, Fr. Miguel de Benavides, was still in Spain determined to carry on the bishop's struggle for the cause of human rights, and no one could have been better qualified than him, for he, an outstanding theologian, had already written several treatises on questions of social justice in the Philippines. And at that precise juncture, he was presented by the court for the episcopal dignity, becoming the first bishop of Nueva Segovia.

THE “PHILIPPINE REFERENDUM” OF 1599

Bishop-elect Benavides was granted an audience with King Philip II, in the course of which he handed to the king two *memoriales*, or treatises, one of them entitled *Instrucciones para el gobierno de las Filipinas*,

dealing with the conditions required for levying tributes and for the right of preaching the gospel. Benavides says that he found the king “very old as regards his corporal strength, although his judgment and mind were better than ever.”¹⁹ We do not have specific details about the audience, but the result of it could not have been more encouraging for the new bishop-elect.

The king sternly instructed his royal Council of the Indies to meet as soon as possible in order to study the *memoriales* of Benavides and to arrive at a solution without letup. Although bureaucratic procedures delayed the study of the matter for several months, finally the council gave a favorable opinion about it. On February 8, 1597, Philip II issued a transcendental royal *cédula* addressed to the governor of the Philippines ordering him, under threat of punishment, to work for two things: first, the reorganization of the collection of tributes in accordance with the New Laws; and second, to carry out a popular plebiscite in the islands in which the natives could express their option either to accept or to reject their submission to the king of Spain.

The royal decree of Philip II was carried out in a referendum held in 1599, an event that has been totally ignored by all historians of the Philippines. In that year meetings of tribal chiefs were organized in Ilocos, Cagayan, Pangasinan, Manila, Cavite, Laguna, and other places, in which the *barangay* chiefs, “of their own free will and without coercion, agreed to obey the Catholic King of Castile and León, whom they took for their king and lord, placing themselves under his protection.”²⁰ No other referendum of this kind is known in the entire history of colonialism from the sixteenth century to the nineteenth.

CONCLUSION: A CONVERGENCE?

Two conclusions may be drawn from the premises discussed in this study. It cannot be denied that there is a remarkable convergence in the behavior of Magellan in 1521 and the voluntary acceptance of the sovereignty of the king of Spain at the end of that century. In Cebu, the cordial, friendly treatment given mutually by Ferdinand Magellan and the ruler of Cebu, Rajah Humabon, was entirely in conformity with the principles of Vitoria and Las Casas. Some of those principles were the right of peoples to communicate among themselves, the right to trade and to establish

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

friendly relations anywhere in the world, the right to preach and accept the Gospel, and the right of Christian peoples to choose a Christian ruler as their sovereign and protector.

For its part, the “Philippine Referendum” of 1599 was the complete realization of those principles. In that event, a large number of the inhabitants of the Philippines accepted to be under the rule of the king of Spain by free decision. That decision was made two

hundred years before democracy was introduced in most countries of Europe and America.

The second conclusion that may be drawn from the premises discussed in this study is that the struggle sustained by Las Casas on behalf of the indigenous peoples of America in the sixteenth century actually had its most complete success precisely in the Philippine Islands, the archipelago discovered by Magellan, a country Las Casas never came to know. **RC**

NOTES

- 1 Bartolomé de Las Casas, *Historia de las Indias*, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid 1957, Tomo 9, c. 101, p. 415; see also Hugh Thomas, *Rivers of Gold. The Rising of the Spanish Empire*, London, 2003, pp. 44-47.
- 2 *Ibid.*, pp. 415-416.
- 3 *Ibid.*, c. 104, p. 422.
- 4 *Ibid.*, c. 154, p. 545.
- 5 Antonio Pigafetta, *Il viaggio fatto dagli Spagnuoli a torno al mondo*. For the present paper we are following the English version, *First Voyage around the World*, published by the Filipiniana Book Guild, Manila, 1969. The part of the chronicle dealing with Magellan's arrival in Cebu and his stay there until his death is on pages 33-48.
- 6 See Pigafetta, *Il viaggio*, pp. 44-47.
- 7 The writings of Las Casas, comprising books, memorials, letters, and representations to the Spanish court are many. The most important and better known works are: *Historia General de las Indias*, *Apologetica Historia de las Indias*, and *Brevísima Relación de la Destrucción de las Indias*, the latter being the most widely edited and read of his works, which made Las Casas one of the most controversial figures of the conquest and evangelization of America.
- 8 For an enlightening exposition of Francisco de Vitoria's ideas on the rights of the peoples of the world and on human rights, especially in the context of the discoveries and conquests in America, see Joseph M. de Torre, “Natural Law and Human Rights in the Tradition of Francisco de Vitoria (1480-1554)” in *Philippine Canonical Forum*, I (January-December 1999), pp. 157-175. In 1992 the University of Salamanca and the Catholic University of America, in a booklet entitled *The Rights and Obligations of Indians and Spaniards in the New World*, made a listing of thirty-seven statements drawn from Vitoria's works regarding that topic (see the statements in de Torre, pp. 161-165). The seven statements quoted above are selected from that listing.
- 9 Selection of Las Casas' arguments against Sepulveda, drawn from the enumeration made by de Torre, *op. cit.*, pp. 167-168.
- 10 See David Orique, “Bartolomé de las Casas: A Brief Outline of His Life and Labor,” in *The Man, the Issues*. at <<http://www.lascasas.org/manissues.htm>>.
- 11 *Ibid.*
- 12 Some of the sources consulted for the discussion of the problems arising from the conquest of the Philippines, and recommended for further information, are: Jesús Gayo Aragón, O. P., *Ideas Jurídico-teológicas de los Religiosos de Filipinas en el siglo XVI sobre la Conquista de las Islas*, Manila, 1950; Lucio Gutierrez, O. P., *Domingo de Salazar, O.P., Primer Obispo de Filipinas (1512-1594)*, Manila, 1979; Fidel Villarroel, O. P., “Fray Bartolomé de las Casas y su Proyección en Filipinas,” in *Philippiniana Sacra*, X, 28 (January-April, 1975), pp. 97-127; and the same author, “Philip II and the ‘Philippine Referendum’ of 1599,” in *Unitas*, XIII, 1 (March 2000), pp. 7-50.
- 13 J. Gayo, *Ideas Jurídico-teológicas*, p. 51.
- 14 The same Agoncillo says also, “what distinguished the Spanish colonial system during the period of European colonization was the fact that the king and his ministers had a social conscience and tried hard to humanize the exploitative aspect of their imperialism” (Teodoro Agoncillo, *A Short History of the Philippines*, New York, 1969, pp. 38-40).
- 15 J. Gayo, *Ideas Jurídico-teológicas*, pp. 17-28; Lucio Gutierrez, *Historia de la Iglesia en Filipinas*, MAPFRE, Madrid 192, pp. 92-113; F. Villarroel, *Fray Bartolomé de las Casas*, pp. 120-121.
- 16 The best study on Domingo de Salazar is the doctoral thesis of Lucio Gutierrez, O. P., *Domingo de Salazar, 1512-1594, Primer Obispo de Filipinas. Un Estudio Sobre su Vida y Obra*, submitted to the Gregorian University, Rome, in 1974, partially published in Manila, 1979.
- 17 José Luis Porras Camúñez, *Sínodo de Manila de 1582*, Madrid CSIC, 1988, pp. 186 and 302.
- 18 See J. Gayo, *Ideas Jurídico-teológicas*, p. 188.
- 19 Letter of Fr. Miguel de Benavides addressed to his provincial prior in Manila and to the missionaries of Cagayan, Madrid, June 23, 1595 (manuscript copy in the Archives of the University of Santo Tomás, *Libros* 210, n. 4, published by J. Gayo in *Unitas*, XXI, 1 (January-March, 1948), p. 157.
- 20 The report of the bishop of Nueva Segovia to the king of Spain about the outcome of this referendum is published in F. Villarroel “The Church and the ‘Philippine Referendum’ of 1599,” in *Philippiniana Sacra*, XXXV, 103 (January-April 2000), pp. 115-118).

The Fernão de Magalhães Expedition in the Philippines. A Globalizing Event

DIGNA BALANGUE APILADO*

Globalization is currently a fashionable concept associated with the elimination of trade barriers among nations of the late 20th century. The word is usually understood in terms of economic linkages between dominant capitalist economies and the “underdeveloped” former colonies (e.g. the global system of Immanuel Wallerstein), but the concept of globalization may also be applied to the impact of the Ferdinand Magellan expedition in the world of 16th century Europe and Asia (Esler 2000). The Magellan voyage demonstrated with unassailable finality the physical connectivity of the continents, archipelagos and oceans of the earth. The expedition's arrival in the Philippines became the foundation of Spain's territorial claims in Asia. Finally, the expedition set into motion events that would engage Spain, Portugal and other European imperialist nations as they established their colonies in Asia.

*Associate professor at the Department of History, College of Social Sciences and Philosophy, University of the Philippines at Diliman, Quezon City. The Author has published journal articles on the Philippine Revolution, women's studies and 19th century Philippines. She has also read papers in local symposiums and at international conferences on history and Philippine Studies in the United States, Asia and Europe. Her area of interest is the history and culture of Luzon and the Ilocos region.

Professora Associada no Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Filosofia da Universidade das Filipinas (Diliman, Quezon City). Publicou já diversos artigos acerca da Revolução Filipina, sobre a condição feminina e sobre as Filipinas no século XIX. Apresentou igualmente diversas comunicações em simpósios nacionais e em conferências internacionais sobre História e sobre as Filipinas nos Estados Unidos, Ásia e Europa. Os seus interesses centram-se na história e cultura das regiões de Luzon e Ilocos.

For most Filipino historians, this singular event of 1521 marks a new epoch in the history of the Philippines; not so much that the archipelago was “discovered” by European explorers but that these islands would henceforth be included in the cartographic records or European maps of the “new lands” of Asia and would therefore become the object of future exploration and colonization. With this frame of reference, there are some considerations of the Magellan voyage to be taken into account in terms of Philippine historiography: firstly, as an event significant in itself to both the Philippines and Spain; and secondly, the events recorded through the account of Antonio Pigafetta (the official chronicler of the expedition). In presenting these comments, it should be mentioned that one difficulty for Filipino researchers of the early 16th century is the meagerness of primary sources in local libraries. For this article I have consulted the Pigafetta account (the Ambrosian Library copy) published in two volumes of *The Philippine Islands* (Blair and Robertson 1909), rather than the Filipiniana Book Guild edition that was simplified for general readership by its editors. The trend in history writing after the Philippines regained its independence in 1946 was to emphasize a national political history, downplaying in the process events that involved mainly the Spanish or Europeans. Such writings, by Teodoro Agoncillo for example, were a necessary corrective to earlier textbooks and research that were more a history of the Spanish or the Americans in the Philippines than a history of the Filipinos in their own country.

However, since the nationwide celebrations of the series of centennials of the Philippine Revolution from 1996 onward, historical writing has made a significant shift toward other areas such as social and cultural history, with increasing interest in historical periods other than the 19th century. A fresh assessment of events such as the Magellan expedition in the Philippines represents a contribution to this new direction.

THE MAGELLAN VOYAGE IN THE PHILIPPINES

The voyages of exploration accomplished by Portuguese mariners are impressive by any standard, with the opening of new sea routes in Africa, Asia and the Americas from the mid-15th to the early 16th centuries (Cameron 1966, Hale 1966). Succeeding generations of European expeditions (Goetzman 1986) spent the next two and a half centuries exploring further along these routes. The Magellan expedition set off from Spain in the latter part of this remarkable era of Iberian exploration (Thomas 2004), and Magellan's circumnavigation of the globe was in its time the longest maritime journey undertaken by humans. In this context, the Philippine episode of a few months in 1521 was actually quite a short segment of the three-year voyage, and the explorations around the islands of Visayas and Mindanao were a minor achievement among the much grander adventures of the expedition. But the Philippine episode was significant in that Magellan was killed in a battle in Mactan Island, a disastrous turn of events that was followed the next day by an attack on the surviving crew from which they barely escaped with their lives.

The death of the intrepid leader and the subsequent violent expulsion of the expedition from Cebu, where they had been guests of the chief, constituted a

series of catastrophes that the Europeans found difficult to understand given the cordial relations that they had established with the chief and the local people. In most English language textbooks on Western history that mention this event, the narrative comes off as another example of "native treachery" or of the hostility of "uncivilized tribes" who "typically" attack foreigners or outsiders as a matter of course. This view, not necessarily stated as such but nevertheless an underlying assumption by the textbook authors, is premised on the assertion that the European global expansion in search of knowledge and economic opportunity in the unexplored places of Asia was a grand, noble venture of the Europeans as explorers, empire builders, pioneers, and civilizers of non-white people.

Most modern-day Filipino historians interpret these events in Mactan and Cebu in terms of arrogant white intruders who presumed to defeat a local chief in battle, but were instead overwhelmed by superior force. Another way of looking at this event however is in terms of power relations among local chiefs, and trade relations between local chiefs and the larger political entities of Southeast Asia, notably the Chinese empire and lesser principalities through the centuries that dominated regional trade. Local warfare apparently had been endemic in archipelagic Southeast Asia, fueled by contests for personal prestige and access to foreign trade (Scott 1986, 1994; Warren 2002, Wolters 1999). These were subtle dynamics that the Europeans evidently did not fully comprehend at that time. When Magellan volunteered to fight the enemy of his host, the chief of Cebu, this was probably intended to be a display of European/Spanish military prowess and strength. But it is



Magellan shrine in Mactan Island.

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

possible that to the Cebuano chiefs, what Europeans would regard as a chivalrous gesture was actually a subtle diminution of Magellan's stature as the expedition leader: by volunteering himself and his men as warrior surrogates for the Cebu king against a lesser chief (Lapu-Lapu) of the tiny island of Mactan, Magellan had unwittingly demoted himself to the status of a vassal, in a social setting that granted paramount value to personal prestige. When Magellan failed to prove his boast and was instead killed in battle, the status of the Spaniards was further downgraded; the massacre that occurred a few days after could probably have been fueled by some social or religious offense that would have been overlooked or forgiven when the white men had seemed invincible, but would be punished by killing the offenders now that they were revealed as weak. This "clash of cultures" (Fagan 1999) is a theme that runs through the history of European colonization in Asia and elsewhere, and often had fatal consequences for all parties involved.

While the European expeditions had no desire to understand Asian cultures, the Magellan expedition was nonetheless a systematic search for information on new places and opportunities for trade and conquest. Accounts of the exploratory voyages of Portugal in the mid-15th century illustrate the means by which information on distances and latitudes was gathered so that every voyage could be replicated and extended further, particularly in waters off the continents of Africa and North America (Cameron 1966, Hale 1966). It appears that the data obtained by secret illegal incursions by Portuguese ships in the Caribbean and South America provided invaluable geographic information for the Magellan expedition, which expedited the search for the southern passage to the Pacific Ocean and thence to Asia, now named the Straits of Magellan. In regions where a strong maritime tradition had developed (India and Southeast Asia), Portuguese explorers obtained information by capturing expert local navigators or pilots who knew the regional waters, as Vasco de Gama did. Magellan likewise relied on information from the people of Islas de Ladrones that there were other islands further west (i.e., Samar and Leyte) with more food supplies. When the Spanish ships had to traverse the treacherous reefs and currents of the Visayas islands, the chiefs of Masao and Butuan in northern Mindanao, whom the Portuguese captain had befriended, accompanied

Magellan and his men to Cebu Island. After the Spanish ships left the kingdom of Borneo (Brunei in Borneo) in search of a passage to the Moluccas, they took as captives the passengers of a Luzon vessel to find out the best route to the Spice Islands south of Mindanao.

The navigational skills of Southeast Asian sailors had contributed to the development of a vigorous commercial network in the region. Although there does not seem to have been any systematic codification or recording of this information in the Southeast Asian principalities or kingdoms, it is clear, however, that mariners and navigators of Southeast Asian waters transmitted their skills and knowledge to apprentices orally and taught them through actual sailing. The Portuguese who had established a base in the Moluccas, and had begun explorations north along the western coasts of the Philippine archipelago by 1517 (Garcia 2002), had appropriated and recorded this information for themselves, integrating it into their formal system of knowledge. The Spanish expeditions (particularly those of the Loaysa, Saavedra and Villalobos to the Philippines after the Magellan voyage) did the same, and by combining their own cartographic and navigational records of magnetic compass direction, measurable distances and latitudes (that is, according to European data classification), they had expanded their knowledge faster and farther than local or regional entities such as the Chinese or the Arabs (Braudel 1981). The appropriation and inclusion of Asian local knowledge into a matrix of European scientific knowledge that was global in scope, and heretofore unprecedented, became part of the process of domination by the Portuguese and the Spanish of European-Asian trade by the 16th century.

THE PIGAFETTA CHRONICLES AND PHILIPPINE HISTORIOGRAPHY

The narrative of the Magellan expedition by Antonio Pigafetta, entitled *The First Voyage Around the World*, (Blair and Robertson 1909) is regarded as one of the major documents in Philippine historiography. In its English translation, this is an eyewitness narrative that is accessible to most researchers, and is therefore the primary source for the events of the Magellan voyage in the Philippines. The acute observation, open-minded attitude and detailed account of events by

THE HISTORIC FIRST JOURNEY OF GLOBALISATION

Pigafetta make his narrative an invaluable ethnographic source for Mindanao and central Visayas. The information therein validates data from other sources on early 16th century Philippines. The Pigafetta chronicles moreover live on in current Philippine historical debates, particularly for those scholars of local history and Church history in the Philippines. Finally, the Pigafetta account poses questions, presents puzzles and provides leads for further research.

For Filipino historians, interest in the Pigafetta account is primarily in the sections dealing with the Philippines. Antonio Pigafetta was such an excellent narrator that a Filipino reader is often unaware that the events of the Magellan expedition are filtered through the viewpoint and sensibilities of the Italian chronicler. In a sense, historians comprehend the events of 1521 through the interpretation of Pigafetta who emerges as the spokesman for the expedition members, a privileged passenger of the expedition who was observing his fellow Europeans and describing their experiences even as he likewise observed the peoples and cultures they encountered. His observations of the Filipinos are the first of a long series of narratives and accounts by Europeans (and later, Americans) of the people of the Philippines: we Filipinos have long been the object and subject of observation through the centuries, and we as historians have become accustomed to reading about ourselves in these accounts. Pigafetta's narrative is a significant validation of what is known so far of 16th century Philippines and Southeast Asia. The region at that time could be categorized into zones and sub-zones of trade and political relations, interlocking areas of commercial activity that were also layers and hierarchies of political and economic power and cultural influence, with the Chinese empire as the most dominant (Warren 2002, Scott 1984, Sar Desai 1994). Within the Philippine archipelago, two important centers of trade were Butuan in the northern coast of Mindanao island and Cebu in the central Visayas island group. Pigafetta's observations indicate that trading activities were a major concern of the local chiefs, that political alliances were based on a complex kinship system, and kinships were formed from political alliances. These complex alliances point to a large inter-island trade network still not fully understood that, in turn, was linked with other Southeast Asian principalities and to the immense China trade.

Also significant were the observations made by Pigafetta of the social mores of the Cebuano and Butuanon people, about which few historians (Scott 1994) have written. The duties of the local rulers to their subjects, the social hierarchies designated by ceremonial roles and manner of dress (or the lack of it), the status of women as defined by social rank, and rituals of welcome and friendship that signified mutual obligations, were all duly recorded in an account more detailed than that of many later observers. Pigafetta even compiled a glossary of common words that is one of the earliest examples of linguistic investigations in the Philippines, and which clearly shows the common Austronesian origins of many Philippine languages. In the narrative of Pigafetta, some incidents provide leads for further research. In the voyages of the expedition after Magellan's death, Pigafetta made mention of some ethnic groups living along the coasts of Mindanao (among these were supposed cannibals) which the expedition had heard of or encountered, puzzling bits of information from the 16th century that still need to be verified and researched by local historians. The connection of the Borneo rulers to the chiefs of "Luzon," noted by Pigafetta in the episode involving the captured Luzon vessel off Sulu Sea, needs more amplification (Wionzek 2002) in order to add to the current knowledge of the rulers of early 16th century Manila.

The Magellan expedition in the Philippines and the pertinent Pigafetta chronicle are still the subject of heated debate at present, specifically the controversy surrounding the location of the site of the "first [Catholic] Mass in the Philippines." Although seemingly insignificant and may even appear trivial, establishing the fact is very important to the people of the localities involved (de Jesus 1998, Butuan City Symposium 2002), as well as to scholars who write on the history of the Catholic Church in the Philippines (Schreurs 1998, Bernad 2004). Those who support the Butuan City site (in northern Mindanao) contend that the official recognition by the National Historical Institute (NHI) of the wrong site in Leyte province (in the Visayas) was a political decision imposed by the Leyte-born Imelda Romualdez Marcos, the wife of the dictator Ferdinand Marcos. That politically expedient action was reaffirmed in the late 1990s as historically correct by another committee convened by the NHI to review

A PRIMEIRA VIAGEM HISTÓRICA DA GLOBALIZAÇÃO

the issue. The subtext of this drawn-out controversy is that the discipline of history must not be manipulated for political gain, particularly one that conferred legitimacy on a dictatorship, and that past errors should be rectified by genuine and rigorous scholarship. This local controversy over a little-known

event may be far from the topic of globalization, but it can nevertheless be regarded as an extension through time of the global impact of the Magellan expedition and how its assessment or interpretation by modern historians of Philippine history still has to be brought to its full conclusion. **RC**

REFERENCES

Philippine sources

- Bernad, Miguel A., S. J. *The Great Island: Studies in the Exploration and Ethnography of Mindanao*. Quezon City: Ateneo de Manila Press, 2004.
- De Jesus, Vicente C. *Mazava: Magellan's Lost Harbor*. Paper read at the 41st Annual Meeting of the Society for the History of Discoveries, United States Library of Congress, Washington D.C., October 13, 2000.
- Pigafetta, Antonio. *Primo Viaggio Intorno al Mondo*. Translated by James Alexander Robertson in *The Philippine Islands, 1293-1898* edited by Emma Blair and James A. Robertson. Cleveland, Ohio: A.H. Clark, 1909, vols. 33-34.
- Sar Desai, D. R. *Southeast Asia, Past and Present*, 3rd ed. San Francisco: Westview Press, 1994, pp. 21-64.
- Schreurs, Peter. *Caraga Antigua: The Hispanization and Christianization of Agusan, Surigao and East Davao*, 2nd ed. Manila: National Historical Institute, 2000.
- Schreurs, Peter. *The Location of Pigafetta's Mazau, Butuan and Calagan, 1521-1571: A Bibliographic and Cartographic Evidence*. Manila: National Historical Institute, 1998.
- Scott, William Henry. *Barangay: Sixteenth-Century Philippine Culture and Society*. Quezon City: Ateneo de Manila University, 1994.
- Scott, William Henry. *Pre-Hispanic Source Materials for the Study of Philippine History*. Quezon City: New Day Publishers, 1984.
- Symposium on the Search for Magellan's Lost Port of Mazaua: Report on Historiographical, Geomorphological, Paleontological and Archaeological Studies*. Sponsored by the City of Butuan, the Butuan Historical and Cultural Foundation and the Department of Environment and Natural Resources (Republic of the Philippines). Quezon City: 12 March 2002.
- Warren, James F. *The Global Economy and the Sulu Zone: Connections, Commodities and Culture*. Quezon City: New Day Publishers, 2000.
- Warren, James F. *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Trading and the Birth of Ethnicity*. Quezon City: New Day Publishers, 2002.
- Wionzek, Karl-Heinz, ed. *Another Report about Magellan's Circumnavigation of the World: The Story of Fernando Oliveira*. Translated and with an Introduction by Pedro Sastre. Manila: National Historical Institute, 2002.

- Wolters, O.W. *History, Culture and Region in Southeast Asia Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1999, pp. 126-154.

Other reference materials

- Braudel, Fernand. *The Structure of Everyday Life: Civilization and Capitalism, 15th-18th Century*, vols. 1-3. Translated from the French by Sian Reynolds. New York: Harper and Row, 1979.
- Cameron, Ian. *Lodestone and Evening Star: The Epic Voyages of Discovery, 1493 B.C to 1896*. New York: E. P. Dutton and Company, 1966.
- Crosby, Alfred W., Jr. *The Columbian Exchange: Biological and Cultural Consequences of 1492*. Westport, Connecticut: Greenwood Press, 1972.
- Esler, Anthony. "From Pluralism to Globalism," pp. 329-335 (v. 1) in *The Human Venture: The Great Enterprise*, vols. 1-2. New Jersey: Prentice Hall, 2000.
- Fagan, Brian M. *Clash of Cultures*. London: Alhambra Press, 1999.
- Garcia, José Manuel. "Other Maps, other images: Portuguese Cartography of Southeast Asia and the Philippines, 1512-1571", in Garcia, José Manuel and Sousa, Ivo Carneiro de, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines*, [s.l.], CEPESA, 2002.
- Goetzman, William. *New Lands, New Men: America and the Second Great Age of Discovery*. New York: Penguin Books, 1986.
- Hale, John and The Editors of Time-Life Books. *Great Ages of Man. A History of the World's Cultures: Age of Exploration*. New York: Time Incorporated, 1966.
- Thomas, Hugh. *Rivers of Gold: The Rise of the Spanish Empire, from Columbus to Magellan*. New York: Random House, 2004.
- Maps**
- Mueller, Johann. "Insulae Philippines, 1702," in *Old Maps from Prints and Engravings*, Manila: 2004.
- Murillo, Fr. Pedro Velarde. Map of the Philippine archipelago of 1734," in Geronimo Berenguer de los Reyes Collection and Museum, Gateway Business Park, Cavite Province.
- Sanson, Nicolas. "Les Isles Philippines, 1693," in *Old Maps from Prints and Engravings*, 2004.
- van den Keere, Peter. "Insulis Philippines, 1598," in *Old Maps from Prints and Engravings*, 2004.

As Molucas, as Filipinas e os “Corredores” dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571

Representações Cruzadas de Interesses Divergentes?

IVO CARNEIRO DE SOUSA

A história da cartografia portuguesa do Sudeste Asiático e do Extremo Oriente começa a especializar-se cedo quando, entre 1511 e 1515, um jovem piloto e cartógrafo, Francisco Rodrigues, compilou cuidadosamente em precioso livro manuscrito um conjunto de informações náuticas e roteiros associado a um atlas universal, várias cartas do mundo asiático e 62 espectaculares desenhos, infelizmente inacabados, com vistas de costas das ilhas indonésias entre Alor e Java.¹ Desenhos e mapas recolhiam a experiência pessoal de Rodrigues ao lado das agitadas conquistas e explorações do governador Afonso de Albuquerque, estendendo-se desde o mar Vermelho a Malaca, incluindo igualmente a sua activa participação como piloto-mor na primeira viagem de “descobrimento” das Molucas, realizada em 1512. Apesar de menos originais, os textos náuticos e roteiros escritos pelo jovem piloto oferecem um primeiro roteiro da viagem de Malaca para a China que, intitulado precisamente *Caminho da China*, foi acrescentado no verso do fólio 37 do seu trabalho manuscrito. Trata-se de uma descrição pioneira importante em que Francisco Rodrigues vai seguindo e organizando informações inquiridas na grande cidade-porto de Malaca, talvez entre finais de 1512 e inícios de 1513. Repara-se que



este roteiro do caminho marítimo para o Sul da China utiliza uma medida denominada “jão”, de origem malaia, como, aliás, a toponímia registada,² obrigando a concluir que esta compilação se concretizou antes de Jorge Álvares visitar a China, em 1513, não convocando ainda as informações de origem portuguesa, difundidas apenas a partir de 1514.

Seja como for, é a impressionante qualidade e originalidade da cartografia de Francisco Rodrigues que inaugura verdadeiramente uma cartografia de produção portuguesa do Sudeste Asiático e dos mares do Sul da China. Assim, para além de um *Atlas Universal* de 13 cartas, exibindo uma colecção de mapas que se estende das costas da Europa Ocidental até à grande ilha de Java (fólios 18 a 30), o esforço manuscrito do jovem piloto oferece ainda outros 10 mapas do mundo asiático, combinando a sua experiência pessoal e, sobretudo, informação visitada em mapas orientais actualmente perdidos.³ Significativamente, a obra de Rodrigues preserva-se actualmente em livro manuscrito em que se copiou também a célebre *Suma Oriental* de Tomé Pires, um demorado trabalho encerrado por volta de 1515 em que se descrevem os principais tratos, populações e sociedades do mundo asiático. Esta obra

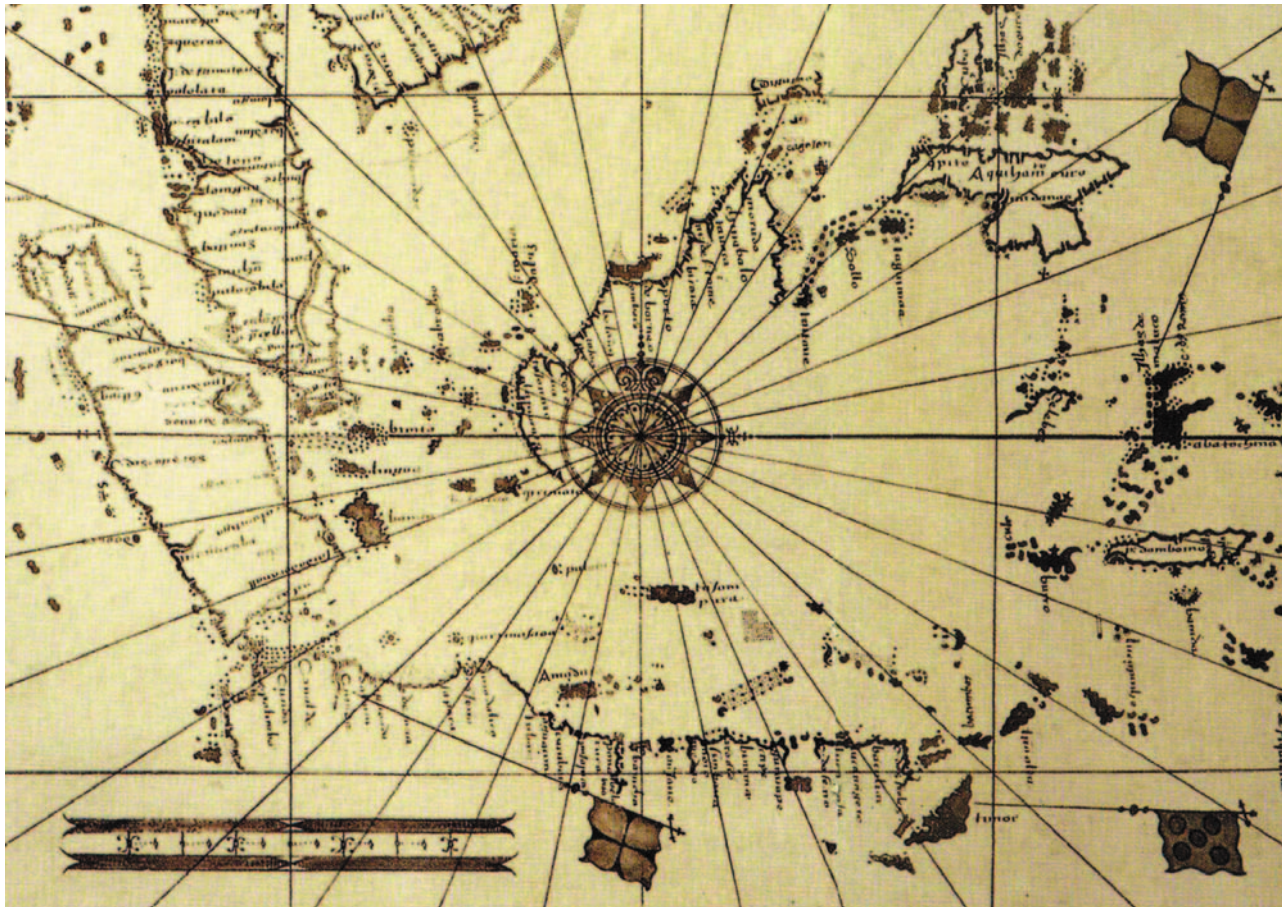
CARTOGRAFIA

comunica ainda com o *Livro* (“do que viu e ouviu no Oriente”) de Duarte Barbosa, concluído na Índia pelas mesmas datas, assim completando informação estratégica e pormenorizada sobre itinerários, produções, tratos e espaços políticos orientais. Estas três obras pioneiras dirigiram-se rapidamente para a corte manuelina e foram preservadas enquanto informação estratégica para os projectos régios nos espaços asiáticos não suscitando, por isso, difusão pública. Por isso, a cartografia portuguesa da Ásia conhecida após 1515 não mobilizou as “novidades” oferecidas pelo trabalho de Francisco Rodrigues, da mesma forma que a generosa colecção de informações da *Suma Oriental* acrescentadas ao *Livro* manuscrito do nosso piloto não se vazaram nas duas versões da obra de Tomé Pires que se conhecem, datando dos anos 20 do século XVI (a da Biblioteca Nacional de Lisboa e a que foi traduzida para italiano e impressa por

Ramusio em 1550), apresentando um texto muito mais reduzido do que o original, assim revelando o estreito controlo manuelino sobre a circulação das novas notícias cartográficas, comerciais e políticas chegadas dos espaços asiáticos.⁴ Devemos ao trabalho manuscrito de Francisco Rodrigues essa colecção de 10 mapas da Ásia que identificam os itinerários marítimos entre o Ceilão e Malaca, detalhando os espaços do mundo malaio-indonésio, mas desenhando mapas da Indonésia Oriental, das Filipinas e do Sul da China a partir de informação cartográfica e comercial asiática recolhida e adaptada em Malaca.

A cartografia portuguesa quinhentista posterior ao esforço informativo de Rodrigues, das cartas mais humildes aos grandes Atlas universais, não desenvolveu este *corpus* informativo. Em rigor, é preciso esperar mais de duas décadas para se descobrir na cartografia produzida por Gaspar Viegas, à volta de 1537, uma

Fig. 1: Anónimo, Gaspar Viegas, Sudeste Asiático, Atlas, c. 1537 (Biblioteca Riccardiana, Florença), in Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica [PMC]*, vol. I, Lisboa: [s.n.], 1960.



CARTOGRAPHY

primeira carta “autónoma” do Sudeste Asiático, espaço epocalmente variado e complexo que começava a receber uma interpretação culta como uma sorte de “Índias Orientais” marcadas pela insularidade e pela agitação mercantil imposta pelos ricos tráficos das especiarias da Indonésia Oriental. Observando com algum pormenor esta carta atribuída a Gaspar Viegas (Fig. 1), descobre-se uma associação competente entre o Sul da península malaia e do Vietname, desenhos completos de Samatra e representações inacabadas de Java e do Bornéu. Fechadas mostram-se as informações cartográficas de Timor, das ilhas de Banda, Amboíno e Molucas, nesta altura interpretadas como “ilhas de maluco”, centradas nas pequenas ínsulas de Ternate e Tidore. Mais para norte, a grande ilha de Mindanao assinala-se como “Aqui há muito ouro”, distinguindo-se da vizinha “Çubo”, rodeada de pequenas ínsulas designadas genericamente outras “ilhas do ouro”. Apesar de debuxados apenas pelos seus litorais norte, os desenhos de Java e Bornéu especializam uma impressionante colecção de topónimos que destaca os principais portos locais e as indicações sumárias das suas produções dominantes, informações que se fixam também tanto para Samatra como para a península malaia. Estrategicamente, enquanto uma rosa-dos-ventos colocada no centro da carta organiza tanto uma estratégia de ocultação de espaços desconhecidos quanto colabora na fixação de orientações e distâncias, dois grandes pendões com a cruz de Cristo e as quinas régias fixaram-se em Timor e no norte das Molucas “ocupando” simbolicamente extensos espaços marítimos em nome da coroa portuguesa. Em rigor, estas estratégias de ocultação e apropriação do espaço cartográfico do Sudeste Asiático recolhem as ondas de choque geradas pela viagem de Fernão de Magalhães, entre 1519 e 1522, impondo um primeiro caso de competição político-comercial entre os reinos ibéricos pela posse das Molucas e da circulação marítima entre o arquipélago que haveria de constituir as Filipinas.

Esta carta atribuída a Gaspar Viegas organiza um modelo cartográfico mas também representacional com evidente comunicação com as estratégias políticas e comerciais portuguesas no Sudeste Asiático, sublinhando duas polarizações fundamentais: a posição centrípeta de Malaca e a posição centrífuga das Molucas. Enquanto Malaca constitui o nó central das posições portuguesas neste vasto espaço do Sudeste Asiático, a construção de uma fortaleza portuguesa nas

Molucas, em Ternate, em 1522, responde mais, entre tratos e urgências, a essas consequências competitivas da grande viagem de Magalhães. Com efeito, desde o achamento das ilhas de Banda pela expedição portuguesa de 1512, dirigida por António Abreu e Francisco Serrão, a visita anual a estes espaços bastava para carregar as especiarias das ilhas das Drogas, incluindo o precioso cravinho das Molucas. Transportado por embarcações locais para Banda, estas ricas especiarias somadas ao sândalo branco de Timor carregavam-se e vendiam-se lucrativamente em Malaca sem a necessidade de mobilizar investimentos densos na fixação política portuguesa nos locais de produção no norte das Molucas, sobretudo entre Ternate e Tidore.⁵

A seguir, após a erecção de uma fortaleza e instalação de uma capitania portuguesa em Ternate, o interesse estratégico do Norte das Molucas e o seu abastecimento alimentar obrigam a sucessivos investimentos portugueses na identificação e circulação nas ilhas que, centradas em Mindanao, acabariam por fazer parte das futuras Filipinas, espaço tanto de resgates alimentares como de compra dos escravos necessários para suprir a crónica escassez de mão-de-obra nos transportes marítimos, no trabalho artesanal, servil e doméstico da presença portuguesa regional. Visitadas com as explorações dirigidas por Simão de Abreu, em 1523, e D. Jorge de Meneses, em 1526, Mindanao e os espaços insulares adjacentes são sistematicamente identificados durante a viagem de Simão de Vera que, em 1528, encontraria mesmo a morte na grande ilha do Sul das Filipinas.⁶ Neste período, o arquipélago testemunha novas chegadas espanholas com as viagens de Garcia Jofre Loáísa, em 1526, e de Álvaro de Saavedra, em 1528, obrigando a presença portuguesa na região centrada na fortaleza erguida em Ternate desde 1522 a investir em novos esforços de reconhecimento do sul das Filipinas.

Ao mesmo tempo, a coroa via-se quase rendida a assinar o tratado de Zaragoza, em 1529. Rememore-se que, neste difícil acordo, a Espanha desistia das suas pretensões sobre as Molucas, vendendo a Portugal todo o “direito, acção, domínio, propriedade e posse ou quase posse de todo o direito de navegar, contratar e comerciar que o Imperador e Rei de Castela tivesse e pudesse ter nas ilhas, lugares, terras e mares de Maluco pelo preço de 350 000 ducados de ouro”. Acrescentava, contudo, o tratado que se o imperador e os seus sucessores quisessem restituir o pagamento, ficaria

CARTOGRAFIA

desfeita a venda e cada parte retomaria o seu “direito de acção”. Em termos mais concretos, estabelecia-se ainda que o rei de Portugal não podia mandar levantar nas Molucas nem em 20 léguas em seu redor qualquer fortaleza. De qualquer modo, este estranho tratado em que o rei de Portugal comprava direitos que já lhe pertenciam pela vetusta demarcação de Tordesilhas alargava a exclusividade da circulação marítima portuguesa até 297,5 léguas a oriente das Molucas, definindo um novo meridiano passando pelas ilhas de Velas e São Tomé, o que passava a colocar também as Filipinas ainda mais claramente no interior da zona de influência portuguesa. Em consequência, a presença comercial, política e militar portuguesa nas Molucas procurou consolidar tratos e alianças em Mindanao que parece terem alcançado alguma comunicação com as explorações de João da Canha Pinto, em 1535. Nesta altura, era já claro que os portugueses das Molucas tinham especializado uma estrutura de trocas, cambiando produtos manufacturados e têxteis asiáticos por abastecimentos alimentares, sobretudo arroz, frutas e carnes. Este jogo de trocas incluía ainda, para além do resgate comercial de escravos, o recrutamento de mercenários que, habituados a circular entre os conflitos regionais, se mostravam importantes na defesa das fortalezas e das forças navais portuguesas entre Malaca e as Molucas. Esta frequência de trocas conduziu mesmo à celebração das primeiras alianças políticas com reis locais de Mindanao mobilizando o sistema tradicional de dádivas e juramento de sangue que devem ter consolidado os escambos estruturados com alguma demora entre a fortaleza portuguesa de Ternate e o Sul das futuras Filipinas.

Reproduzindo o modelo habitual da acumulação de estádios de contacto lusos na Ásia, após os tratos e as alianças políticas seguiam-se os inevitáveis esforços de evangelização com a sua projecção não apenas religiosa, mas também debruçada sobre os espaços do poder. Intensificando estes contactos e alianças, a missão de Francisco de Castro, em 1538, alargou o conhecimento geográfico do arquipélago contando com o apoio interessado do activo capitão da fortaleza de Ternate, António Galvão. Nas suas próprias memórias e crónicas, o capitão português recordava as numerosas conversões ao catolicismo, indicando que nas ilhas a mais de 200 léguas da fortaleza de Ternate “seis reis e rainhas, príncipes, infantes e outros grandes

senhores” haviam abraçado a fé cristã.⁸ Apesar de se encontrarem praticamente por identificar, estes primeiros esforços de conversão religiosa católica devem ter-se concentrado na ilha de Mindanao, concretizando esse modelo verticalista que dominava uma evangelização procurando assegurar a adesão dos grupos mais elevados locais e, a partir deles, assegurar a rendição ao cristianismo das suas populações. Mais tarde, a partir de 1543, a competição ibérica nas Filipinas intensifica-se cruzando as explorações de Ruy Lopes de Villalobos com as campanhas portuguesas de António de Almeida e Belchior Fernandes em direcção a Mindanao. Em seguida, tentando defender a comunicação política e comercial entre a presença portuguesa nas Molucas e o interesse da periferia “filipina”, a viagem dirigida em 1545 por Pêro Fidalgo alcança a ilha de Luzón, movimentações portuguesas que não impediram a fixação espanhola na ilha de Cebu, organizada por Miguel López Legazpi. Finalmente, a armada importante comandada por Gonçalo Pereira Marramaque⁹ enviada em 1566 pelo vice-rei D. Antão de Noronha de Goa para Malaca e as Molucas mostrou-se incapaz nos dois anos seguintes de contrariar, entre negociações e ataques, as posições fortificadas espanholas em Cebu, depois ampliadas em 1571 com a conquista de Manila e a expulsão do seu sultão, consolidando o processo de integração do arquipélago no mundo colonial espanhol.

As cartas e atlas que se sucedem ao trabalho atribuído a Gaspar Viegas reflectem estes investimentos estratégicos, mas também os seus limites e concorrências, cruzando uma progressiva qualificação do mundo malaio-indonésio e dos mares do Sul da China à ligação entre as Molucas e as futuras ilhas das Filipinas. Assim, uma carta anónima de cerca de 1540 continuava a exhibir dificuldades em encerrar os desenhos de Java, Bornéu e, mais ainda, Sulawesi, mas especializava a informação geográfica tanto o mundo insular regional das Molucas como o apuramento de Mindanao e dos grupos insulares adjacentes. Esta economia representacional persiste, cinco anos volvidos, num planisfério anónimo de cerca de 1545 (Fig. 2) em que a noção excessivamente geral de Ásia se casa com a ocultação agora promovida por sortes de “guerreiros” locais empunhando escudos com as armas régias portuguesas entre palmares e oásis que se estendem até ao grande Império do Meio, ainda deficientemente identificado.

CARTOGRAPHY



Fig. 2: Anónimo, Europa, África e Ásia (detalhe), Planisfério, c.1545 (Österreichische Nationalbibliothek, Viena), in *PMC*, I.

CARTOGRAFIA



Fig. 3: Lopo Homem, Planisfério de 1554. Cortesia do Instituto e Museo di Storia della Scienza, Florença.

As relações entre o mundo do Sudeste Asiático e as novas vantagens dos tratos do Japão abertos ao longo da década de 1540 permitem descobrir renovados investimentos cartográficos portugueses preservando a estrutura da informação anterior, mas especializando um mais claro entendimento do papel focal dos mares do Sul da China e debatendo entre ilhas mil a situação do arquipélago nipónico. No belíssimo planisfério feito em 1554 por Lopo Homem (Fig. 3) volta a descobrir-se que Java, Bornéu e Sulawesi ainda não se encerraram em desenho definitivo, contrastando com o esclarecimento mais pormenorizado do mundo das especiarias das Molucas, dos tratos dos sândalos de Timor e do interesse periférico de Mindanao e das suas ilhas adjacentes. Os “Lequios” que se discutem em torno do Japão aparecem agora espalhados por um fragmentado mundo insular próximo da península da Coreia que, concretizando essas simbólicas estratégias de apropriação do espaço ao gosto do príncipe, recebe o seu brasão com as armas régias portuguesas espalhadas também pela China, pelo golfo de Bengala e pela Índia.

Esta estruturação cartográfica persiste ainda no Atlas de 1558 de Diogo Homem (Fig. 4), mas inserindo mais firmemente o Sudeste Asiático no contexto dos mares do Sul da China (“mare chimorum”), agora dominando esta parte da carta em que se destaca também estrategicamente pela dimensão a legenda “Malucos”. Perderam-se pendões e brasões régios, mas uma constelação de montanhas consegue criar a ocultação necessária sobre a ignorância do interior da China e mesmo da Ásia Central para convidar os observadores colocados nas cortes e chancelarias de Lisboa a reordenar estes espaços em função da ordem dos tratos e da comunicação marítima entre os enclaves progressivamente mais coloniais da rede portuguesa nesta parte mais longínqua da Ásia.

Esta ordem representacional parece estribar a prolixa produção cartográfica portuguesa da década de sessenta do século XVI, mas concretizando alguns quase estranhos erros na ordem da distribuição geográfica dos espaços insulares de comunicação entre o Sudeste Asiático e os mares do Sul da China. Assim,

CARTOGRAPHY



Fig. 4: Diogo Homem, Sudere Asiático (detalle), Atlas de 1558 (British Library, Londres), in *PMC*, II.

CARTOGRAFIA



Fig. 5: Anónimo, Ásia (detalhe), Planisfério, c. 1560 (Biblioteca Valliceliana, Roma), in *PMC*, II.

um planisfério anónimo de cerca de 1560 (Fig. 5) reproduz novamente as relações e descrições anteriores: Java ainda não se fechou, tal como a grande ilha do Bornéu, mas Sulawesi dividiu-se, Celebes para um lado, Macaçar para outro. Fractura que também se observa no Atlas atribuído a Bartolomeu Velho (Fig. 6),

fugindo o desenho de Macaçar para o norte do Bornéu que, finalmente se fechou, mantendo-se persistente a ligação entre as Molucas e Mindanao quando ocorriam os afrontamentos derradeiros da circulação ibérica no arquipélago que se começava a baptizar de Filipinas.

CARTOGRAPHY

Neste período, tinham-se já acumulado algumas décadas de tráficos portugueses em várias ilhas do Sul da China em associação ao intenso contrabando com comerciantes sínicos das regiões de Guangdong e de Fujian. Estes riquíssimos tratos que mobilizavam muitos comerciantes e aventureiros privados, tantas vezes promovendo escambos longe do controlo oficial do chamado “Estado da Índia”, devem ter identificado o comércio florescente da prata japonesa com a China que abria novas possibilidades de inserção portuguesa em estruturas económicas em pleno andamento. Assim, entre 1542 e, documentadamente, desde 1543, embarcações portuguesas chegam às ilhas Ryukyu e conseguem desembarcar em Tanegashima para inaugurarem um continuado comércio com o arquipélago nipónico reunindo tanto navegações em

juncos chineses quanto em embarcações próprias, mas muitas vezes guiadas por pilotos chineses. Firmando um processo com evidente continuidade estratégica, um ou dois *kurofune* – os “navios negros” – passam a escambar com regularidade anual as sedas e porcelanas chinesas em troca das barras de prata japonesa.¹⁰ Trata-se de um processo que, desde os horizontes de 1557, beneficia da fixação portuguesa em Macau, escorando uma comunicação comercial mais do que lucrativa, assegurando provavelmente nos seus primeiros 40 anos carregamentos de prata japonesa no valor talvez de 500 000 cruzados, crescendo para 600 000 entre 1583-91 e alcançando um milhão no primeiro quartel do século XVII, duplicando de 13 para 26 toneladas.¹¹ Os lucros pingues destes escambos transformam estas viagens comerciais, desde cerca de 1550, num

Fig. 6: Anónimo, Bartolomeu Velho, Sudeste Asiático (detalhe), Atlas, c. 1560 (The Huntington Library, San Marino, California), in *PMC*, II.





monopólio que, sob o controlo de um capitão-mor, é distribuído por concessão régia pelos vice-reis e governadores que procuram privilegiar os serviços desses militares e funcionários que sustentavam o “Estado da Índia”. A seguir, as viagens passam mesmo a ser vendidas, geralmente por negociação fixa, chegando a sua concessão a ser leiloadada já pela primeira metade do século XVII. O longínquo monarca lusitano chegou a doar estas viagens a instituições municipais – como as de Cochim, Chaul, Malaca ou mesmo Macau – e presenteou também servidores elitários, mobilizados por uma viagem em que também os fretes particulares concorriam para os seus fundos lucros.

É provavelmente a importância destes tratos e da recente autorização para a fixação de comerciantes portugueses em Macau que poderá concorrer para explicar uma súbita alteração radical neste lento, mas seguro, processo de especialização cartográfica portuguesa do Sudeste Asiático e do Extremo Oriente. No belíssimo *Livro de Marinharia* anónimo de cerca de 1560 (Fig. 7), o desenho da ilha de Bornéu ainda não se fechou, mas as ilhas das Filipinas, desde os horizontes de Palawan, uniram-se súbita e estreitamente até chegarem à “costa de luções”: esta carta passa agora a exibir um equívoco corredor de ilhas assinalando enquanto “avenida” marítima o caminho para o Sul da China. Ao mesmo tempo, quase concorrencialmente, Diogo Homem continuava o seu criterioso trabalho de especialização do Sudeste Asiático. A sua cartografia ainda não conseguiu fechar um detalhado Bornéu no seu Atlas de 1561, aperfeiçoou-se a informação de Mindanao, não se resolvendo o problema de um Sulawesi fracturado em duas partes, mas ampliando-se em relação ao seu trabalho de 1558 a dimensão de uma Nova Guiné invadindo o Pacífico juntamente com um concorrencial pendão com as armas de Castela.

Esta competição pela representação deste espaço extremo-oriental aprofunda-se com o Atlas de aparato de Lázaro Luís, datável de 1563 (Fig. 8). Orientando legendas e espaços no sentido sul/norte, a grande região insular e marítima asiática encontra-se nitidamente dominada pelos mares do Sul da China e, mais ainda, pela encenação de uma cidade de Cantão como uma sorte de “Veneza”. Neste caso, o modelo de corredor



Fig. 8: Lázaro Luís, Sudeste Asiático e Sul da China, Atlas de 1563 (Academia das Ciências de Lisboa), in *PMC*, II.

volta a sublinhar uma “costa dos luções” estendendo-se rectilinearmente de forma exacerbada entre Palawan e a “ilha Formosa”. Com esta encenação, o que se mostra cartograficamente mais relevante é que todo o Sudeste Asiático caiu esmagado nos braços do Sul da China que passa a dominar a geografia de uma vasta região de tratos e navegações compósitas.

A competição entre dois modelos instala-se na cartografia portuguesa. Sebastião Lopes, no Atlas de 1565, exagera e amplia o modelo em corredor de uma longa “costa de luções”, alinhando o caminho para uma cidade de Cantão que domina e oculta toda a “Tartaria”. Convenientemente, um junco chinês vigia junto a este corredor. Mais abaixo, o Bornéu está quase a fechar-se, as Celebes investigam-se e o “maluco” apenas se acompanha por uma única ilha mais a norte, Mindanao. Em contraste, Diogo Homem mantém em duas cartas do seu Atlas de 1568 todas as pormenorização anteriores, mas alarga a dimensão da Nova

Fig. 7: Anónimo, Sudeste Asiático, *Livro de Marinharia*, c. 1560 (Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, Lisboa), in *PMC*, I.

CARTOGRAFIA



Fig. 9: Fernão Vaz Dourado, Sudeste Asiático, Atlas de 1571 (Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lisboa), in *PMC*, III.

Guiné num Pacífico em que domina o desenho de uma baleia que, muito mais tarde, já pelos finais do século XVIII e princípios do século XIX, ajudaria a mobilizar uma primeira emigração de pescadores açoreanos em direcção ao Pacífico, sobretudo em torno dessas ilhas Sandwich que se tornariam no famoso arquipélago do Hawaii.

Finalmente, esta competição cartográfica tem um vencedor oficial. Em 1571, o Atlas de Fernão Vaz Dourado (Fig. 9) com o seu aparato ao gosto do rei consagra uma carta ao Sudeste Asiático em que esse corredor de ilhas entre Palawan e Taiwan sublinha o interesse maior de uma nova polarização comercial e política centrada nos tratos do Sul da China e no opulento escambo da prata japonesa. Um pendão régio do monarca português voou convenientemente para o Japão. Por isso, em 1584, quando foram recebidos em

Lisboa quatro jovens “príncipes” japoneses – Mancio Ito, Miguel Chijawa Seiyemon, Julião Nakaura e Martinho Hara – foi o trabalho cartográfico de Dourado que serviu para ilustrar tanto a posição geográfica do Japão como o seu interesse estratégico nos investimentos comerciais, políticos e missionários portugueses.¹²

Ao contrário, nos criteriosos Atlas desenhados por Diogo Homem em 1558, 1561 e 1565, ampliando as competências do grande planisfério feito pelo seu pai, Lopo Homem, em 1554, a pormenorização das Filipinas é alargada, legendada e destacada como espaço relevante para a circulação e exploração marítimas portuguesas. Talvez não por acaso, Lopo Homem havia sido um dos principais cartógrafos que representaram os interesses do rei de Portugal nas conversações de Elvas-Badajoz, em 1524, chegando mesmo a defender

com evidente exagero, cinco anos mais tarde, que as Molucas se encontravam 400 léguas dentro da demarcação portuguesa, assim tentando arrastar toda a região insular do Sudeste Asiático para a esfera da exclusividade de circulação marítima portuguesa. Muito menos por acaso, o seu filho Diogo Homem haveria de se ver forçado a exilar-se cerca de 1547, recebendo em Inglaterra e, depois, significativamente, em Veneza as informações de comerciantes e agentes portugueses e europeus que sublinhavam o grande

interesse comercial dessas ilhas mil que se estendiam de Java às Filipinas. A questão que importa investigar futuramente consiste em procurar saber se este debate cartográfico se pode explicar apenas, quase ingenuamente, pela “ignorância” ou “desconhecimento” geográficos ou se esconde, mais complexamente, uma outra competição entre interesses privados e oficiais portugueses na ordem da movimentação e das comunicações comerciais no Sudeste Asiático e no Extremo Oriente. **RC**

NOTAS

- 1 *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, leitura e notas de Armando Cortesão. Coimbra: Acta Universitatis Conimbricensis, 1978.
- 2 Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins: Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000, p. 143.
- 3 José Manuel García & Ivo Carneiro de Sousa, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002.
- 4 Rui Manuel Loureiro, *O Manuscrito de Lisboa da 'Suma Oriental' de Tomé Pires*, Macau: Instituto Português do Oriente, 1996, pp. 37-43.
- 5 Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisboa: Ed. Presença, 1982, pp. 135-158.
- 6 Seguimos e resumimos José Manuel García, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Lisboa: CEPESA, 2003.
- 7 Ivo Carneiro de Sousa, *Maritime Power, Trade and Rights in Portuguese Presence in Asia*. Lisboa: CEPESA, 2005.
- 8 António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, (edição de Visconde de Lagoa), Porto: Livraria Civilização Editora, 1987 [1563]; António Galvão, *Treatise on the Molucas (c. 1544): Probably the preliminary version of António Galvão's lost História das Molucas* (edição de Hubert Jacobs), Roma: Jesuit Historical Institute, 1971.
- 9 M. Augusta Lima Cruz, “A viagem de Gonçalo Pereira Marramaque do Minho às Molucas ou os itinerários da fidalguia portuguesa no Oriente”, in *Studia*, Lisboa, n.º 49 (1989), p. 315-340.
- 10 Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 137.
- 11 Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 138.
- 12 *Ambasceria d'ère giapponesi al Summo Pontifice estratta dal libro i delle opere sul Giappone del padre Daniello Bartoli D. C. D. G.*, Nápoles: Stabilimento Tipografico di Andrea Festa, 1851; G. Bercht “Documenti del saggio storico sulle antiche ambasciate giapponesi in Itália”, *Archivio veneto*, volume XIV, 1877; G. Gutiérrez, *La prima ambasceria giapponese in Italia. Dall'ignorata cronaca di un diarista e cosmografo milanese del XVI secolo (Cronaca di Urbano Monte)*, Milão: 1938; J. A. Pinto & Henri Bernard, “Les Instructions du Père Valignano pour l'ambassade japonaise en Europe”, *Monumenta Nipponica*, vol. VI, 1943, pp. 395-396; Carlos Francisco Moura, “Notícias da visita feita a algumas terras do Alentejo pela primeira embaixada japonesa à Europa (1584-1585)”, *A Cidade de Évora*, Évora, n.º 51-52, 1968-1969; A. Boscaro, “The first japanese ambassadors to Europe. Political background for a religious journey”, Tóquio: Kokusai Bunka Shinkokai, *Bulletin*, n.º 103, 1970; *idem*, “Sixteenth century european printed works on the first japanese mission to Europe”, Leiden: E. J. Brill, 1973; Maria Manuela Silva & José Marinho Álvares, “A primeira embaixada japonesa à Europa, 1582-1586: significado epocal da viagem”, in *Ensaio Luso-Nipónico*, Lisboa, [s. n.], 1986; Diego Yuuki, *Os Quatro Legados dos Daimios de Quiuxu após Regressarem ao Japão*, Macau, Instituto Cultural de Macau, Serviços Culturais da Embaixada de Portugal em Tóquio, Câmara Municipal de Omura, 1990.

REFERÊNCIAS

Fontes

- Barros, João de, 1988-2001, *Ásia de João de Barros*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 4 vols. [1552, 1563, 1615].
- Castanheda, Fernão Lopes de, 1979, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses* (edição de M. Lopes de Almeida), Porto, Lello & Irmão Editores, 2 vols. [1551 e 1561].
- Castro, Afonso de, 1867, *As Possessões Portuguezas na Oceania*, Lisboa, Imprensa Nacional.
- Cortesão, Armando, 1944, *The Suma Oriental of Tomé Pires. An Account of the East From the Red Sea to Japan written in Malacca and India in 1512-1515, and the Book of Francisco Rodrigues*, London, Hakluyt Society.
- _____, 1978, *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra, Universidade de Coimbra.
- Correia, Gaspar, 1975, *Lendas da Índia*, (edição de M. Lopes de Almeida), Porto, Lello & Irmão Editores, 4 vols.
- Couto, Diogo do, 1974-1975, *Dos Feitos, que os Portugueses Fizeram na Conquista, e Descobrimento das Terras, e Mares do Oriente* [ed. de Nicolau Pagliarini, Lisboa, Régia Oficina Tipográfica,

CARTOGRAFIA

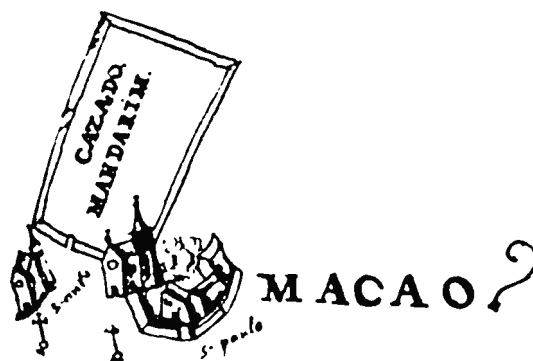
- 1778-1788, 15 volumes], ed. fac-similada, Lisboa, Livraria Sam Carlos.
- Forbes, Henry O., 1885, *A naturalist's wonderings in the Eastern Archipelago: A Narrative of Travel and Exploration from 1878 to 1883*, New Yorker, Harper & Brothers.
- Galvão, António, 1987, *Tratado dos Descobrimentos*, (edição de Visconde de Lagoa), Porto, Livraria Civilização Editora [1563].
- , 1971, *Treatise on the Molucas (c. 1544): Probably the preliminary version of António Galvão's lost História das Molucas* (edição de Hubert Jacobs), Roma, Jesuit Historical Institute.
- Gonçalves, Sebastião, 1957-1962, *Primeira Parte da História dos Religiosos da Companhia de Jesus nos Reinos e Províncias da Índia Oriental*, (ed. José Wicki), Coimbra, Atlântida.
- Hartmann, A., 1967, "The Augustinians in Golden Goa according to a manuscript by Félix de Jesus", in *Analecta Augustiniana*, XXX, pp. 5-174.
- Jacobs, Hubert, 1988, *The Jesuit Makassar Documents*, Roma, Jesuit Historical Institute, pp. 152-157.
- Sá, Artur Basílio de, 1955, *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955, vol. 3, pp. 192-343.
- , 1955, *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, vol. 6, pp. 163-294.
- Santos, Frei João dos, 1609, *Etiópia Oriental e Vária História de Cousas Notáveis do Oriente*, Évora, Manoel de Lyra.
- Soledade, Frei Fernando da, 1705-1721, *História Seráfica Cronológica da Ordem de S. Francisco na Província de Portugal*, Lisboa, 1705-1721.
- Sousa, Francisco de, 1710, *Oriente Conquistado pelos Padres da Companhia de Jesus da Província de Goa*, Lisboa, Valentim da Costa Deslandes.
- Sousa, Frei Luís de, 1977, *História de S. Domingos*, (ed. M. Lopes de Almeida), Porto, Lello & Irmão-Editores, 2 vols.
- Trindade, Frei Paulo da, 1962-1967, *Conquista Espiritual do Oriente*, (ed. F. Félix Lopes), 3 vols., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.
- Vitória Francisco de, 1960, *Relecciones Teológicas*, Madrid, BAC.
- Wallace, Alfred Russel, 2000, *The Malay Archipelago*, Singapura, Periplus.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes, 1973, "Filipinas y el tratado de Tordesillas", in *El Tratado de Tordesillas e su proyeccion*, Valladolid, tomo I, pp. 229-240.
- Emmerson, Donald K., 1984, "Southeast Asia. What's in a Name", in *Journal of Southeast Asian Studies*, 15, pp. 1-21.
- França, António Pinto da, 2000, *Pengaruh Portugis di Indonesia*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan.
- , António Pinto da, 2003, *A Influência Portuguesa na Indonésia*, Lisboa, Prefácio.
- Garcia, José Manuel, 2003, *As Filipinas na Historiografia Portuguesa do Século XVI. Philippines in Portuguese 16th century historiography*, Porto, CEPESA.
- Garcia, José Manuel & Sousa, Ivo Carneiro de, 2003, *The First Portuguese Maps and Sketches of Southeast Asia and the Philippines 1512-1571*, [s.l.], CEPESA, 2002.
- Godinho, Vitorino Magalhães, 1982, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, III, Lisboa, Ed. Presença.
- Lombard, Denys, 1990, *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*. Paris, EHESS, 3 vols.
- Marques, João Francisco, 1989, *A Parenética Portuguesa e a Restauração*. Porto, Centro de História da Universidade do Porto/INIC.
- Merêa, Paulo, 1937, "Os juristas portugueses e a doutrina do *mare clausum*", in *Novos Estudos de Direito*, Barcelos.
- Mulder, Niels, 2000, *Inside Southeast Asia. Religion, Everyday Life, Cultural Change*, Chiang Mai, Silkworm Books.
- Rego, António da Silva, 1940, *O Padroado Português no Oriente*, Lisboa, Agência Geral das Colónias.
- Santa Maria, Carmelo Saenz de, 1973, "Cortes y Alvarado en busca de la especiería", in *El Tratado de Tordesillas e su proyeccion*, Valladolid, tomo I, pp. 211-227.
- Santos, João Marinho dos, 1998, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*. Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Sar Desai, D. R., 1997, *Southeast Asia. Past & Present*, Colorado, Westview Press.
- Sousa, Ivo Carneiro de & Leirissa, R. Z., 2001, *Indonesia-Portugal: Five Hundred Years of Historical Relationship*, Lisboa, CEPESA.
- Steinberg, David Joel (ed.), 1987, *In search of Southeast Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press.
- Suárez, Thomas, 1999, *Early Mapping of Southeast Asia*, Singapura, Periplus.
- Tjandrasmita, Uka, 2001, "The Indonesian harbour cities and the coming of the Portuguese", in Sousa, Ivo Carneiro de & Leirissa, R. Z., *Indonesia-Portugal: Five Hundred Years of Historical Relationship*, Lisboa, CEPESA.
- Vale, A. M. Martins do, 2002, *Entre a Cruz e o Dragão. O Padroado Português na China no Século XVIII*, Lisboa, Fundação Oriente.
- Winichakul, Thongchai, 1998, *Siam Mapped. A History of the Geo-Body of a Nation*, Chiang Mai, Silkworm Books.
- Wong, R. Bin, 2001, "Entre monde et nation: les régions braudeliennes en Asie", in *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 56, pp. 5-41.

Bibliografia

Mapas de Macau dos Séculos XVI e XVII

Inventário, Descrição e Análise Comparativa de Espécimes Cartográficos Europeus e Chineses

FRANCISCO ROQUE DE OLIVEIRA* E JIN GUO PING**



IDEIAS PRÉVIAS

Neste artigo iremos inventariar e descrever brevemente os principais espécimes cartográficos europeus e chineses dos séculos XVI e XVII que cuidaram da representação de Macau. Concentrar-nos-emos, sobretudo, naqueles mapas, plantas e vistas panorâmicas cuja escala permite vislumbrar a mancha urbana e/ou os principais pormenores do edificado. A partir daí, centraremos a nossa leitura na identificação da origem e da fortuna dos principais modelos reproduzidos. No seu

conjunto, trata-se de um espólio muito menos divulgado que os desenhos e pinturas de Macau realizados durante os séculos XVIII e XIX, das conhecidas plantas de fortalezas da primeira metade de setecentos guardadas no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa, aos vários óleos anónimos oitocentistas da chamada Escola de Macau, passando pelos esboços pitorescos de George Chinnery (Londres, 1774-Macau, 1852). Ainda assim, os objectos aqui seleccionados possuem uma importância indiscutível, bastando lembrar que, independentemente da maior ou menor exactidão das respectivas representações, constituem os únicos testemunhos visuais contemporâneos dos primeiros dois séculos da existência do território que chegaram até aos dias de hoje.

Como ponto de partida para o nosso inquérito dispomos das imagens de Macau recolhidas por Charles R. Boxer no livro *Macau na Época da Restauração* (*Macao Three Hundred Years Ago*) (Macau, 1942) e por Luís Silveira no volume III do seu *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar* (Lisboa, 1956). Dispomos também das imagens e reflexões que Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota dedicaram à maioria dos documentos portugueses reproduzidos nestes dois títulos e que dispersaram pelos

* Doutorado em Geografia Humana pela Universitat Autònoma de Barcelona (Espanha). Investigador do Centro de História de Além-Mar, Universidade Nova de Lisboa. Bolseiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (Portugal).

Ph.D. in Human Geography from Barcelona's Universitat Autònoma. Researcher at the Centre for Overseas History at Lisbon's Universidade Nova. Currently holds a scholarship from the Foundation for Science and Technology (Portugal).

** 金国平 Tradutor e investigador da História de Macau e da História das Relações Sino-Portuguesas. Licenciado em Linguística Hispânica pela Universidade de Línguas Estrangeiras de Pequim e pós-graduado em Língua e Cultura Portuguesa pela mesma Universidade.

Translator and researcher of the History of Macao and of the History of Sino-Portuguese Relations. He holds a degree in Hispanics from Beijing University of Foreign Studies and a post-graduate diploma in Portuguese Language and Culture awarded by the same university.

CARTOGRAFIA

tomos IV e V dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* (Lisboa, 1960).

Depois de somados os catálogos proporcionados por estas três obras de referência, constatámos que apenas acontece uma ou outra omissão menor no que toca aos exemplares de cartografia europeia conhecidos. No entanto, em qualquer dessas mesmas obras excluiu-se a cartografia chinesa de Macau

referente ao período que tratamos. Ora, isso não só significa o esquecimento de alguns dos mais interessantes mapas que retrataram Macau nos seus primórdios, como sucede que uma das mais interessantes ilações que uma análise conjunta de mapas ocidentais e orientais permite retirar prende-se com o modo como o modelo europeu que denominaremos “de Pedro Barreto de Resende” foi

transformado pela mão de artífices e desenhadores chineses ou apropriado como fonte de informação específica sobre Macau por alguns dos protagonistas do poder central chinês. A inversa não é menos verdadeira, conforme constatará quem notar as influências chinesas acolhidas na carta regional, com o traçado do delta dos rios do Oeste e das Pérolas e a península de Macau, que o português Jorge Pinto de Azevedo inseriu entre as páginas de um célebre manuscrito que endereçou ao rei D. João IV de Portugal, em meados do século XVII.

São frequentes os ensaios que se propõem reconstituir as características e a evolução da malha



Fig. 1 - Planta de Macau, incluída num Atlas Miscelânea com trabalhos do cartógrafo luso-malaio Manuel Godinho de Erédia (manuscrito de c. 1615-c. 1622, desaparecido). Talvez seja a mais antiga imagem da península de Macau depois de consumado o estabelecimento dos portugueses. Este esboço tanto poderá ter sido cópia de um mapa existente em Goa, como de um protótipo cedido a Erédia por alguém que conhecesse o terreno. In Armando Cortesão & Avelino Teixeira da Mota (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica [PMC]*, vol. 3, Lisboa, [s. n.], 1960, est. 270.



Fig. 2 - Planta de Macau de Pedro Barreto de Resende, incluída no *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental* de António Bocarro (manuscrito de 1635, Biblioteca Pública de Évora, Portugal). O desenho oferece uma representação muito detalhada de Macau da época em que, na sequência dos ataques holandeses de 1603-1622, se concluiu a construção das principais fortificações (1622-1638). Esta composição serviu de modelo para inúmeras imagens do território divulgadas até ao século XIX, tanto europeias como chinesas. In Luís Filipe Barreto, *Cartografia de Macau. Séculos XVI e XVII*, p. 31 (não numerada).

urbana do território macaense – ou, pelo menos, a cronologia do aparecimento de certos traçados viários e de algum edificado – tomando como referência os sinais fixados na cartografia coeva. Ainda que se trate de uma tarefa por demais aliciante, os resultados deste tipo de exercício tendem a ser decepcionantes. De resto, outra coisa não seria de esperar. É que, como também veremos, a maioria das imagens de Macau disponíveis para este período tende a confrontar-se com uma de duas limitações recorrentes: ou constitui uma cópia de imagens mais antigas (a dita questão da perpetuação dos modelos) ou não chega a tirar partido do conhecimento efectivo do terreno por parte do cartógrafo, ou de quem actuou como seu informador, porque a escala escolhida condiciona uma simplificação considerável dos pormenores urbanos representados. No caso específico da cartografia chinesa tradicional acontece ainda a interferência de formas simbólicas de representação do espaço, as quais – junto com padrões estéticos não menos

próprios – fazem com que a generalidade destes exemplares não possam ser interpretados com os mesmos critérios que usamos para a leitura dos mapas ocidentais. Apesar de toda a força que as imagens possuem será sempre útil ter presente estas diferenças de raiz e as incompatibilidades que elas geram.

PRIMEIROS MODELOS PORTUGUESES

Tanto quanto se conhece, Macau aparece mencionado pela primeira vez na cartografia europeia num mapa da Ásia Oriental (de Ceilão ao Japão) que o cartógrafo luso-indiano Fernão Vaz Dourado desenhou em 1570, ou seja, pouco mais de uma década depois deste estabelecimento português se ter afirmado como a principal plataforma para o comércio sino-nipónico (*Atlas Universal*, The Huntington Library, San Marino, Califórnia)¹. Numa série de cartas náuticas do mesmo espaço geográfico, datadas de entre 1571 e 1580, Vaz

CARTOGRAFIA

Dourado repete a inscrição do topónimo “macao” que aí aparecera, colocando-o sempre sobre a margem esquerda do delta do rio do Oeste. Porém, a escala empregue em todas estas representações não permite o registo de quaisquer pormenores da respectiva estrutura urbana.

Se exceptuarmos os múltiplos elementos sobre a ocupação do sítio, facultados pela documentação escrita que foi sendo produzida desde os primórdios da presença lusa em Macau, é possível que a mais antiga sugestão visual individualizada e não fantasiosa da península de Macau de que há notícia seja um desenho saído da mão de outro cartógrafo luso-asiático, Manuel Godinho de Erédia. Trata-se do esboço cartográfico

incluído num atlas-miscelânea de c. 1615-c. 1622, que pertenceu à colecção de Carlos M. Machado Figueira (Lisboa), mas cujo paradeiro se desconhece (Fig. 1). Este esboço tanto poderá ter sido cópia de um mapa existente em Goa como de um protótipo cedido a Erédia por alguém que conhecesse o terreno².

O traçado de Godinho de Erédia é pouco detalhado, tal como o confirma a ausência de casas de habitação na zona ocupada pelos europeus, as quais, mesmo que precárias, se sabe terem sido erigidas em grande número logo nas décadas de 1560 e 1570. Apesar disso, torna nítida a coexistência de uma cidade cristã e de uma cidade chinesa, separadas uma da outra, mas preenchendo toda a área entre a Praia Grande e a

Fig. 3 - Planta de Macau de autor anónimo, realizada a partir do desenho original de Pedro Barreto de Resende e incluída no *Livro do Estado da Índia Oriental* (manuscrito de c. 1636, Bibliothèque Nationale, Paris). In Luís Filipe Barreto, *Cartografia...*, p. 35 (não numerada).





Fig. 4 - Planta de Macau de autor anónimo, xilogravada, realizada a partir do desenho original de Pedro Barreto de Resende e incluída no vol. III da *Ásia Portuguesa* de Manuel de Faria e Sousa (Lisboa, 1675). In Isabel Cid, *Macau e o Oriente na Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora (Séculos XVI a XIX)*, p. 21.

Praia Pequena. Regista os perímetros murados da residência mandarinal e da cerca que os jesuítas fizeram levantar no monte de São Paulo, a qual foi concluída por volta de 1606 e antecedeu a fortaleza do Monte (por seu turno, praticamente terminada em 1622). Marca também as principais igrejas, ermidas e/ou baterias nos pontos elevados (Nossa Senhora da Guia, São Francisco, Barra) tal como o sítio do templo chinês da Barra (Ma Kok Miu/Ma Ge Miao, ou Templo da Deusa A-Má), encravado entre a colina da Barra e o “sorgidoro” (Porto Interior). Na margem Norte, entre um denso arvoredo e o istmo, marca ainda algumas casas, representando a aldeia chinesa de Wangxia (Mongha).

Há que notar que este esboço está inserido numa série de cartas relativamente homogênea, antecedida por um frontispício com o título *Livro de Plataforma das Fortalezas da Índia*. É certo que a planta de Macau dada por Erédia nada tem do rigor das várias plantas de fortalezas que encontramos nesta série. No entanto,

pormenoriza todos os pontos da península com valia estratégica, possibilitando uma leitura eminentemente militar do conjunto. É crível que se tratasse de um apontamento para um desenho mais consistente do sistema defensivo, interrompido por falta de elementos.

É ainda através da iconografia portuguesa que temos as representações mais aproximadas e detalhadas de Macau da época em que, na sequência dos ataques holandeses de 1603-1622, se concluiu a construção das principais fortificações (1622-1638). O modelo de referência corresponde à planta desenhada por Pedro Barreto de Resende, funcionário da Matrícula Geral de Goa e secretário pessoal do vice-rei D. Miguel de Noronha. Esta planta (Fig. 2) foi concebida para ilustrar o *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental*, que o cronista da Índia António Bocarro compilou em 1635 a pedido do rei Filipe III de Portugal (ms. Biblioteca Pública de Évora)³.

CARTOGRAFIA

Trata-se de uma vista à *vol d'oiseau*, num plano deslocado 90° para Oeste, que toma de frente o Porto Interior e tem o istmo e as Portas do Cerco (muradas em 1573) no canto inferior esquerdo. À semelhança das restantes 47 plantas que compõem este livro, o desenho de Macau não tem escala nem orientação. É também nítido que privilegia os pormenores do sistema defensivo em detrimento do edificado civil, em particular dos aldeamentos chineses situados fora das muralhas. Contudo, permite a leitura de uma cidade de casas modestas de planta rectangular, adaptadas à morfologia do terreno e agrupadas em núcleos, que sabemos corresponderem às principais zonas de ocupação ou eixos de crescimento que vinham do século XVI: Porto, Santo António–Patane, Monte–Sé e Rua Central (Rua Direita)–Penha. As ruas são tortuosas, existem grandes terreiros adjacentes às igrejas e a organização em lotes subentende um crescimento

espontâneo, carente de planeamento prévio⁴. Além do destaque concedido às igrejas e fortificações (centralidade absoluta no quadrado perfeito da fortaleza de São Paulo do Monte), assinala Wangxia, entre arvoredos e campos de cultivo, e o que parece ser o templo chinês da Barra.

Esta representação repete-se na segunda das duas vias originais do *Livro das Plantas* de Bocarro (ms. 1635, dito de Oxford)⁵, na cópia do mesmo livro atribuída a João Teixeira Albernaz I (ms. c. 1635, Biblioteca Nacional de Madrid)⁶ e na cópia assinada por António de Mariz Carneiro (in *Descrição da Fortaleza de Sofala, e das mais da Índia*, ms. 1639, Biblioteca Nacional de Lisboa)⁷. O protótipo do *Livro* de Bocarro serviu de base à planta intitulada “Demonstração da Cidade de Machao” (Fig. 3) que está no exemplar do *Livro do Estado da Índia Oriental* de Pedro Barreto de Resende (ms. c. 1636, Bibliothèque Nationale, Paris)⁸. Aqui, o

Fig. 5 - Planta de Macau, de autor anónimo, provavelmente realizada em Macau a partir do desenho original de Pedro Barreto de Resende. Desenho a cores sobre suporte de papel (c. 1678?, pertencente Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim). In Wu Zhiliang, *Segredos da Sobrevivência. História Política de Macau*, entre pp. 62 e 63.



CARTOGRAPHY



Fig. 6 - Planta de Macau pintada sobre tela envernizada. Obra de autor anónimo, provavelmente macaense, realizada a partir do desenho original de Pedro Barreto de Resende (c. 1678?, pertencente Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim). In Wu Zhiliang, *Segredos da Sobrevivência...*, entre pp. 62 e 63 (verso).

desenho original surge muito simplificado, desaparecendo boa parte dos símbolos de vegetação, reduzindo-se as proporções das casas e igrejas e eliminando-se vários pormenores de carácter militar, como as peças de artilharia instaladas nos fortes e nas muralhas. A mão de Resende reaparece na planta de Macau incluída no exemplar do *Livro do Estado* de 1646 (British Museum, Londres)⁹, mas volta a ser substituída no desenho esquemático atribuído a João Nunes Tinoco (ms. 1663, Biblioteca da Ajuda, Lisboa), o qual copia o do códice anónimo de Paris¹⁰.

Também a planta de Macau, de autor anónimo, integrada c. 1640 no *Livro de Plataforma das Fortalezas da Índia* de Manuel Godinho de Erédia (ms. original c. 1620, Fortaleza São Julião da Barra, Oeiras) corresponde à simplificação de um protótipo desconhecido do *Livro* de Resende, tendo evidentes analogias com o códice de Paris¹¹. Os detalhes são de tal forma expurgados, de modo a valorizar a muralha e demais pontos defensivos, que Wangxia eclipsa-se por completo do desenho. Esta imagem é decalcada na carta gravada de “Macao” (Fig. 4) que surge a acompanhar o volume III da *Ásia Portuguesa* de Manuel de Faria e Sousa (Lisboa, Officina de Antonio Craesbeeck, 1675)¹². Outra simplificação um pouco

diferente do modelo do *Livro* de Resende – onde reaparece Wangxia, mas se reduz ainda mais a densidade edificada intramuros –, encontra-se na planta do “Porto de Macao” inserta no *Livro de Plataforma das Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental* (ms. c. 1640, Biblioteca do Palácio Ducal de Vila Viçosa)¹³.

Foram recentemente identificadas nas colecções chinesas duas pinturas de Macau, as quais incluem, sobrepostos ao desenho, caracteres manchus mais ou menos extensos. Fora este pormenor, é patente que as imagens em causa constituem simples variações sobre o modelo de Resende, com traços pictóricos de exclusiva inspiração europeia. Apesar das diferenças que exibem entre si, comungam também de certo tipo de originalidades em relação àquele modelo, o que prova que existiu uma estreita interdependência entre elas. Seguindo a ordem pela qual têm aparecido reproduzidas, a primeira (Fig. 5) corresponde a uma pintura que os catálogos sugerem que seja datada de c. 1679-1682¹⁴, enquanto sobre a segunda (Fig. 6) apenas se indica que terá sido elaborada nos primeiros tempos da dinastia Qing¹⁵.

A mais precisa destas duas datações remete-nos, de imediato, para o tempo da missão diplomática que

CARTOGRAFIA

o cidadão de Macau Bento Pereira de Faria conduziu a Pequim, em nome dos interesses da sua cidade, em 1678. Pouco antes, desenrolara-se a embaixada de Manuel de Saldanha a Pequim (1667-1670), mas sucede que é a propósito da missão de Bento Pereira que surge a notícia de que a delegação portuguesa levava como presente uma pintura representando Macau, a qual tinha sido executada por um pintor local pelo preço de dois pardaus¹⁶. Sucede também que a segunda destas imagens está pintada sobre uma tela envernizada de dimensões consideráveis. Como Bento Pereira partiu para Pequim no início de 1678 – e como é elevada a probabilidade de alguma destas peça coincidir com a que então levou consigo para a corte do imperador Kangxi –, além de insistirmos na origem portuguesa ou macaense de ambas, devemos considerar a hipótese de qualquer delas ter sido executada à volta de 1678.

Olhando o panorama do casario – de um imaculado branco mediterrânico – que a primeira destas imagens oferece, detecta-se que essa representação está mais próxima do traço original de Barreto de Resende do que de qualquer uma das posteriores simplificações do respectivo modelo já descritas. As principais diferenças face a esse mesmo modelo de partida traduzem-se no acrescento de alguns perímetros amuralhados e na supressão de outros, numa maior precisão do risco da maioria das fortalezas e peças de artilharia, nas bandeiras com a cruz de Cristo levantadas dentro dessas fortalezas e na aparente ausência da silhueta de qualquer navio – dizemos aparente, porque alguma ou algumas das nove grandes legendas em manchu que, manifestamente, foram acrescentadas ao desenho (assinalando as sete baterias e fortalezas principais, as Portas do Cerco e o templo de A-Má), podem ter ocultado o bosquejo de alguma nave.

A segunda destas pinturas de Macau alonga em relação à anterior o traçado do conjunto do território sem que, no entanto, desse prolongamento longitudinal resulte qualquer ganho informativo de monta. A este propósito, a ideia que fica é a de que se tratou apenas de ajustar a imagem que ia ser copiada à forma e às dimensões da tela disponível. Esta pintura não traz as extensas legendas informativas que



Fig. 7 - Vista de Macau, reproduzida na tampa de uma arca de madeira. Trabalho sino-português anónimo, realizado a partir do desenho original de Pedro Barreto de Resende (século XVIII, colecção Comandante Alpoim Calvão, Cascais, Portugal). In *As Ruínas de S. Paulo – Um Monumento para o Futuro*, p. 54.

CARTOGRAPHY



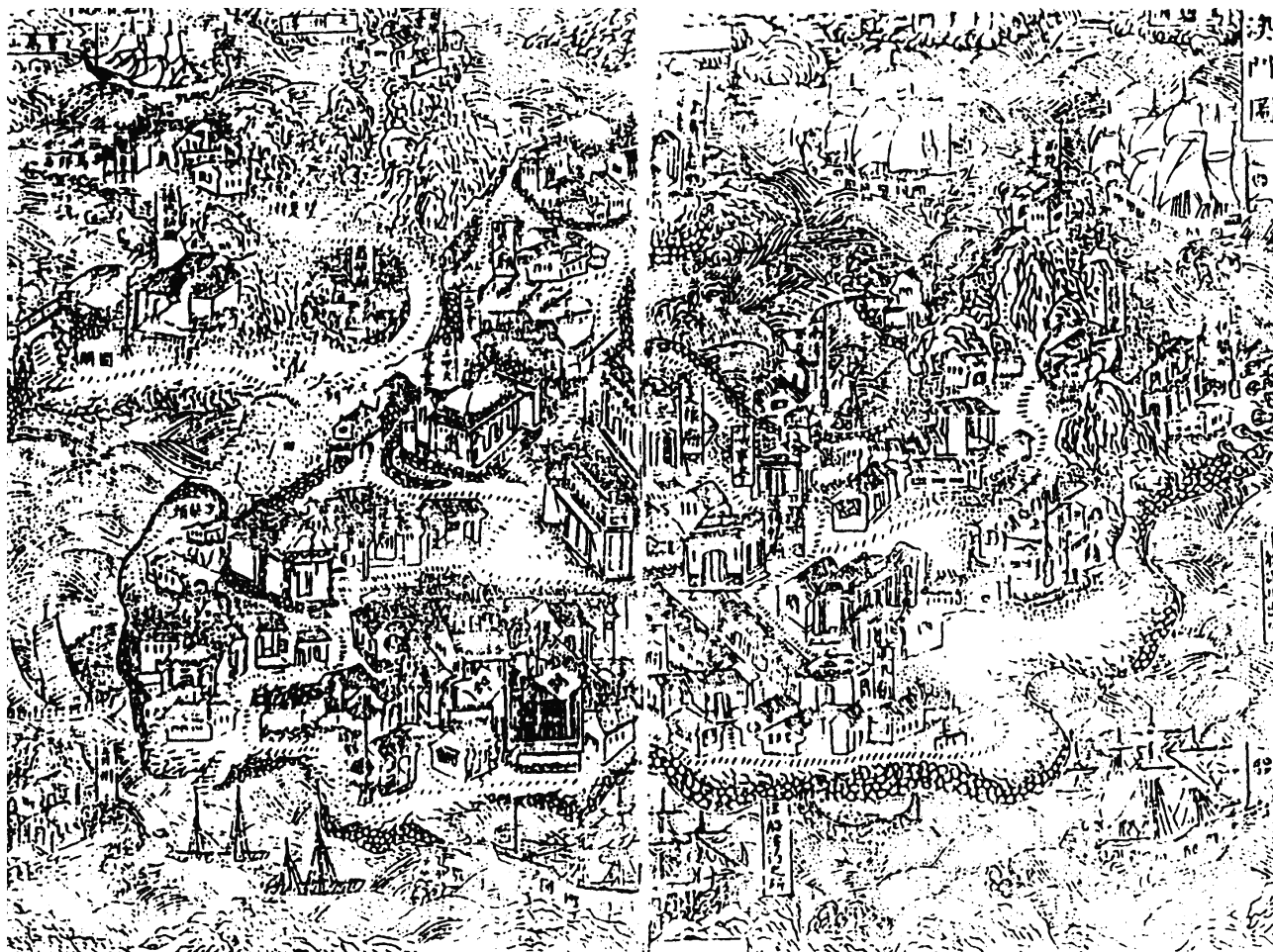
CARTOGRAFIA

assinalámos terem sido acrescentadas à gravura precedente. Em compensação, mostra maior densidade dos edifícios implantados intramuros, acrescenta algum casario, tanto nos terrenos situados entre a fortaleza do Monte e as Portas do Cerco, como na Ilha Verde, para além de multiplicar o número de cais que bordejam o Porto Interior. De qualquer modo, pelo menos em pormenores como as fortificações, as peças de artilharia nelas dispostas ou a geografia das ilhas que rodeiam Macau, confirma-se que existe um vínculo directo entre esta imagem e a anterior gravura pertencente aos arquivos chineses: em nenhuma das outras várias versões do desenho de Resende que já conhecíamos foram desenhados assim esses mesmos pormenores.

A atestar a popularidade do modelo genérico de Pedro Barreto de Resende, existem as duas vistas de Macau reproduzidas, já no século XVIII, nas tampas

de duas arcas de madeira lacada de negro e ouro. Trabalhos chineses de encomenda portuguesa quase idênticos, integram, respectivamente, as colecções do Museu Nacional de Arte Antiga (Lisboa)¹⁷ e do comandante Alpoim Calvão (Cascais) (Fig. 7)¹⁸. No centro da moldura superior do primeiro destes exemplares pode ler-se “MACAO ANNO DE 1746”. Sendo certo que, por exemplo, faz desaparecer boa parte da muralha, que já representa a fachada de pedra da Igreja de São Paulo (concluída c. 1637) e que trabalha a vegetação de acordo com o gosto oriental, o modelo tomado é ainda o de Barreto de Resende.

Fig. 8 - Mapa de Macau, de autor chinês de autor anónimo. Integra a *Guangdong Tongzhi*, impressa em 1731. Observam-se evidentes semelhanças entre esta representação da cidade e o desenho de Macau produzido por Pedro Barreto de Resende, em 1635. Esta gravura constitui um dos melhores exemplos de síntese sino-portuguesa ou sino-europeia no campo da cartografia, tendo servido de base para várias imagens do território incluídas em obras chinesas até ao século XIX.



CARTOGRAPHY

Apesar de se tratar de um objecto cartográfico de elaboração chinesa – e de, por via dele, continuarmos a pisar um tempo cronológico ligeiramente adiantado em relação àquele que elegemos para este artigo –, não podemos deixar de referir o mapa de Macau que faz parte da *Guangdong Tongzhi* (Monografia Geral da Província de Cantão), de 1731¹⁹. (Fig. 8) O motivo pelo qual o fazemos continua a ser dado pelas impressionantes semelhanças que se observam entre esta representação e o desenho de Macau difundido por Barreto de Resende. Mais: a sua influência na cartografia chinesa posterior foi tanta ou tão pouca que o mesmíssimo traçado de 1731 – de um claro hibridismo sino-português ou sino-europeu – volta a ser escolhido para representar o espaço macaense em obras tão tardias como a *Aomen Jilüe* (Monografia Abreviada de Macau) de 1751²⁰ (Fig. 9) ou a edição actualizada da *Guangdong Tongzhi*, de Ruan Yuan, publicada em 1822²¹. Neste

último caso acrescentou-se a representação de Qianshan (Casa Branca), a pequena cidade onde residia um dos mandarins que detinha jurisdição no território macaense. Tal aparece de acordo com a forma convencional das cartas chinesas, isto é, como uma fortaleza circular, com as entradas assinaladas por grandes pórticos e o interior preenchido por legendas e um conjunto mínimo de edifícios, mas de proporções propositadamente exageradas. Como resultado de tudo isto, duas tradições cartográficas distintas e aparentemente inconciliáveis fundiram-se num mesmo mapa.

No capítulo da cartografia chinesa manuscrita, há também que deixar aqui uma nota sobre um mapa

Fig. 9 - Mapa de Macau, de autor chinês anónimo. Integra a *Aomen Jilüe*, impressa em 1751. Esta imagem retoma o mapa de Macau da *Guangdong Tongzhi*, impressa 20 anos antes.



CARTOGRAFIA



CARTOGRAPHY



do início do século XIX (Fig. 10) que representa o sul da ilha de Xiangshan, de novo segundo uma perspectiva tomada de oeste. Além de Macau, também abrange o perímetro de Qianshan, este desenhado outra vez de acordo com os padrões de figuração chineses²². Este mapa foi concebido para ser anexado a um memorial ao Trono apresentado pelo vice-rei de Cantão, Wu Xiongguang, em 1808²³. No sector ocupado pelos portugueses, dá a ver pouco mais ou menos o mesmo perfil urbano saído das mãos de Barreto de Resende, salvo no pormenor dos muros e fortificações – que aqui não surgem, com excepção das Portas do Cerco. Muitas das principais formas do relevo das áreas que circundam a península evocam as que encontrámos no mapa de Macau que incorpora extensas legendas em manchu. Exactamente como nesse outro mapa, também este difere dos desenhos de Macau produzidos a partir do padrão de Resende que existem nas colecções europeias porque, ao contrário destes, assinala o local dos principais postos defensivos com várias bandeiras.

Uma legenda escrita sobre o Canal da Taipa instrui sobre a presença de navios ingleses na zona. Outras legendas, que noticiam que os “soldados e bárbaros do Mar do Oeste” (os portugueses) foram substituídos em algumas fortalezas pelos “soldados bárbaros ingleses”, ajudam a situar o contexto em que a carta foi desenhada: depois de cerca de seis anos durante os quais a presença de navios britânicos nas proximidades de Macau foi constante, em Setembro de 1808 uma força expedicionária comandada pelo almirante Drury desembarcou no território, ocupou as fortalezas da Guia e de São Francisco, tendo reembarcado no final desse ano, pressionada pelos cerca de 80 000 homens que o exército chinês entretanto fizera avançar até às portas da cidade. Em qualquer caso, o que, acima de tudo, torna a impressionar nesta imagem urbana de Macau é a semelhança que ela oferece em relação ao longínquo arquétipo resendiano.

Fig. 10 - Mapa parcial da ilha de Xiangshan, com Qianshan e Macau. Este mapa foi anexado a um memorial ao Trono apresentado pelo vice-rei de Cantão, Wu Xiongguang, em 1808. Retrata o momento da ocupação das fortalezas da Guia e de S. Francisco por parte da força expedicionária inglesa comandada pelo almirante Drury. Enquanto no canto superior esquerdo do desenho aparece representada Qianshan (Casa Branca) de acordo com a forma convencional das cartas chinesas, para o traçado da cidade de Macau o cartógrafo chinês utilizou o esquema produzido por Pedro Barreto de Resende, em 1635. Como resultado, duas tradições cartográficas aparentemente inconciliáveis fundiram-se num mesmo mapa.

CARTOGRAFIA



Fig. 11 - Mapa da foz dos rios do Oeste e das Pérolas, com a península de Macau, incluído no manuscrito intitulado *Aduertencias ha Coroa del Rey Dom João 4º*, de Jorge Pinto de Azevedo (manuscrito de 1646, Biblioteca da Ajuda, Lisboa). In Luís Filipe Barreto, *Cartografia...*, p. 45 (não numerada).

MACAU EM MAPAS REGIONAIS E CARTAS NÁUTICAS PORTUGUESAS

Nada tem a ver com o modelo de Pedro Barreto de Resende o desenho da cidade de Macau (Fig. 11) que surge no desenho aguarelado de Cantão e do delta dos rios do Oeste e das Pérolas, de Ainão até Lantau, apenas às *Aduertencias ha Coroa del Rey Dom João 4º* do antes mencionado Jorge Pinto de Azevedo. Ao contrário do texto em si – que visa caracterizar a situação portuguesa no Oriente e propor soluções para a crise em que vivia mergulhada em meados de seiscentos –, não é líquido que o mapa em causa tenha sido obra deste português então residente em Macau (ms. 1646, Biblioteca da

Ajuda, Lisboa)²⁴. Tal não invalida que, pelo menos, tanto para as legendas como para a representação das construções das cidades e povoados ou das áreas agricultadas, o traço seja reconhecidamente português/europeu. Mas já o esquema global corresponde, *grosso modo*, ao das cartas gerais chinesas da província de Guangdong. A atenção está centrada na massa continental, reduzindo-se ao mínimo os elementos respeitantes à península macaense, os quais são desenhados sem perspectiva e muito desproporcionados: Portas do Cerco, muralha do lado norte, principais acidentes topográficos, quatro edifícios (distribuídos de forma muito parecida às igrejas representadas na planta de Erédia) e cinco pontos providos de peças de artilharia

CARTOGRAPHY



Fig. 12 - Carta náutica portuguesa do estuário dos rios do Oeste e das Pérolas, com Macau e ilhas adjacentes (manuscrito de finais do século XVI-início do século XVII, Biblioteca Nacional de Lisboa). In *Macau: Cartography of the West-East Encounter*, p. 136.

(provavelmente as fortalezas ou os fortes de São Paulo do Monte, de São Francisco, da Guia, de Nossa Senhora do Bomparto e de São Tiago da Barra). Percebe-se que fosse esta a escala eleita pelo autor das *Aduertencias*, já que, no seu texto, Pinto de Azevedo demora-se na planificação de um ataque militar a Cantão a partir de Macau e na subsequente ocupação dos “rios e mar da pintura” (*Aduertencias ha Coroa*, fol. 27r.).

A escala empregue torna a condicionar a pormenorização dos elementos do edificado urbano que nos é dada a ver no desenho de “Macao” (Fig. 12) inserto numa das mais antigas representações da respectiva península: a que se descobre na carta náutica das ilhas do estuário dos rios do Oeste e das Pérolas,

manuscrito a tinta da China e aguadas a cores, sobre pergaminho, que existe na Biblioteca Nacional de Lisboa (Secção de Iconografia; cota: D. 89 R.)²⁵. Trabalho anónimo, mas que apenas incorpora topónimos portugueses, cremos que seja datado do início do século XVII. À semelhança do mapa de Pinto de Azevedo, tem o norte no topo e abrange uma extensa linha de costa, neste caso começada a marcar um pouco a ocidente da “I[lh]ª Alta” e interrompida, a oriente, por alturas de “Lantao falso”²⁶, frente a uma correnteza de ilhas dispostas com uma orientação NE-SO e de que fazem parte as “de pedra”, “de Lema”, “Furada”, “Lemy” e “atravessada”. Perto do centro deste troço de litoral surge a foz do “Rio de Camtaõ”.

CARTOGRAFIA

Cabem dentro do perímetro da pequena península que constitui a extremidade sul da ilha de “Amção” (Anção/Xiangshan) a legenda que indica Macau, tal como outra que situa a “porta do cerco” e, ainda, a quadrícula de uma fortaleza. Esta última está desenhada na proximidade do extremo sudoeste da península, à entrada da barra do Porto Interior. Se a sua forma evoca as representações canónicas da fortaleza de São Paulo, já esta localização equívoca remete, antes do mais, para o sítio onde se erguia o Forte do Patane

Fig. 13 - Planta de Macau, de autor anónimo, incluída no vol. VIII de *Petits Voyages*, colectânea de relatos de viagem pelo Oriente editada por Hans-Theodor e Hans-Israel de Bry (Frankfurt-am-Main, 1606 e 1607). Foi a primeira gravura do território de Macau impressa na Europa. Composição em boa medida aleatória, realizada a partir de um protótipo que pode ter sido o mesmo que foi utilizado por Pedro Barreto de Resende c. 1635, esta vista de Macau viria a servir de modelo a múltiplas gravuras holandesas, alemãs, inglesas, venezianas ou francesas do século XVII. In Teodoro de Bry, *Asia y África* (1597-1628), p. 281.

ou da Palanchica, desarticulado em 1604 por imposição das autoridades chinesas. O ancoradouro do Porto Interior é ilustrado por um signo convencional, a sul da “I[lla] verde” (Qingzhou), enquanto na parte norte da ilha de Xiangshan uma legenda indica a localização da “casa branca” (Qianshan).

É nítido que esta carta foi pensada para auxiliar a navegação que entrava e saía da barra de Macau. Tal explica a inscrição de escalas ao longo das esquadrias inferior e direita, o desenho de uma rosa-dos-ventos e a marcação de linhas de rumo. O mesmo propósito prático condiciona o facto de estar despida de qualquer desenho de construções, salvo o daquelas duas que são visíveis em Xiangshan, mais uma terceira a assinalar o lugar da morte de São Francisco Xavier, na ilha de “Samchoaõ Verd[adei]ro”²⁷. Acrescente-se que esta mesma carta deve ter servido de modelo para um



CARTOGRAPHY

portulano hidrográfico também guardado na Biblioteca Nacional de Lisboa, que uma análise ao papel fez datar de meados do século XVIII e que tem as seguintes indicações principais: “CHINA – TERRA DAS CONXAS”²⁸. Traçado em papel branco e tinta da China (restaurado e colado noutra folha), amplia a área da carta náutica primitiva, tanto para oeste como para este, além de a corrigir pontualmente e de lhe acrescentar vários topónimos e indicações sobre profundidades. Na ilha de Xiangshan desaparecem todos os traços relativos a construções, ficando apenas os principais sinais do relevo, que já se percebiam na carta mais antiga.

Muito mais interrogações nos levanta a planta de Macau reproduzida por Luís Silveira no terceiro volume do referido *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar* com a identificação de Estampa 836²⁹. Parecendo não mostrar qualquer legenda, dá-nos uma perspectiva da península macaense enquadrada de modo semelhante à solução divulgada por Pedro Barreto de Resende, ou seja, com o istmo sobre a esquerda do desenho e o canto inferior direito preenchido com uma vista parcial da ilha da Lapa. No entanto, incorpora uma rosa-dos-ventos e, sobretudo, exhibe um traço globalmente parecido com as imagens de Macau difundidas nos Países Baixos por Johannes Vingboons e François Valentyn, que descreveremos a seguir. Na mesma obra, Silveira não só deixa em aberto a hipótese desta carta estar desenhada sobre papel de arroz, como hesita entre classificá-la como do século XVI ou do século XVII. Acrescenta estar à guarda da Biblioteca Nacional de Lisboa, mas também nada indica sobre as suas dimensões³⁰. Até há data, foram vãs as nossas pesquisas para conseguir localizar este documento.

Também se pode encontrar uma imagem desta planta entre as páginas da mais recente edição de *Fortificações de Macau*, de Jorge Graça (Macau, 1984), que a copiou do catálogo de Luís Silveira, assim como as indicações que já aí constavam a propósito dela³¹. Depois disso, surgiu ainda no livro *Macau. Estudos de Antropologia Portuguesa dos Trópicos* (Lisboa, 1996), obra de Almerindo Lessa publicada postumamente, mas desta vez acrescida da legenda (não justificada) que indica tratar-se de um desenho de c. 1582, feito sobre papel de arroz³². Em qualquer caso, não só a densidade da malha urbana, como os contornos bem perceptíveis das principais fortalezas, obrigam-nos a situá-lo como nunca anterior ao início da segunda década de

seiscentos. Por observação das deficientes reproduções disponíveis, parece perceber-se que o manuscrito está vincado a meio, provável resultado de se encontrar – ou de se haver encontrado – acondicionado entre as folhas de um códice.

OUTRAS CARTOGRAFIAS EUROPEIAS

Ainda antes de se iniciar a circulação do modelo de Pedro Barreto de Resende por via do *Livro das Plantas* de António Bocarro, os impressores Hans-Theodor e Hans-Israel de Bry imprimiram uma vista de “Amacao” (Fig. 13) no volume VIII da edição alemã das suas *Petits Voyages* (Frankfurt-am-Main, 1606; ed. idêntica em latim, Frankfurt-am-Main, 1607)³³. Este título designava a série “oriental” da colecção de relatos de viagem dita *Collectiones Peregrinationum in Indiam Oriental et Indiam Occidentalem*, programada e lançada pelo famoso cartógrafo e editor flamengo Theodor de Bry, pai de ambos (25 vols., 1590-1634).

Esta vista de Macau – que foi a primeira gravura deste território a ser impressa – é tomada do mesmo ângulo escolhido por Barreto de Resende. O enquadramento também é idêntico. Já os contornos do litoral estão um pouco modificados, sobretudo em consequência de um prolongamento claramente arbitrário do extremo sudeste da península em direcção ao oriente, como que para permitir um maior equilíbrio estético do conjunto. As partes altas do terreno são sinalizadas por pequenas elevações, o que contribui para dar a perspectiva de uma cidade quase plana. Em relação ao desenho de Resende, o número de casas é reduzido, é ampliada a dimensão de cada unidade do edificado (que ganha formas norte-europeias), conserva-se a ideia de distintos núcleos distribuídos de modo anárquico, assim como a presença dominante de algumas igrejas, diante de amplos terreiros. Também se mantém a leitura original de Resende de duas zonas de ancoragem (Porto Interior e Praia Grande). Apenas existe um pequeno troço fortificado no sector norte. A norte da Praia Grande, inventa-se a presença de uma estrutura exótica, talvez para sugerir um templo chinês. Há cenas de lavoura, de mar e de transporte de bens, destacando-se as figuras que carregam liteiras e aquelas de homens ocidentais que atravessam as ruas protegidos por guarda-sóis empunhados por escravos ou serviçais, tal qual em muitas gravuras holandesas da época que ilustravam a vida dos portugueses na Índia.

CARTOGRAFIA



Fig. 14 - Planta de Macau, de autor anónimo, incluída no vol. II da colectânea *Begin ende Voortganch Van de Vereenighde Nederlantsche Geochtroyeerde Oost-Indische Compagnie*, de Isaac Commelin (Amesterdão, 1646). In Charles R. Boxer, *Macau na Época da Restauração*, p. 80.

Composição em boa medida aleatória, sobre um protótipo que pode ter sido comum ao que serviu a Barreto de Resende *c.* 1635 (o que não surpreende, sabendo-se da intensa circulação de espécimes cartográficos lusos nos Países Baixos a partir de finais do século XVI), a vista de Macau editada pelos irmãos De Bry em 1606 e 1607 vai servir de modelo a múltiplas gravuras holandesas, alemãs, inglesas, venezianas ou francesas do século XVII. É o caso da representação que surge na margem do mapa da Ásia de Willem Janszoon Blaeu de 1608, em cuja gravação terá colaborado Hessel Gerritsz (*Nova et exacta Asia geographica descriptio*; reedições: W. J. Blaeu (1612), Henricus Hondius (1624), Nicolas Visscher (1657), Alexis-Hubert Jaillot (1679) – referência apenas às cópias disponíveis e datadas)³⁴. A mesma representação reaparece nas margens dos mapas da Ásia de W. J. Blaeu de 1617 (*Asia noviter delineata*, com várias reedições até ao final da década de 1650), de Pieter van den Keere de 1614, de J. Hondius de 1619 e 1623 (*Asia recens*

summa cura delineata) e de John Speed de 1627 (in *Prospects of the Most Famous Parts of the World*; nove reedições até 1676), na margem dos mapas-múndi em dois hemisférios de anónimo-Petrus Plancius de *c.* 1619 e de P. Plancius de 1607, editado por Cornelis Danckerts em 1651 (*Universi orbi tabula de integro delineata*) ou, ainda, nas margens da imitação veneziana do original de W. J. Blaeu editada por Stefano Scolari (1646) e do *New, Plaine, and Exact Map of Asia* de Robert Walton (1658).

Numa estampa de “Maccavw” (Fig. 14), reproduzida na colectânea *Begin ende Voortganch Van de Vereenighde Nederlantsche Geochtroyeerde Oost-Indische Compagnie* (Origem e Progresso da Companhia Reunida Neerlandesa Privilegiada das Índias Orientais), que Isaac Commelin editou e reeditou em Amesterdão entre 1645 e 1646, voltamos a ter uma vista assaz simplificada e fantasiosa tomada da ilha da Lapa. Ainda que denunciando bastantes traços do esquema dos De Bry, este desenho – que acompanha a descrição

CARTOGRAPHY



Fig. 15 - Planta de Macau, de autor anónimo, incluída no livro *Het Gezantschap Der Neerlandtsche Oost-Indische Compagnie, Aan Den Groten Tartarischen Cham, Den tegenwoordigen Keizer Van China*, de Jan Nieuwhoff (Amesterdão, 1665). Esta vista urbana multiplica os perfis artificiais, típicos de uma cidade do Norte da Europa, que já se observavam na imagem de Macau editada em 1606-1607 pelos irmãos De Bry. In *As Ruínas de S. Paulo – Um Monumento para o Futuro*, p. 54.

da viagem que o médico Seyger van Rechteren realizou à Ásia do Sueste e à China entre 1629 e 1633 por conta da Companhia holandesa das Índias Orientais – tem a vantagem de reintroduzir o essencial do relevo e de precisar os principais sítios fortificados e outros elementos mais salientes, como a grande escadaria de São Paulo³⁵. Bastante mais tarde tornará a ser impressa no volume IX de *Recueil des Voyages qui ont servi à l'établissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales*, correspondente à versão francesa do trabalho holandês de Isaac Commelin, apresentada por René-Auguste Constantin de Renneville (1.^a ed. Amesterdão, 5 vols., 1702-1706; 2.^a ed. holandesa em 1725, também em Amesterdão; 1.^a ed. francesa, Rouen, 1725).

A vista de “Makou” (Fig. 15) que ilustra o livro *Het Gezantschap Der Neerlandtsche Oost-Indische Compagnie, Aan Den Groten Tartarischen Cham, Den tegenwoordigen Keizer Van China* (Embaixada da Companhia Holandesa das Índias Orientais ao Grande

Cã da Tartária ou Imperador da China), de Jan Nieuwhoff (Amesterdão, 1665; eds. francesas, Leyden, 1665, e Paris, 1666; ed. latina, Amesterdão, 1668; eds. inglesas, Londres, 1669 e 1673), quase tomada do nível do mar e salientando apenas os cumes do Nordeste da península, multiplica os perfis artificiais típicos de uma cidade do Norte da Europa inaugurados pelos De Bry e reforçados por Commelin³⁶.

Encontramos uma leitura muito mais fina da península de Macau nas duas aguarelas coloridas que integram o *Atlas* manuscrito de Johannes Vingboons, de c. 1665. Uma delas leva por título “De Stadt Macao” e faz figurar vários navios holandeses ancorados no Porto Interior, o que sugere a possibilidade de o desenhador ter reconhecido o local ao viajar num deles³⁷. Se assim foi, também é possível que se tratasse de uma das várias expedições holandesas que navegaram até Cantão entre 1653 e 1657³⁸. Mais uma vez, a cidade é tomada em perspectiva deslocada 90° para oeste. Sobressai a minúcia com que são traçadas as fortificações e os

CARTOGRAFIA

edifícios mais relevantes, todos eles acompanhados por uma breve legenda.

Na segunda das aguarelas de Macau do *Atlas* Vingboons (Fig. 16) conserva-se a perspectiva aérea, mas substitui-se a representação das áreas urbanizadas intra e extramuros pela geometria própria de uma planta³⁹. Em relação àquela primeira imagem, percebe-se que aqui se estende mais para norte a área coberta pela representação, que assim chega a abranger as Portas do Cerco. O título está ajustado ao conteúdo: “Platte Gronde van Stadt Macao, waer ia aen geweest wordt de voornamste Plaetsen der Stadt” (“Grande Plano da Cidade de Macau, onde se indicam os principais sítios da cidade”). Estes dizeres aparecem no topo do desenho, enquadrados por uma moldura onde consta a legenda correspondente a 26 pontos da carta, tanto da área terrestre, como das águas do Porto Interior.

O interesse militar que está na base deste par de imagens é confirmado pelo teor de algumas destas 26

legendas. Por exemplo: “Is Het Principale fort St Paulo Leyt hoogh 185 Trapen met 18 stucken geschat” (Aqui está o principal forte São Paulo, situado no cimo de 185 degraus, com 18 peças de artilharia); “tBolwerck St Ioan met 4 Stucken” (Baluarte de S. João, com 4 peças de artilharia); “St Francisca waer op Syn 10 Stucken” (São Francisco, onde estão 10 peças de artilharia); “Bon Parte met 7 Stucken” (Bom Parto, com 7 peças de artilharia); “De Baare heest 15 Stucken” (A Barra tem 15 peças de artilharia). A navegação também colhia avisos de legendas como estas, justapostas ao desenho: “3 voet” (3 pés); “Deese droghte leyt meest Boven watter” (Estes baixios normalmente estão debaixo do nível do mar). No terreno extramuros, marcam-se, entre outros, “Moehe Een sciness Dorp” (Mongha, uma aldeia chinesa) e “Rys landt” (terra de arroz). Já no século XVIII, a “Platte Gronde vande Stadt Macao”, impressa por François Valentyn na colecção de relatos de viagem dos holandeses à Ásia que intitulou *Oud en Nieuw Oost-Indiën* (Dordrecht e Amesterdão, J. Van Braam, 1724), reproduz esta segunda imagem exemplar da obra de Vingboons⁴⁰.

Encerramos o nosso périplo pelos espécimes cartográficos europeus com uma referência ao traço do “Plan de la Ville et Port de Macao” (Fig. 17) que aparece

Fig. 16 - Planta de Macau, de autor anónimo, incluída no *Atlas* manuscrito de Johannes Vingboons (c. 1665). É possível que seja da autoria de um desenhador holandês que tenha integrado uma das várias expedições holandesas que navegaram até Cantão entre 1653 e 1657. Sobressai a minúcia com que são traçadas as fortificações e os edifícios mais relevantes.



CARTOGRAPHY



Fig. 17 - Planta de Macau, de autor anónimo, incluída no manuscrito da *Relação do primeiro voyage des Français a la Chine*, de François Froger (ms. post. 1700, Biblioteca da Ajuda, Lisboa).

CARTOGRAFIA

colorido a aguarela no fólho 64r. (não numerado) do manuscrito da *Relation du premier voyage des Français a la Chine présenté à monseigneur le conte de Pontchartrain par le Sr. F. Froger* (ms. post. 1700, Biblioteca da Ajuda, Lisboa)⁴¹. Esta obra documenta a viagem do embaixador de Luís XIV, Louis Phéliepeaux, conde de Pontchartrain, ao imperador Kangxi, realizada nos últimos anos do século XVII. Incorpora ainda um apartado intitulado *Routier du voyage de la Chine en 1698, 1699, et 1700. Dans le Vaisseau l'Amphitrite commandé par Mongr. De la Roque Capitaine de Fregate legere. Chevalier de l'Ordre militaire de St. Louis* (fols. 176r. e segs.). Uma nota conservada no ficheiro do arquivo da Ajuda esclarece que este manuscrito – que será o original, ou uma cópia muito fiel do original –, estava para ser impresso na tipografia de Barbin filho quando este faleceu, em 1701.

Se é um facto que a planta da cidade e do porto de Macau do manuscrito de François Froger difere de todas as que resenhámos até aqui, não é menos evidente que o modelo que revela é o mesmo que encontramos em algumas plantas impressas durante o século XVIII. É o caso do “Plan de la Ville et du Port de Macao. Par N. B., Ing.r de la Marine”/ “Grondtékening der Stad en Haven van Makao, door N.B., Ingenieur des Franssen Zeevaardrs”, que antecede a página 7 da obra *Historische Berchryving Der Reizen..., Actste Deel* (Amesterdão, 1749)⁴². É também o caso do “Plan de la Ville et du Port de Macao” que consta do tomo III de *Le Petit Atlas Maritime* (1764)⁴³. Por seu turno, esse mesmo modelo reapareceria corrigido em mapas tão tardios como o que ilustra *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, de Sir George Leonard Staunton (Londres, 1797)⁴⁴ – a narrativa oficial da embaixada de Lord Macartney (1792-1794) – ou aquele que W. Bramston fez designar por “Map of the Town and Harbour of Macao. By N. B. Corrected & Improved by W. B.” (Boston, 1834) e Anders Ljungstedt incluiu no seu *An Historical sketch of the Portuguese settlements in China and of the Roman Catholic Church and mission in China* (Boston, 1836)⁴⁵.

No desenho do manuscrito da Ajuda sobressai o traçado inteiramente regular das ruas da cidade cristã, enquadrado pela fortaleza do Monte e pela base da colina da Penha. Esta leitura artificial, que se diria

decalcada da imaginação de um engenheiro militar, contrasta com a leitura da área extramuros, onde apenas o pontilhado do povoado chinês de Wangxia aparece a preencher o “vazio” rural que se estende até ao sítio da barreira chinesa e das Portas do Cerco. A planta representa e legenda ainda as fortalezas ou os fortes do Monte, da Guia, de Nossa Senhora da Penha, de Nossa Senhora do Bomparto e de São Tiago da Barra, bem como o sítio do “Pagode Chinois” de Ma Kok Miu. Também na margem da ilha da Lapa sobranceira a Macau vem marcado o local “ou on bastit et carrene les vaisseaux”.

Acrescente-se que, entre os vários exemplares cartográficos contidos no volume que alberga o manuscrito da *Relation* de Froger, também está um grande mapa dito “Carte de l'entrée de Canton ou sont marquez exactement tous les mouillages, que nous vismes depuis l'isle de Sancian, les bancs, les roches, et autres dangers que j'ay peu reconnoître” (fol. 52v., não numerado)⁴⁶. Por sua vez, este mapa traz parecenças evidentes com a “Carte particuliere de l'entrée de Canton” que veio a ser integrada no tomo I da *Description de la Chine* de Jean-Baptiste du Halde, S. J. (Paris, 1735)⁴⁷.

Quer num caso quer no outro, a escala volta a determinar a simplificação da generalidade dos elementos físicos e urbanísticos do território que encontrámos na planta particular da cidade e porto de Macau inserta no manuscrito de Froger, apenas se ganhando a indicação do sítio de “La caze blanche” – de resto, também incluído em qualquer das duas referidas plantas impressas oitocentistas que reproduzem o modelo manuscrito de maior escala. Outra peça cartográfica divulgada pelos círculos jesuítas à qual a escala impôs uma leitura hiper-esquemática do urbanismo de Macau foi o mapa intitulado “Royaume d'Annan Comprenant les Royaumes de Tumkin et de la Cocinchine”, que se encontra no início de *Dell'Historia della Compagnia di Giesu – La Cina*, de Daniello Bartoli, S. J. (Roma, 1663)⁴⁸.

OS MAPAS CHINESES E A QUESTÃO DA TOPONÍMIA VERNÁCULA DE MACAU

Simplificando, podemos dividir a cartografia chinesa de Macau em dois tipos: a que representou esse território antes da instalação dos portugueses e a que o desenhou já depois da presença europeia se ter

CARTOGRAPHY

instituído aí. Quanto ao primeiro tipo de representações, a grande vantagem que se extrai da sua maior antiguidade em relação aos posteriores desenhos chineses e europeus reside, sobretudo, nas pistas que oferece para a análise da primitiva toponímia do lugar. Quanto às cartas chinesas contemporâneas dos primeiros 150 anos da presença portuguesa em Macau, os ensinamentos são, essencialmente, de dois tipos: ao mesmo tempo que continuam a servir para elucidar as questões associadas à complexa etimologia do topónimo “Macau”, oferecem, por regra, a representação do espaço ocupado pelos europeus num quadro regional mais amplo, seja ele o do distrito de Xiangshan, o da prefeitura de Cantão (Guangzhou), seja ainda o do litoral da província de Guangdong.

A nossa listagem das peças cartográficas chinesas do período definido neste estudo terá em particular atenção estes aspectos. Por um lado, trata-se de aproveitar o material cartográfico que temos entre mãos para acrescentar alguns elementos aos estudos que se vêm desenvolvendo sobre a toponímia chinesa de Macau, já que a cartografia tem merecido muito menos atenção do que outras fontes documentais para o progresso do saber nesta área. Por outro lado, acontece que as cartas chinesas das dinastias Ming e Qing disponibilizam, por regra, uma informação muito menos detalhada sobre o urbanismo e a arquitectura erigida em Macau do que a cartografia de origem ocidental. Reduzidas, assim, as possibilidades de confronto directo entre os exemplares de tradição chinesa e de tradição europeia da mesma época, buscámos tirar o máximo partido das especificidades da cartografia chinesa do território que constitui o nosso objecto de estudo.

A pensar na questão etimológica de fundo, começemos por esclarecer que, no tempo anterior ao estabelecimento luso em Macau, o nome mais antigo de que se tem notícia para o espaço que ele veio a ocupar parece ser Fenghuangshan (Monte de Fénix). Esta designação já consta da *Xiangshan Xianzhi* (Monografia do Distrito de Xiangshan, ou Monte Odorífero), concluída em 1547. Tanto quanto se sabe, trata-se da mais antiga história local que chegou aos dias de hoje. Esta obra inclui alguns mapas que abrangem o futuro espaço macaense, sempre representado em forma de ilha e assinalado com o nome de Fenghuangshan⁴⁹. Acrescente-se que, em chinês arcaico, ilha é também

chamada de “monte”, no sentido de um pico que emerge do mar: daí que Monte de Fénix seja equivalente a Ilha de Fénix. (Fig. 18)

Outra das designações mais antigas para o mesmo local deverá ter sido Aoshan (Monte ou Ilha da Baía). Encontramos uma ilha com esse nome nos mapas de Guangdong números 7 e 8 de *Chouhai Tubian* (Defesa Marítima Ilustrada), obra xilogravada em 1562 sob o nome de Hu Zongxian, se bem que a verdadeira autoria seja atribuída a Zheng Ruozeng, secretário particular daquele⁵⁰. Trata-se de uma obra destinada a um grupo específico de leitores, sobretudo militares de alta patente encarregues de assegurar a defesa do litoral sul da China e de executar as directrizes dos mandarins letrados sobre esse assunto. Neste sentido, fazia todo o sentido a marcação do lugar do estabelecimento português, uma vez que este representava um problema real para a estratégia de defesa nacional da China. Apoiada num extenso e actualizado conjunto de fontes, esta obra é considerada uma das melhores sobre o tema da defesa marítima da dinastia Ming. (Fig. 19)

O lugar de Macau – ou da actual península de Macau – torna a aparecer identificado como um penedo insular de nome Aoshan no mapa número 8 da secção de cartografia referente a Guangdong da *Zheng Kaiyang Zazhu* (Miscelânea de Zheng Kaiyang), da autoria de Zheng Ruozeng e datada de 1572⁵¹. O termo sobreviverá nas fontes chinesas até, pelo menos, meados do século XVIII, conforme se constata lendo a seguinte passagem da citada *Aomen Jilüe*, de 1751: “Saindo pelo Portão Meridional, a poucos *li* de distância, fica o Lianhuajing [Caule da Flor de Lótus, a actual Avenida do Istmo Ferreira do Amaral], que é o único caminho que vai dar a Macau. Qianshan [Montanha Dianteira, Casa Branca] e Aoshan [Ilha da Baía] ficam em frente uma da outra. A primeira, a Norte da Baía; a segunda, a Sul ...”⁵². Noutro passo da mesma obra encontramos: “Ao Norte, fica Qingzhoushan [Ilha Verde]. Esta ilha fica num mar azul que separa Qianshan de Aoshan ...”⁵³. Vale assinalar que na edição italiana da sua *Relação da Propagação da Fé no Reyno da China* (Roma, 1643), o missionário jesuíta Álvaro Semedo já ensaia uma associação entre este nome chinês e o nome português do território quando assinala que, a 54 milhas da ilha de “Sanciano” (Sanchoão/Shangzhuan), aparecia “vn’alt’Isola detta dalli Cinesi Gau xan, e dalli Portuguesi

CARTOGRAFIA

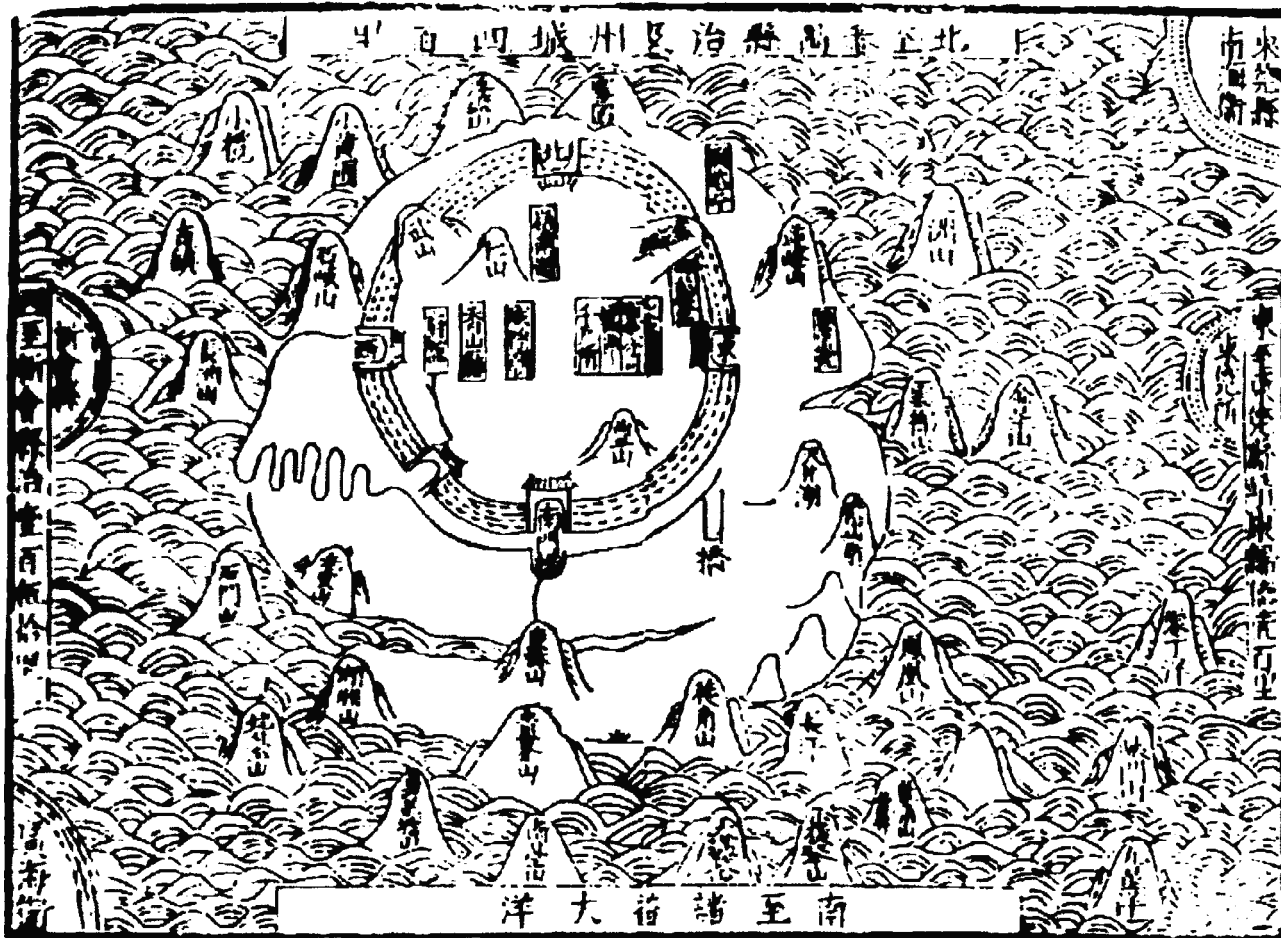


Fig. 18 - Mapa da ilha de Xiangshan (Anção), incluído na *Xiangshan Xianzhi*, obra concluída em 1547.

O futuro espaço ocupado por Macau surge representado em forma de ilha e assinalado com o nome de Fenghuangshan (Monte de Fénix). Esta constitui a mais antiga designação para o lugar de que há registo. Reproduzido em Tang Kaijian, “Aomen Zhuming Chuyi”, in *Aomen Kaibu Chuqishi Yanjiu*, Pequim, Livraria China, 1999, p. 281.

Macao ...”⁵⁴. Vale também dizer que na sua tradução portuguesa desta obra, editada em 1956, o sinólogo macaense Luís Gonzaga Gomes reconstituiu, com sucesso, o nome chinês de “Gau xan” que aí aparecera: “澳山 Ou-Sán (Au-Xán)”⁵⁵.

Tanto as fontes descritivas chinesas, como a cartografia antiga deste país registam uma ligeira variante da designação Aoshan, apenas acrescentada do determinante “Haojing” (*Amusium pleuronectes*, o molusco acéfalo chamado em português “vieira”). A correspondente primeira ocorrência terá surgido na citada *Xiangshan Xianzhi*⁵⁶. Vamos reencontrá-la em três peças às quais tornaremos já a seguir: os dois belos mapas do distrito de Xiangshan insertos no *Guangdong Guangzhoufu Yutu* (Atlas da Prefeitura de Cantão da Província de Guangdong), de c. 1685⁵⁷ e o mapa da província de Guangdong, pintado a cores sobre suporte

de seda e que, segundo o *Tianxia Yuditu Zongzhe* (Memorial Geral ao Trono sobre a Cartografia Nacional [da China]), foi realizado pela Casa Civil em 1692⁵⁸. Também reencontramos a mesma grafia Haojing Aoshan (literalmente, Monte ou Ilha da Baía da Vieira) em *Daqing Yitongzhi* (Geografia Unificada da Grande Dinastia Qing), concluída em 1743⁵⁹, e, ainda, em *Qingshigao* (Esboço da História Oficial dos Qing), obra concluída em 1927⁶⁰. Por seu turno, o nome “Haojing” *tout court* parece ter aparecido pela primeira vez num par de memoriais ao trono escritos na primeira metade da década de 1560⁶¹.

Noutra peça cartográfica a que também voltaremos a seguir – o mapa xilogravado que representa o litoral de Guangdong apenso a *Yuedaji* (Grande Crónica de Guangdong), de Guo Fei e de c. 1602⁶² – encontramos antes Haojing’ao (Baía da Vieira), de resto

lado a lado com o topónimo Fenghuangshan (Monte de Fénix) que surgira na supracitada *Xiangshan Xianzhi* de 1547, mas que aqui passa apenas a ser identificável com o Penedo dos Patanes ou Colina de Camões das fontes lusas. Tanto na *Mingshi* (História Oficial dos Ming), escrita na segunda metade do século XVII, como na *Guangdong Tongzhi* (Crónica Provincial de Cantão), de 1731 – assim como num bom número de mapas desenhados do século XVIII em diante – o nosso topónimo principal continua a escrever-se Haojing'ao⁶³.

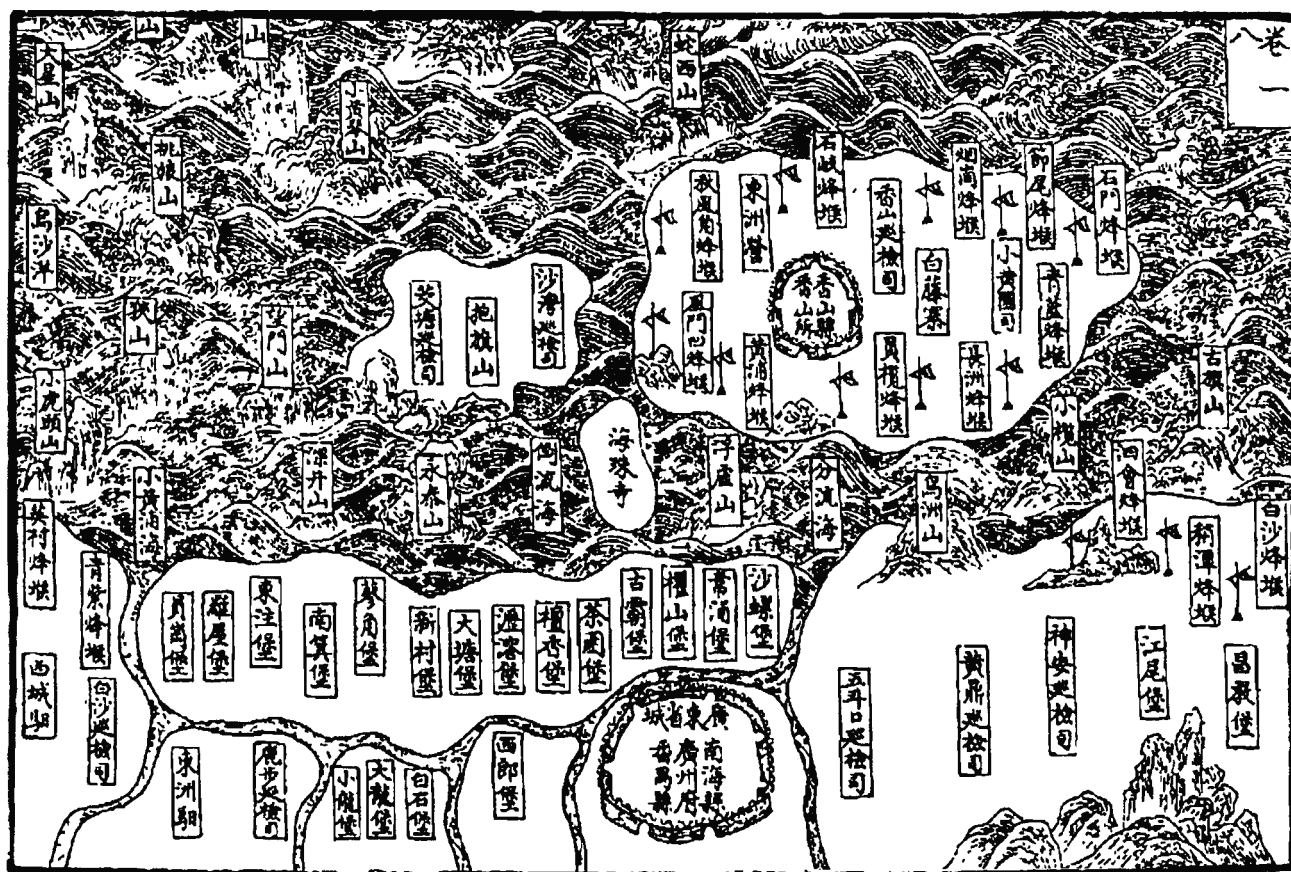
DESCRIÇÃO DAS PEÇAS CHINESAS

Duas peças do século XVI, que representam todo o litoral de Guangdong, servem-nos de demonstração do olhar cartográfico que os chineses lançaram sobre o território de Macau poucos anos volvidos sobre a instalação da comunidade portuguesa. A primeira

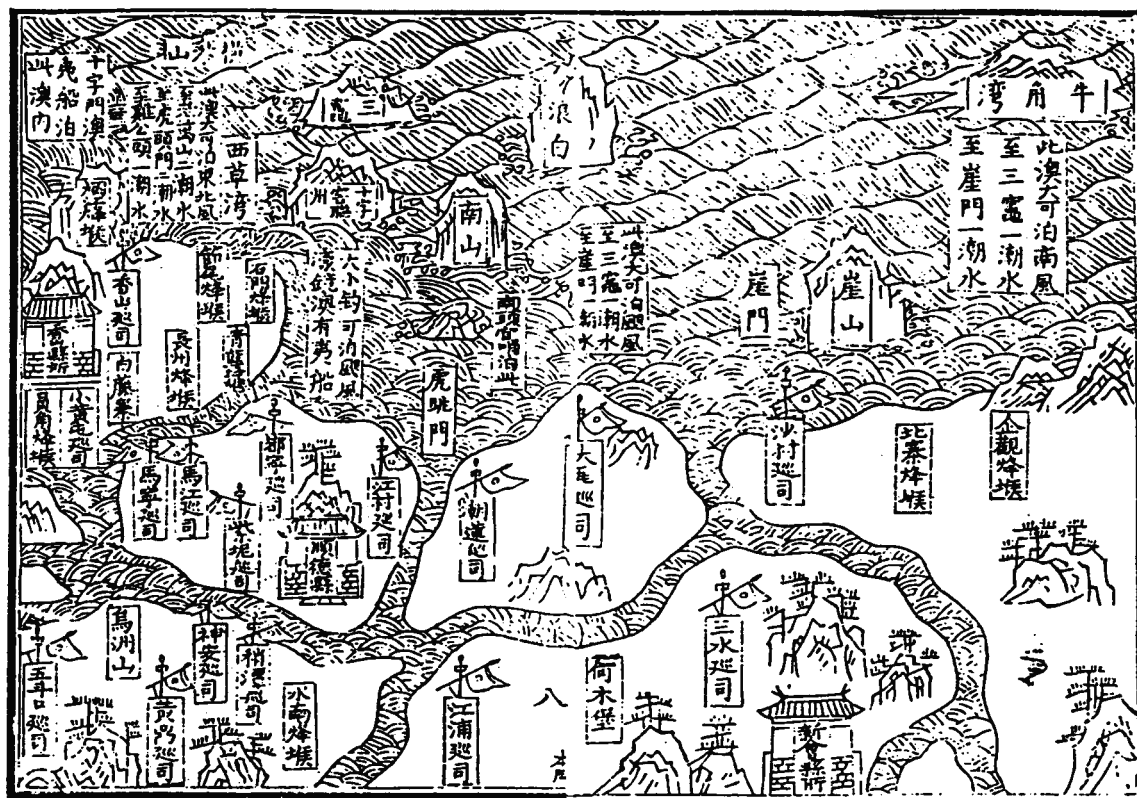
(Fig. 20) corresponde à carta incluída em *Cangwu Junmenzhi* (Crónica Militar de Cangwu), a qual foi traçada antes de 1579⁶⁴. A segunda – praticamente idêntica àquela, incluindo nas legendas, facto que indicia tratar-se de uma simples reprodução – é a carta de 1595 que foi inserida em *Qiantai Wocuan* (Informações sobre a Pirataria Japonesa), da autoria de Xie Jie⁶⁵. Conforme a prática corrente na cartografia chinesa tradicional, em qualquer destes mapas grande parte da informação surge nas diversas anotações e legendas, sendo a própria imagem quase secundária em relação a esses textos.

E, na verdade, nestes dois casos, uma das instruções mais relevantes torna a dizer respeito à toponímia. Assim, no lugar onde está o Canal da Taipa encontramos a seguinte legenda: *Shizimen Ao Yichuan Boci Aonei* (Baía da Porta do Dez. Os barcos bárbaros ancoram aqui)⁶⁶ – a alusão aos portugueses é óbvia.

Fig. 19 - Excerto do Mapa de Guangdong incluído na obra *Chouhai Tubian*, datada de 1562 e atribuída a Zheng Ruozeng. Tal como é característico dos mapas chineses mais antigos que representam o litoral de Guangdong, o território de Macau surge com a forma de uma ilha. Neste mapa, esta ilha é identificada como Aoshan (Monte ou Ilha da Baía). In Jin Guo Ping & Wu Zhiliang, *Dongxiwangyang*, antes do índice, p. 1.



CARTOGRAFIA



CARTOGRAPHY

Depois, a área que corresponde ao Porto Interior (apesar das respectivas dimensões aparecerem excessivamente ampliadas para os padrões ocidentais de representação cartográfica) surge identificada com o nome de Xiangshan'ao (Baía do Monte Odorífero). Uma legenda complementar, que cobre o Noroeste da Península, esclarece: *Yichuan Boci Aonei* (Os bárbaros residem aqui). Tal serve para confirmar a ideia assente de que o primitivo estabelecimento dos portugueses se situava na Praia Pequena, nas margens do Porto Interior, no lugar depois chamado Chão do Campo de Patane e que também recebeu o nome chinês de Shalitou (Cais de Pêra Arenosa).

Passamos à cartografia chinesa de Macau do século XVII, servindo-nos para o efeito do referido mapa das costas de Guangdong (Fig. 21) incluído no título *Yuedaji*, de Guo Fei, terminado por volta de 1602. Tal como nas duas cartas anteriores, na secção deste mapa onde se representa Macau sobressai o facto do respectivo traçado ampliar em demasia – de novo, de acordo com os critérios figurativos da cartografia europeia – as proporções do Porto Interior. Sobre este, estão ancorados dois navios, assinalados por uma legenda que diz *fanchuan* (barcos bárbaros). Neste caso, basta a observação das figuras desses navios para concluir que se trata de embarcações portuguesas. Figuras idênticas reaparecem nos segmentos da mesma gravura dos litorais de Guangdong que cobrem a área situada entre Sanchoão e a actual Hong Kong⁶⁷, o que assinala os antigos ancoradouros lusos no litoral de Cantão ou, pelo menos, serve como testemunho impressivo da diversidade de sítios que os portugueses então frequentavam nessa zona.

Voltando à secção onde está Macau, constata-se que o estabelecimento português já se encontra representado por meia dúzia de construções, acompanhadas de uma legenda que indica: *Fanren Fangwu* (casas dos bárbaros). Tal como antes indicámos, o nome que aqui designa toda a península é Haojing'ao (Baía da Vieira). Uma outra legenda, com sete caracteres que se transcrevem *You Lulu Zhi Xiangshanxian*, pode ser traduzida assim: “Por aqui, e

pela via terrestre, chega-se ao distrito de Xiangshan”. Na extremidade leste da península, três outros caracteres designam o local da aldeia de Mongha (Wangxia). Esta é a única povoação destacada no conjunto, o que ajuda a confirmar a ideia de que se tratava, senão de um dos mais antigos povoados da península, pelo menos do único que, nesta altura, já adquirira dimensão suficiente para merecer ser assinalado cartograficamente. Ao norte deste local, deparamos com o também assinalado topónimo Fenghuangshan, o que parece corroborar a leitura de que, entre o momento da composição da *Xiangshan Xianzhi* (1547) e este desenho, esta designação de Monte de Fénix deixara de nomear toda a península para acabar por ficar reservada a um pequeno sector da mesma.

Para não deixarmos de referir aquela que talvez seja a mais decisiva das questões etimológicas associadas ao topónimo Macau, aproveitamos esta mesma peça cartográfica para notar que aí foram apostos três caracteres sobre as águas que estão diante do Templo da Barra, os quais que se lêem *Yamagang* (literalmente, “Baía ou Porto da Deusa A-Má”). “Ya” também pode ser pronunciado como “A”, pelo que, nesse caso, passaríamos a ter “Amagang”. Tal torna muito provável que o antigo nome português de Macau – “Amacao” ou “Amagao” – derive daí. É que, em chinês, *gang* é tão nasal como o português “cão” ou “gão”. No caso de “Amacao” ou “Amagao”, teria caído o til, tal como aconteceu em “Curaçau”⁶⁸. Possivelmente por não terem percebido, num primeiro instante, que a península era designada pelos chineses “Haojing'ao”, enquanto “Yamagang” se reservava apenas para a zona marítima do Templo da Barra, os portugueses acabaram por contribuir para a celebridade de um topónimo que, no limite, nada tinha a ver com a leitura original da geografia que representava.

São quase idênticos, incluindo nas dimensões, os dois referidos mapas do distrito de Xiangshan que fazem parte do *Guangdong Guangzhoufu Yutu* (Fig. 22), o primeiro dos quais elaborado para o governo imperial no 24.º ano do reinado de Kangxi (1685). Tirando partido de uma hábil combinação de cores de tons claros e escuros que evoca alguma da mais divulgada pintura chinesa de paisagens da época, estes mapas oferecem uma imagem pormenorizada da ilha de Xiangshan, tomada em perspectiva do quadrante Sul.

Fig. 20 - Mapa xilogravado do litoral de Guangdong. Esta peça cartográfica faz parte da obra *Cangwu Junmenzhi*, tendo sido traçada antes de 1579. Conforme a prática corrente na cartografia chinesa tradicional, grande parte da informação surge nas diversas anotações e legendas, sendo a imagem quase secundária em relação a esse textos. Junto a Macau, uma legenda esclarece: “Os bárbaros residem aqui”.

CARTOGRAFIA

Destacam-se aí os principais acidentes do relevo (todos eles identificados pelos respectivos topónimos) e os perímetros murados da cidade de Xiangshan, no extremo noroeste da ilha, e do posto militar de Qianshan (Qianshanzai = Vila Fortificada da Casa Branca), no limite Sudeste da mesma, diante do istmo que tem do outro lado Macau. Tal como o corpo principal de Xiangshan, a península macaense surge disposta no sentido oeste-este, com Wangxia assinalada no campo extramuros. Todo o edificado do território de Macau apresenta formas orientais e está pontualmente agrupado em pequenos núcleos. Como dissemos, os pormenores dessas construções são muito menos esclarecedores do que aqueles cedidos pela maioria das representações cartográficas ocidentais do

mesmo período, se bem que não passe despercebido que o número de edifícios representados no enclave luso supera em muito o número daqueles que figuram dentro do perímetro da própria capital de distrito. No mesmo sentido, constata-se que a área da península de Macau está sobredimensionada em relação à restante área da ilha de Xiangshan. No segundo destes mapas, lemos alguns caracteres ao lado de duas construções situadas em Macau (indicando São Paulo e a Penha de França), sobre a principal forma de relevo (“Haojing Aoshan” = Monte ou Ilha da Baía da Vieira, como vimos) e junto das casas que representam Wangxia.

É da mesma época a grande carta oficial da prefeitura de Cantão que aparece pintada a cores sobre suporte de seda (Fig. 23) e que, como as duas precedentes, também permanece à guarda do antigo Arquivo Imperial, em Pequim⁶⁹. Tem Cantão, e a sua dupla muralha, no centro do desenho e inclui múltiplas legendas que explicam ou identificam a divisão administrativa da prefeitura, os principais caminhos terrestres, as montanhas e os rios. Esta é a prática

Fig. 21 - Mapa xilogravado que representa o litoral de Guangdong apenas a Yuedaji, de Guo Fei. Está datado de c. 1602. O estabelecimento português de Macau já se encontra representado por meia dúzia de construções, acompanhadas de uma legenda que indica “casas dos bárbaros”. No Porto Interior estão ancorados dois navios, assinalados por uma legenda que diz “barcos bárbaros”.

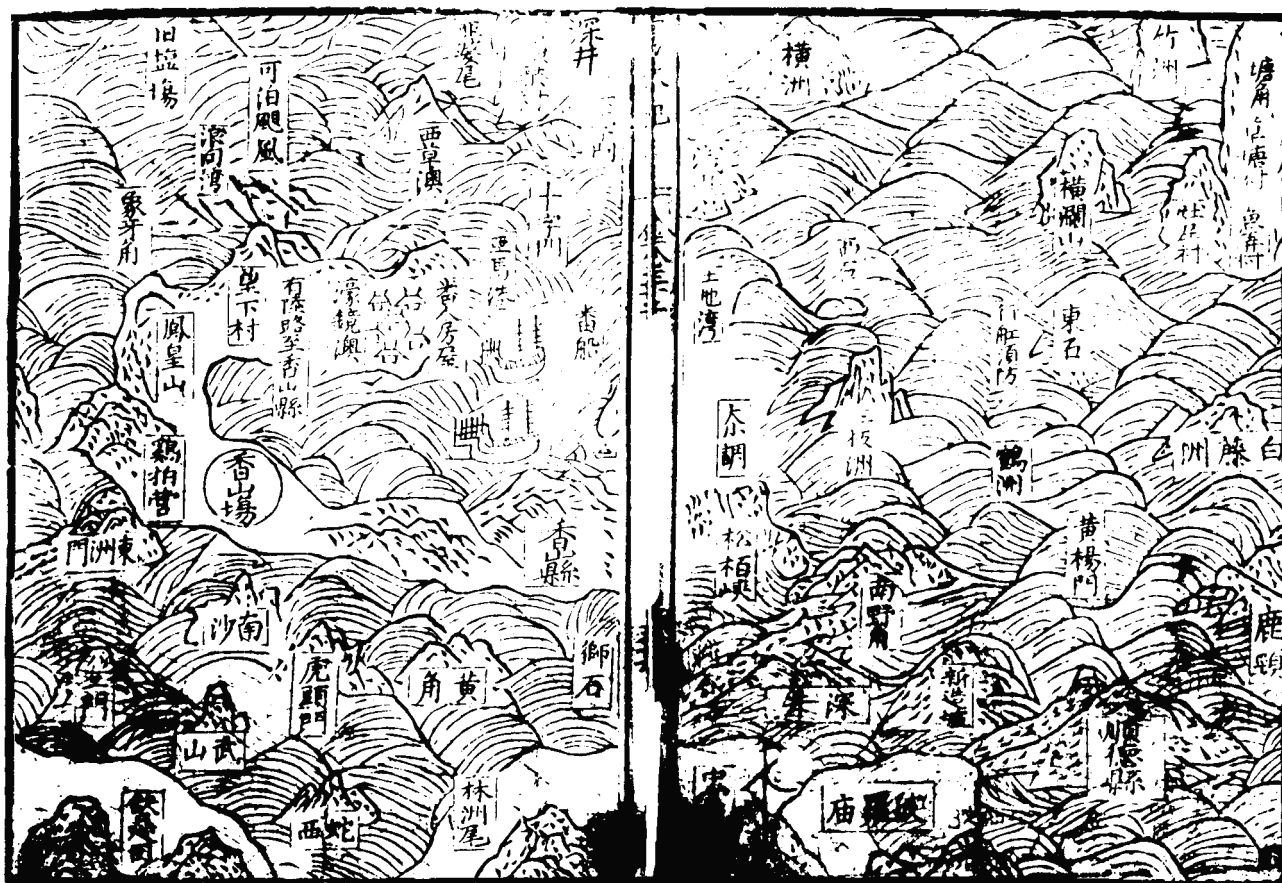




Fig. 22 - Mapa do distrito de Xiangshan, incluído no *Guangdong Guangzhoufu Yutu*. Pintura a cores sobre suporte de seda, datada de 1685. O território de Macau surge identificado como Haojing Aoshan (Monte ou Ilha da Baía da Vieira). Todo o edificado do núcleo urbano luso está desenhado com formas orientais. Na parte superior da ilha de Xiangshan, reconhece-se o perímetro murado da capital de distrito. Frente a Macau está o posto militar de Qianshan (Casa Branca). In *Aomen Lishi Ditu Jingxuan*, pp. 20-21 [Mapa n.º 7].

habitual nos mapas regionais chineses, que tendem a traduzir as preocupações administrativas subjacentes à sua produção com a localização da capital administrativa próxima do respectivo cento geométrico, acompanhada do sacrifício da maioria dos pormenores urbanos, excepto as muralhas, que se desenhavam com dimensões exageradas. Enquanto isto, a ilha de Xiangshan surge na margem inferior do desenho, praticamente alinhada com a capital provincial.

Tanto a escala utilizada para a representação, como os critérios estéticos ou administrativos que condicionam a produção desta carta, acarretaram uma extrema simplificação dos pormenores relativos à ilha de Xiangshan, sobretudo no que respeita ao registo das principais formas de relevo. Os caracteres que indicam Xiangshanxian e Qianshanzai voltam a aparecer

desenhados no interior (sempre quase vazio) dos respectivos muros circulares. Confrontando este desenho de Xiangshan com o que está nas duas cartas anteriores, detecta-se, de imediato, que a respectiva forma surge agora alongada no sentido norte-sul. Por contraste, o território de Macau não só conserva a disposição oeste-este que vinha nesses dois mapas, como perde proporcionalmente menos detalhes relativos aos principais acidentes topográficos que o enquadram.

Tal acabará por suceder naquele mapa da província de Guangdong preparado para a Casa Civil, em 1692 (Fig. 24), ao qual também já antes nos referimos. Aí, é patente que uma escala ainda mais reduzida acabou por impor nova simplificação da geografia interior da ilha de Xiangshan. Curiosamente, enquanto os contornos do seu sector principal surgem

Fig. 23 - Mapa da prefeitura de Cantão (Guangzhou), pintado a cores sobre suporte de seda (1685). As preocupações administrativas subjacentes à cartografia chinesa tradicional fazem com que a cidade de Cantão seja colocada quase no centro geométrico do desenho. A ilha de Xiangshan - com Macau - surge na margem inferior da imagem, praticamente alinhada com a capital provincial.





Fig. 24 - Mapa da província de Guangdong, pintado a cores sobre suporte de seda (1692). As preocupações administrativas subjacentes à cartografia chinesa tradicional fazem com que a cidade de Cantão seja colocada quase no centro geométrico do desenho. A ilha de Xiangshan – com Macau – surge na margem inferior da imagem, praticamente alinhada com a capital provincial.

CARTOGRAFIA

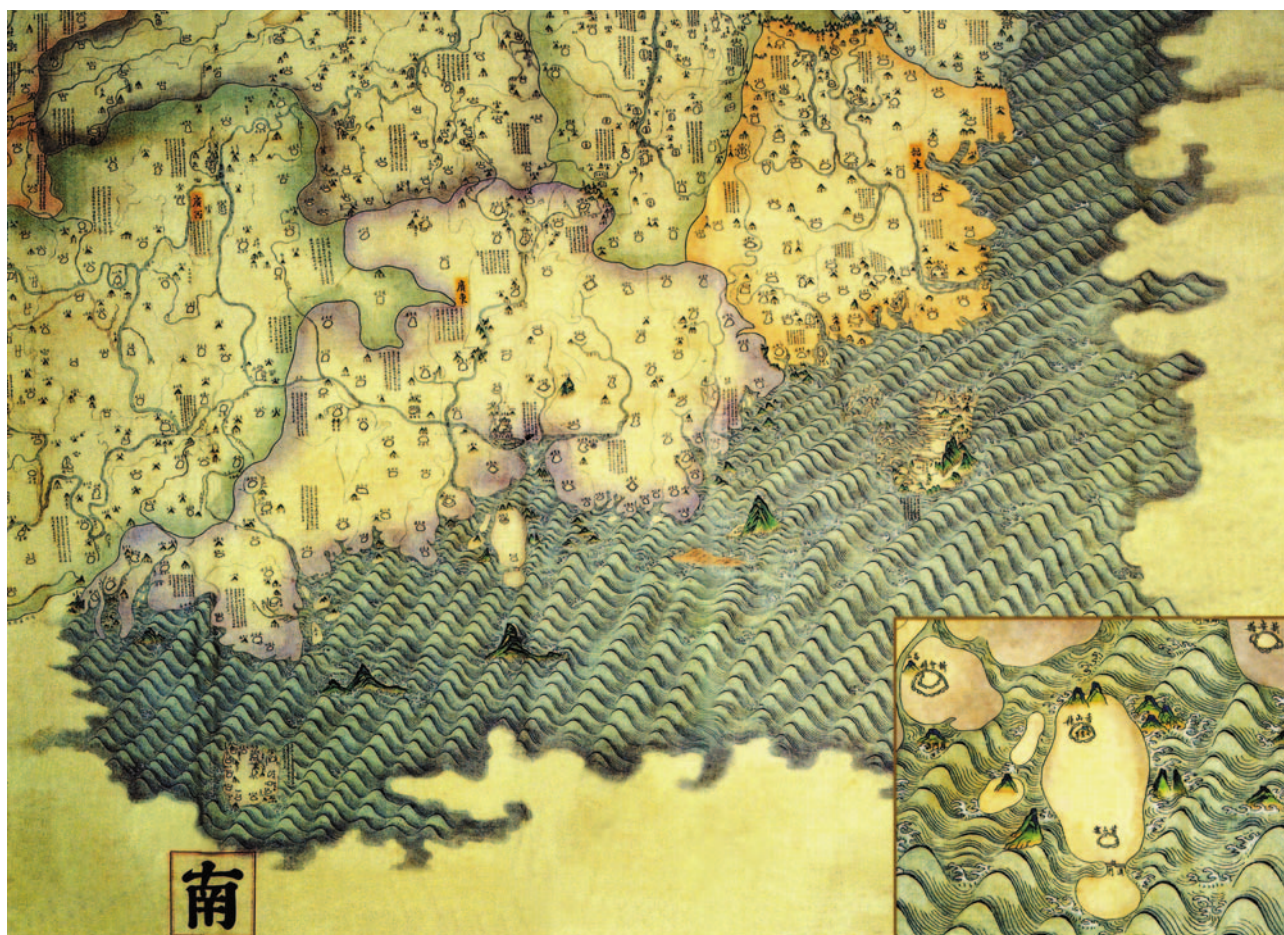


Fig. 25 - Mapa dos litorais da China entre o Guangdong e o Mar Amarelo, pintado a cores sobre suporte de papel. Calcula-se que tenha sido elaborado durante o reinado do imperador Kagnxi (1661-1722). Macau é representado como uma quase-circunferência de grandes proporções. In *Aomen Lishi Ditu Jingxuan*, pp. 40-41.

decalcados da carta da prefeitura de Cantão que acabámos de analisar, a leitura do território de Macau desentende-se quase por completo de qualquer das cartas chinesas mais antigas que analisámos, seja ao nível da forma (que agora como que se “enche”, a ponto de surgir quase circular), seja ao nível da distribuição dos pormenores do terreno (do qual tudo “desaparece”, excepto o traço das Portas do Cerco, a norte, e o cume montanhoso do extremo oposto). A sul das Portas do Cerco, há uma legenda cujos caracteres servem para dar nome ao conjunto do lugar: “Aomen” (Porta da Baía). Sobre a única forma de relevo desenhada, lê-se a legenda a que antes aludimos: “Haojing Aoshan”. Uma terceira legenda indica “Shizimen” (Canal da Taipa).

Se a cronologia estimada estiver correcta, em pleno século XVIII ainda conseguimos encontrar numa carta chinesa manuscrita (Fig. 25) esta figuração de

Macau como uma quase-circunferência de grandes proporções, de tal modo que apenas o estreito segmento fronteiro do istmo impede que o território apareça como umas das principais ilhas de todo o litoral compreendido entre o Guangdong e o Mar Amarelo. Referimo-nos àquele usualmente catalogado como *Shiwushen Zongtu* (Mapa Geral das Quinze Províncias), pintado a cores sobre suporte de papel, e que se calcula tenha sido elaborado durante o reinado do imperador Kangxi (1661-1722)⁷⁰. Trata-se de mais um exemplo da extrema longevidade de certos modelos cartográficos e das implicações que daí decorreram para o realismo e a fidelidade dos espaços codificados nos mapas – salvaguardando sempre, como é evidente, que os conceitos de “realismo” e “fidelidade” aplicados às cartas geográficas ocidentais pouco ou nada têm que ver com o complexo jogo de símbolos que condiciona toda a cartografia chinesa tradicional. **RC**

NOTAS

- 1 Fernão Vaz Dourado, Carta da Ásia Oriental (de Ceilão ao Japão), ms. 1570, in *Atlas Universal* com 17 cartas e 3 folhas com elementos cosmográficos, 1570, The Huntington Library, San Marino, Califórnia (H. M. 41; dimensão 414 x 556 mm).
- 2 Anónimo – Manuel Godinho de Erédia, Planta de Macau, in *Atlas Miscelânea* com 137 cartas, ms. c. 1615-c. 1622, fol. 105r. (desaparecida; dimensão 275 x 200 mm); rep. in *PMC*, vol. 4, est. 421F.
- 3 Pedro Barreto de Resende, Planta de Macau, in António Bocarro, *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental*, com 48 plantas de Pedro Barreto de Resende (primitivamente 52 plantas), ms. 1635, Biblioteca Pública de Évora/ Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo (Cód. CXV/2-1, planta n.º 47; dimensão 430 x 640 mm).
- 4 Ver Maria Calado, et al., “Macau. Da fundação aos anos 70. Evolução sócio-económica, urbana e arquitectónica”, *Revista de Cultura*, 34 (II série), Janeiro/Abril 1998, p. 88.
- 5 Pedro Barreto de Resende, Planta de Macau, in António Bocarro, *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental*, com 48 plantas de Pedro Barreto de Resende (primitivamente 52 plantas), ms. 1635; descrição in *PMC*, vol. 5, pp. 62-63.
- 6 Anónimo – João Teixeira Albernaz I, Planta de Macau, in *Plant[as] de las Fortalezas dela Yndia de Portugal*, com 52 plantas sobre desenhos de Pedro Barreto de Resende, ms. c. 1635, Biblioteca Nacional de Madrid (R. 202, planta n.º 51; dimensão 412 x 560 mm); descrição in *PMC*, vol. 5, pp. 63-64.
- 7 António de Mariz Carneiro, Planta de Macau, in *Descripçam da Fortaleza de Sofala, e das mais da Índia, com uma Rellaçam das Religiões todas, que há no mesmo Estado, pelo Cosmographo Mor Antonio de Mariz Carneiro*, com 48 plantas sobre desenhos de Pedro Barreto de Resende, ms. 1639, Biblioteca Nacional de Lisboa (Iluminados n.º 149, planta n.º 47; dimensão 455 x 690 mm); rep. in *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia – Reprodução do cód. Iluminado 149 da Biblioteca Nacional*, nota introdutória e legendas de Pedro Dias, Lisboa, Fundação Oriente, 1990, est. 51.
- 8 Anónimo, Planta de Macau, in *Livro do Estado da Índia Oriental*, com 70 plantas sobre desenhos de Pedro Barreto de Resende, ms. c. 1636, Bibliothèque Nationale, Paris (“MSS Fonds Portugais n.º 1”; dimensão 422 x 586 mm).
- 9 Pedro Barreto de Resende, Planta de Macau, in *Segunda Parte deste Livro do Estado da Índia* [Oriental], com 76 cartas e plantas, ms. 1646, British Museum, Londres (Sloane MS. 197, planta n.º 75, dimensão 365 x 535 mm); rep. in Charles R. Boxer, *Macau na Época da Restauração*, Lisboa, Fundação Oriente, 1993, p. 20.
- 10 Anónimo – João Nunes Tinoco, Planta de Macau, in “Descrições das Fortalezas da Índia Oriental”, caixa com 70 plantas, ms. 1663, Biblioteca Nacional da Ajuda, Lisboa (Cod. 52-XIV-22 (1), planta n.º 68; dimensão 240 x 360 mm); rep. in L. F. Barreto, *Cartografia...*, p. 47 (não numerada).
- 11 Anónimo, Planta de Macau, in Anónimo – Manuel Godinho de Erédia, *Livro de Plataforma das Fortalezas da Índia*, com 77 plantas, ms. c. 1620, Fortaleza São Julião da Barra, Oeiras (planta n.º 74; dimensão 378 x 233 mm); rep. in *O Livro de Plataforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de São Julião da Barra*, ed. Rui Carita, Lisboa, Defesa Nacional/Edições Inapa, 1999, fol. 119 (não numerado).
- 12 Anónimo, Planta de Macau impressa [xilografia], in Manuel de Faria e Sousa, *Asia Portuguesa*, vol. 3, Lisboa, Oficina de Antonio Craesbeeck de Mello, 1675, entre pp. 362 e 363 (dimensão 195 x 148 mm); rep. in Luís Silveira, *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, vol. 3, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, s. d. [1956], est. 849, p. 464. Exemplar avulso: Anónimo português, Planta de Macau impressa [xilografia], Biblioteca Pública de Évora/ Instituto dos Arquivos Nacionais-Torre do Tombo (colocação provisória em pasta com indicação “China e Macau” [cota antiga: S. L. Gav. 2, pasta D, n.º 13]; dimensão 210 x 325 mm).
- 13 Anónimo, Planta de Macau, in *Livro de Plataforma das Fortalezas, Cidades, e Povoações do Estado da Índia Oriental*, com 104 plantas, ms. c. 1640, Fundação da Casa de Bragança/Biblioteca do Paço Ducal, Vila Viçosa (“1471”, planta n.º 94; dimensão 272 x 180 mm); rep. in L. F. Barreto, *Cartografia...*, p. 41 (não numerada).
- 14 Anónimo, Planta de Macau, a cores sobre suporte de papel, c. 1678?, Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim (dimensão 570 x 740 mm).
- 15 Anónimo, Planta de Macau, sobre tela envernizada, c. 1678?, Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim (dimensão 1010 x 1850 mm).
- 16 Ver Pe. Francisco Pimentel, S. J., *Breve relação da jornada que fez à corte de Pekim o Senhor Manoel de Saldanha, embaixador extraordinário del Rey de Portugal ao Emperador da China, e Tartaria (1667-1670)*, ed. Charles R. Boxer & J. M. Braga, Macau, Imprensa Nacional, 1942, apêndice, p. XXXIX.
- 17 Vista de Macau reproduzida na parte interna da tampa de uma arca de madeira, trabalho sino-português anónimo, 1746, Museu Nacional de Arte Antiga de Lisboa (Inv. n.º 2016; dimensão 555 x 842 mm); rep. in Almerindo Lessa, *Macau. Estudos de Antropologia Portuguesa dos Trópicos*, Lisboa, Editora Internacional, 1996, p. 304.
- 18 Vista de Macau reproduzida na tampa de uma arca de madeira, trabalho sino-português anónimo, século XVIII, colecção Comandante Alpoim Calvão, Cascais (dimensão 500 x 870 mm).
- 19 Anónimo chinês, Mapa de Macau impresso, in *Guangdong Tongzhi* (Monografia Geral da Província de Cantão), 1731.
- 20 Anónimo chinês, Mapa de Macau impresso, in *Aomen Jilüe*, 1751; rep. in Yin Guangren & Zhang Rulin, *Aomen Jilüe* (Monografia Abreviada de Macau), fixação paleográfica de Zhao Chunchen, Cantão, Editora do Ensino Superior, 1998, pp. 110-111.
- 21 Anónimo chinês, Mapa de Macau impresso, in *Guangdong Tongzhi*, 1822; rep. in *ibidem*, ed. fac-símile de 1988, Editora Clássicos de Xangai, vol. 2, pp. 2440-2441.
- 22 Mapa parcial da ilha de ilha de Xiangshan, com Qianshan e Macau, 1808, Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim.
- 23 António Vasconcelos de Saldanha & Jin Guo Ping, *Para a Vista do Imperador: Memoriais da Dinastia Qing sobre o Estabelecimento dos Portugueses em Macau (1808-1887)*, Macau, Instituto Português do Oriente, 2000, pp. 29-32.
- 24 Anónimo português – Jorge Pinto de Azevedo/André Feio?, Mapa da foz do rio das Pérolas, com a península de Macau, in J. Pinto de Azevedo, “Aduertencias de muita importancia ha Magestosa coroa del Rey Nosso Senhor Dom João o 4º do nome, offerecidas e aprezentadas ao dito Senhor no seu Conselho do Estado da Índia, em mão do Senhor Vice Rey Dom Phelipe Mascarenhas, por Jorge Pinto d’Azevedo, morador na China em Março de 1646”, ms. 1646, Biblioteca da Ajuda, Lisboa (Cod. 54-XI-21, n.º 9; dimensão 435 x 593 mm).
- 25 Anónimo português, Carta náutica do estuário dos rios do Oeste e das Pérolas, com Macau e ilhas adjacentes, s. l.: s. n., ms. finais do século XVI – início do século XVII, Biblioteca Nacional de Lisboa (D. 89 R.; dimensão 807 x 707 mm).
- 26 Identificável com Tumen da actual Hong Kong.
- 27 Identificável com a ilha Shangchuan.
- 28 Anónimo português, Carta náutica do estuário dos rios do Oeste e das Pérolas, com Macau e ilhas adjacentes, medidas de profundidade da lama e do cascalho, tendo por indicações principais “CHINA – TERRA

CARTOGRAFIA

- DAS CONXAS”, ms. meados do século XVIII, Biblioteca Nacional de Lisboa (D. 90 R., dimensão 1250 x 475 mm); rep. in A. Lessa, *Macau...*, p. 139.
- 29 Anónimo português?, Carta de Macau, em papel de arroz?, ms. c. 1610?, Biblioteca Nacional de Lisboa?, rep. in L. Silveira, *Ensaio...*, vol. 3, est. 836, p. 459.
- 30 Ver L. Silveira, *ibidem*, p. 461.
- 31 Ver Jorge Graça, *Fortificações de Macau*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1984, fig. 9, p. 22.
- 32 Ver A. Lessa, Almerindo, *Macau...*, p. 288.
- 33 Anónimo, Planta de Macau impressa, in Hans-Theodor & Hans-Israel de Bry (eds.), *Petis Voyages*, vol. 8, Frankfurt-am-Main, 1606 [ed. alemã] e 1607 [ed. latina] (dimensão 256 x 332 mm).
- 34 Anónimo, Planta de Macau impressa, in Willem J. Blaeu, *Nova et exacta Asiae geographica descriptio*, 1608; cópia de 1685 da reed. por Alexis-Hubert Jaillot de 1679 (dimensão 1230 x 1680 mm); rep. in Thomas Suárez, *Early Mapping of Southeast Asia*, Singapura, Periplus Editions, 1999, pp. 224-225.
- 35 Anónimo, Planta de Macau impressa, in Isaac Commelin, *Begin ende Voortgangh Van de Vereenighde Nederlantsche Geochtroyeerde Oost-Indische Compagnie*, vol. 2, Amsterdão, Jan Jansz, 1646 (dimensão 150 x 200 mm).
- 36 Anónimo, Planta de Macau impressa, in Jan Nieuhoff, *Het Gezantschap Der Neerlandtsche Oost-Indische Compagnie, Aan Den Groten Tartarischen Cham, Den tegenwoordigen Keizer Van China*, Amsterdão, Jacob Van Meurs, 1665 (dimensão 188 x 288 mm).
- 37 Anónimo, Planta de Macau manuscrita, in Johannes Vingboons, *Atlas*, c. 1665, Algemeen Rijksarchief, Haia (dimensão 415 x 580 mm); rep. in L. Silveira, *Ensaio...*, vol. 3, est. 846, p. 462.
- 38 Ver *Monumenta Cartographica*, vol. 1, ed. F. C. Wieders, Haia, Martinus Nijhoff, 1925, p. 20.
- 39 Anónimo, Planta de Macau manuscrita, in Johannes Vingboons, *Atlas*, c. 1665, Algemeen Rijksarchief, Haia (dimensão 415 x 575 mm).
- 40 Anónimo, Planta de Macau impressa, in François Valentyn, *Oud en Nieuw Oost-Indiën, vervattende een naukeurige en uitvoerige verhandeling van Nederlands mogentheid in die gewesten, Dordrecht/Amsterdão*, J. Van Braam, 1724 (dimensão 270 x 360 mm); rep. in C. R. Boxer, *Macau...*, entre pp. 86 e 87.
- 41 Anónimo, Planta de Macau, in François Froger, *Relation du premier voyage des Français à la Chine présenté à monseigneur le comte de Pontchartrain par le Sr. F. Froger...*, ms. post. 1700, Biblioteca da Ajuda, Lisboa (Cod. 52-XIV-23, fol. 64r., não numerado; dimensão 250 x 370 mm).
- 42 Anónimo (N. B.), Planta impressa da cidade e porto de Macau, in *Historische Berchryving Der Reizen...*, *Actste Deel*, Amsterdão, C. Gravenhage, 1749, p. 6 (dimensão 200 x 162 mm); rep. in L. Silveira, *Ensaio...*, vol. 3, est. 858, p. 466.
- 43 Anónimo (N.B.), Planta impressa da cidade e porto de Macau, in *Le Petit Atlas Maritime*, 1764, n.º 57 (dimensão 217 x 170 mm); rep. in L. Silveira, *Ensaio...*, vol. 3, est. 857, p. 466.
- 44 Anónimo, Planta impressa da cidade e porto de Macau, in Sir George Leonard Staunton, *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, Londres, W. Bulmer and Co., 1797; rep. in J. Graça, *Fortificações...*, fig. 16, p. 29.
- 45 Anónimo (N. B.)/W. Bramston, “Map of the Town and Harbour of Macao. By N.B. Corrected & Improved by W.B.”, Boston, Pendleton’s Lithography, 1834 (dimensão 396 x 242 mm); rep. in Anders Ljungstedt, *Um Esboço Histórico do Estabelecimento dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China*, Macau, Leal Senado de Macau, 1999, fig. 10.
- 46 Anónimo, Mapa da barra de Cantão, in François Froger, *Relation du premier voyage des Français à la Chine*, ms. post. 1700, Biblioteca da Ajuda, Lisboa (Cod. 52-XIV-23, fol. 52v., não numerado; dimensão 590 x 450 mm).
- 47 Anónimo, Mapa da barra de Cantão, in Jean-Baptiste du Halde, *Description Géographique, Historique, Chronologique, Politique, et Physique de l’Empire de la Chine et de la Tartarie Chinoise...* Tome Premier, Paris, Chez P. G. Le Mercier, 1735, entre pp. 222 e 223 (dimensão 250 x 390 mm).
- 48 Anónimo, “Royaume d’Annan Comprenant les Royaumes de Tumkin et de la Cocinchine. Designé par les Peres de la Compagnie de Jesus. A Paris, Chez Pierre Mariette rue St. Jaques a l’Esperance avec Privilege du Roy”, in Daniello Bartoli, *Dell’Historia della Compagnia di Giesu La Cina Terza Parte dell’Asia...*, Roma, Nella Stamperia del Varese, 1663, p. 1 (não numerada).
- 49 Mapa da ilha de Xiangshan (Anção), in *Xiangshan Xianzhi*, (Monografia do Distrito de Xiangshan), obra concluída em 1547.
- 50 Mapa de Guangdong, in Zheng Ruozeng (atrib.), *Chouhai Tubian* (Defesa Marítima Ilustrada), 1562, folhas 7 e 8.
- 51 Mapa de Guangdong, in Zheng Ruozeng, *Zheng Kaiyang Zazhu* (Miscelânea de Zheng Kaiyang), 1572, mapa n.º 8.
- 52 Yin Guangren & Zhang Rulin, *Aomen Jiliu*, anotações de Zhao Chunchen, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1992, cit. p. 23.
- 53 Idem, *ibidem*, cit. p. 38.
- 54 Álvaro Semedo, S. J., *Relatione della Grande Monarchia della Cina del P. Alvaro Semedo Portvgheze della Compagnia di Giesu*, Roma, sumptibus Hermanni Scheus, 1643 (no fim: In Roma, Nella Stamparia di Ludouico Grignani. 1643), Parte II, cap. I, cit. p. 211. Na versão castelhana desta obra, preparada pelo polígrafo português Manuel de Faria e Sousa, esta informação é dada de uma forma ligeiramente diversa: “... Desde la Isla de Sanchuan, a outra que se chamou Gaoxã, ay diez i ocho leguas, ya entradas por Reyno Chino” – Álvaro Semedo, S. J., *Imperio de la China. I Cultura Evangelica en el...*, Madrid, Juan Sanchez, 1642, Parte II, cap. 2, cit. p. 224.
- 55 Álvaro Semedo, S. J., *Relação da Grande Monarquia da China*, trad. Luíz Gonzaga Gomes, 2.ª edição, Macau, Direcção dos Serviços de Educação e Juventude/Fundação Macau, 1994, cit. n.º 1, p. 291.
- 56 *Zhongshan Wenxian* (Documentação de Zhongshan), Taipé, Livraria Estudantil, 1985, vol. I, p. 85.
- 57 Mapas do distrito de Xiangshan, in *Guangdong Duangzhoufu Yutu* (Atlas da Prefeitura de Cantão da Província de Guangdong), 1685 e c. 1685 (dimensões 495 x 665 mm e 475 x 641 mm); rep. in *Aomen Lishi Ditu Jingxuan* (Tesouros Cartográficos Históricos de Macau), Pequim, Editora da Língua Chinesa, 2000, pp. 20-21 e p. 22.
- 58 Mapa da província de Guangdong, 1692; rep. in *ibidem*, pp. 24-25.
- 59 Wu Zhiliang, et al., *Mingqingshiqi Aomenweni Danganwenxian Huibian* (Coleção de Arquivos e Documentos das Dinastias Ming e Qing Relativos a Macau), vol. 6, Pequim, Edições do Povo, 1999, p. 3.
- 60 *Qingshiqiao* (Esboço da História Oficial dos Qing), Pequim, Livraria China, 1977, p. 2272.
- 61 Ver Jin Guo Ping & Wu Zhiliang, “A Deusa A-Má e os nomes de Macau”. Disponível na internet: <http://www.portugalweb.net/portugal>.
- 62 Secção que inclui Macau do mapa do litoral de Guangdong, in Guo Fei, *Yuedaji* (Grande Crónica de Guangdong), c. 1602; rep. in *ibidem*, ed. anotada da Editora da Universidade de Zhongshan, vol. 2, 1988, p. 914.
- 63 Ver *Revista de Cultura*, edição chinesa, n.º 35, Verão de 1998, p. 200.
- 64 Mapa do litoral de Guangdong, in *Cangwu Junmenzhi* (Crónica Militar de Cangwu), antes de 1579; rep. in ed. fac-símile da ed. xilogravada de 1579, Pequim, Centro de Reproduções e Microfilmagens das Bibliotecas Públicas da China, 1991, p. 91. A *Cangwu Junmenzhi* conheceu 3 edições. A primeira data de 1552. Foi revista por volta de 1573. A última versão foi de 1579. Nesta peça, ainda não figura a Porta do Cerco.
- 65 Mapa do litoral de Guangdong, in Xie Jie, *Qiantai Wocuan* (Informações sobre a Pirataria Japonesa); rep. in edição fac-símile Pequim, Biblioteca Nacional da China, 1947, vol. 1, p. 3b.

CARTOGRAPHY

- 66 O dez em chinês (十) é semelhante a uma cruz simples.
- 67 Secções dos litorais entre Sanchoão e Hong Kong do mapa do litoral de Guangdong, in Guo Fei, *Yuedaji*, c. 1602; rep. in *ibidem*, ed. anotada da Editora da Universidade de Zhongshan, vol. 2, 1988, pp. 911, 913 e 917.
- 68 Sobre esta questão, confrontem-se as (sucessivas) leituras deixadas pelos jesuítas Michele Ruggieri e Matteo Ricci no *Dicionário Português-Chinês* que compuseram c. 1583-1587 (ver ed. John W. Witek, Lisboa, Biblioteca Nacional, 2001, fol. 169r.), por Matteo Ricci nos seus *Commenratj della Cina* (in *Fonti Ricciane*, ed. Pasquale M. d'Elia, Roma, La Libreria dello Stato, 1942, vol. 1, pp. 151-152), pelo frade arrábido setecentista José de Jesus Maria na sua *Ásia Sílica e Nipónica* (ed. Charles R. Boxer, Macau, Instituto Cultural de Macau e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988, vol. 1, p. 77) e pelo mesmo Charles Boxer nas anotações que preparou para esta última obra (*ibidem*, pp. 77-78, n. 1).
- 69 Mapa da prefeitura de Cantão (Guangzhou), 1685 (dimensão 1430 x 1030 mm).
- 70 Mapa dos litorais da China entre o Guangdong e o Mar Amarelo, 1661-1722, Arquivo Histórico Nacional N.º 1 da China, Pequim (dimensão 2400 x 2880 mm).

BIBLIOGRAFIA

- Amaro, Ana Maria, *Das Cabanas de Palha às Torres de Betão – Assim Cresceu Macau*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas/Livros do Oriente, 1998.
- Aomen *Lishi Ditu Jingxuan* (Tesouros Cartográficos Históricos de Macau), Pequim, Editora da Língua Chinesa, 2000.
- As Ruínas de S. Paulo – Um Monumento para o Futuro / St. Paul's Ruins – A Monument Towards the Future*, catálogo da exposição homónima (Lisboa, Sociedade Nacional de Belas-Artes, 5 a 28 de Setembro de 1994; Macau, 22 de Novembro a 31 de Dezembro de 1994), Macau/Lisboa, Instituto Cultural de Macau/Missão de Macau em Lisboa, 1994.
- Barreto, Luís Filipe, *Cartografia de Macau. Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Missão de Macau em Lisboa, 1997.
- Bartoli, Daniello, *Dell'Historia della Compagnia di Giesu La Cina Terza Parte dell'Asia Descritta dal P. Daniello Bartoli Dela medesima Compagnia*, Roma, Nella Stamperia del Varese, 1663.
- Bessa, Carlos, “Macau e a China. Um só combate em rara relação de séculos”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. 3, dir. Manuel Themudo Barata & Nuno Severiano Teixeira, Lisboa, Círculo de Leitores, 2004, pp. 315-322.
- Boxer, Charles R., *Obra Completa de Charles Ralph Boxer*, vol. 1, *Estudos para a História de Macau. Séculos XVI a XVIII*, t. 1, Lisboa, Fundação Oriente, 1991.
- , *Obra Completa de Charles Ralph Boxer*, vol. 2, *Macau na Época da Restauração (Macao Three Hundred Years Ago)*, Lisboa, Fundação Oriente, 1993.
- Cação, Armando, “A Fundação do Chunambeiro e as Muralhas de Macau”, in Fernando António Baptista Pereira (coord.), *Os Fundamentos da Amizade. Cinco Séculos de Relações Culturais e Artísticas Luso-Chinesas – Catálogo da Exposição*, Macau, Centro Científico e Cultural de Macau, 1999, pp. 71-73.
- Calado, Maria; Mendes, Maria Clara; Toussant, Michael, “Macau – Da fundação aos anos 70. Evolução sócio-económica, urbana e arquitectónica”, *Revista de Cultura*, 34 (II série), Janeiro/Abril 1998, pp. 75-146.
- Carneiro, António de Mariz, *Descrição da Fortaleza de Sofala e das mais da Índia – Reprodução do cód. iluminado 149 da Biblioteca Nacional*, nota introdutória e legendas de Pedro Dias, Lisboa, Fundação Oriente, 1990.
- Carvalho, A. Ayres de, *Catálogo da Coleção de Desenhos*, Lisboa, Presidência do Conselho de Ministros/Biblioteca Nacional, 1977.
- Cid, Isabel, *Macau e o Oriente na Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora (Séculos XVI a XIX)*, Macau, Instituto Cultural de Macau/Arquivos Nacionais-Torre do Tombo/Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora, 1996.
- Colomban, Eudore, *Resumo da História de Macau, refundido e aumentado pelo editor Jacinto José do Nascimento Moura*, Macau, Tipografia do Orfanato da I. C., 1927.
- Cortesão, Armando; Mota, Avelino Teixeira da (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vols. 3-5, Lisboa, s. ed., 1960 (reeditada em 1987).
- Costa, Maria de Lourdes Rodrigues, *História da Arquitectura em Macau*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1997.
- Davison, Julian; Tan Lay Kee, *Mapping the Continent of Asia*, Singapura, Antiques of the Orient, 1994.
- De Bry, Teodoro, *Asia y África (1597-1628)*, edición a cargo de Gereon Sievernich, traducción de Carlos Fortea, Madrid, Ediciones Sirueta, 1999.
- Du Halde, S. J., Jean-Baptiste, *Description Géographique, Historique, Chronologique, Politique, et Physique de l'Empire de la Chine et de la Tartarie Chinoise, Enrichie des Cartes Générales et Particuliers de ces Pays, de la Carte générale & des Cartes particuliers du Thibet, & de la Corée, & ornée d'un grand nombre de Figures & de Vignettes gravées en Taille-douce. Par le P. J. B. Du Halde, de la Compagnie de Jesus, Tome Premier*, Paris, Chez P. G. Le Mercier, 1735.
- Foss, Theodore N., “Uma Interpretação Ocidental da China – Cartografia Jesuíta”, in *Revista de Cultura*, 21 (II série), Outubro/Dezembro 1994, pp. 129-151.
- Froger, François, *Relation du premier voyage des Français a la Chine présenté à monseigneur le conte de Pontchartrain par le Sr. F. Froger... Relation du premier voyage des François a la Chine fait en 1698, 1699 et 1700 sur le Vaisseau l'Amphitrite du port de 500 tonneaux, armé de 30 pieces de canon, et de 150 hommes d'équipage, commandé par Monsieur De la Roque, Capitaine de fregate legere, Cheualier de l'Ordre militaire de St. Louïs*, ms. post. 1700 (Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Cod. 52-XIV-23).
- Graça, Jorge, *Fortificações de Macau – Conceção e História*, 3.ª ed., Macau, Instituto Cultural de Macau, 1984.
- , *Fortifications of Macao, Their Design and History*, Macau, Imprensa Nacional de Macau, 1969.
- Gran Atlas Johannes Blaeu – Siglo XVII*, Madrid, Editorial Libsa, 2000.

CARTOGRAFIA

- Guerreiro, Inácio, "Pedro Barreto de Resende", in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. 2, ed. Luís de Albuquerque, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, pp. 944-945.
- Guimarães, Ângela, "A Conjuntura Política: antes de Hong Kong", in *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, vol. 3, dir. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Fundação Oriente, 2000, pp. 11-33.
- Jesus Maria, Fr. José de, *Ásia Sínica e Nipónica*, vol. 1, ed. Charles R. Boxer, Macau, Instituto Cultural de Macau e Centro de Estudos Marítimos de Macau, 1988.
- Jin Guo Ping & Wu Zhiliang, "A Deusa A-Má e os nomes de Macau". Disponível na internet: <http://www.portugalweb.net/portugal>.
- , *Dongxiwangyang* (Em Busca de História(s) de Macau Apagadas pelo Tempo), Macau, Associação de Educação de Adultos, 2002, pp. 290-295.
- Kammerer, Albert, *La Découverte de la Chine par les Portugais au XVème Siècle et la Cartographie des Portulans*, Leyden, E. J. Brill, 1944.
- Leão, Francisco G. Cunha, *Macau e o Oriente na Biblioteca da Ajuda*, Macau, Instituto Cultural de Macau/Instituto Português do Património Arquitectónico/Biblioteca da Ajuda, 1998.
- Lessa, Almerindo, *Macau. Estudos de Antropologia Portuguesa dos Trópicos*, Lisboa, Editora Internacional, 1996.
- Ljungstedt, Anders, *Um Esboço Histórico do Estabelecimento dos Portugueses e da Igreja Católica Romana e das Missões na China & Descrição da Cidade de Cantão*, Macau, Leal Senado de Macau, 1999.
- Lourido, Rui d'Ávila, "A Portuguese Seventeenth-Century Map of the South China Coast", in *Santa Barbara Portuguese Studies*, 1, 1994, pp. 240-271.
- Macau: *Cartography of the West-East Encounter*, Macau, Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, s.d.
- Marreiros, Carlos, "Traces of Chinese and Portuguese Architecture", in *Macau. City of Commerce and Culture*, ed. R. D. Cremer, Hong Kong, The University of East Asia Press, 1987, pp. 87-102.
- Matos, Artur Teodoro de (apresentação, leitura e notas), "Advertências e Queixumes' de Jorge Pinto de Azevedo a D. João IV, em 1646, sobre a Decadência do Estado da Índia e o Proveito de Macau na sua Restauração", in *Povos e Culturas*, 5, 1996, pp. 431-545.
- Monumenta Cartographica – Reproductions of unique and rare maps, plans and views in the actual size of the originals; accompanied by cartographical monographs*, vol. 1, ed. F. C. Wiedner, Haia, Martinus Nijhoff, 1925.
- Moreland, Carl; Bannister, David, *Antique Maps*, Londres, Phaidon Press, 1995.
- O Livro de Plataforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de São Julião da Barra*, edição fac-símile com estudo de Rui Carita, Lisboa, Defesa Nacional/Edições Inapa, 1999.
- Oliveira, Francisco Roque de, *A Construção do Conhecimento Europeu sobre a China, c. 1500 - c. 1630. Impressos e Manuscritos que Revelaram o Mundo Chinês à Europa*, Barcelona, Universitat Autònoma de Barcelona, 2003, pp. 1344-1348. Disponível na internet: <http://www.tdx.cesca.es/TDX.1222103-16016/>
- Pereira, A. Marques, *As Alfândegas Chinesas de Macau. Analyse do Parecer da Junta Consultiva do Ultramar sobre o objecto*, Macau, Typographia de J. da Silva, 1870.
- Pimentel, Pe. Francisco, *Breve Relação da Jornada que Fez à Corte de Pekim o Senhor Manoel de Saldanha, Embaixador Extraordinário do «l Rey de Portugal ao Emperador da China, e Tartaria (1667-1670)*, ed. Charles R. Boxer & J. M. Braga, Macau, Imprensa Nacional, 1942.
- Porter, Jonathan, *Macau: the Imaginary City. Culture and Society, 1557 to the Present*, Boulder, Westview Press, 2000.
- Qingshigao* (Esboço da História Oficial dos Qing), Pequim, Livraria China, 1977.
- Ricci S. J., Matteo, *Fonti Ricciane*, vol. 1, ed. Pasquale M. d'Elia, Roma, La Libreria dello Stato, 1942.
- Ruggieri S. J., Michele; Ricci, S. J., Matteo, *Dicionário Português-Chinês*, ed. John W. Witek, Lisboa, Biblioteca Nacional, 2001.
- Saldanha, Vasconcelos de Saldanha; Jin Guo Ping, *Para a Vista do Imperador: Memoriais da Dinastia Qing sobre o Estabelecimento dos Portugueses em Macau (1808-1887)*, Macau, Instituto Português do Oriente, 2000.
- Schilder, Günther, *Monumenta Cartographica Neerlandica*, 7 vols., Alphen aan den Rijn, Uitgeverij "Caneletto"/Repro-Holland, 1986-2003.
- Semedo, S. J., Álvaro, *Imperio de la China. I Cultura Evangelica en el, por los Religios (sic) de la Compañia de Jesus. Compuesto por el Padre Alvaro Semedo de la propria Compañia, natural de la Villa de Nisa en Portugal... Publicado por Manuel de Faria i Sousa, Cavallero de la Orden de Christo, i de la Casa Real...*, Madrid, Juan Sanchez, a costa de Pedro Coello, mercader de libros, 1642.
- , *Relação da Grande Monarquia da China*, trad. do italiano por Luíz Gonzaga Gomes, 2.ª edição, Macau, Direcção dos Serviços de Educação e Juventude/Fundação Macau, 1994.
- , *Relatione della Grande Monarchia della Cina del P. Alvaro Semedo Portoghese della Compagnia di Giesu*, Roma, sumptibus Hermanni Scheus (no fim: In Roma, Nella Stamparia di Ludouico Grignani.), 1643.
- Silva, Beatriz Basto da, *Cronologia da História de Macau*, vol. 1, Macau, Direcção dos Serviços de Educação, 1992.
- Silveira, Luís (ed.), *Livro das Plantas das Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado Português da Índia*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.
- , *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, vol. 3, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, s.d. [1956].
- Smith, Richard J., *Chinese Maps*, Hong Kong, Oxford University Press, 1996.
- Suárez, Thomas, *Early Mapping of Southeast Asia*, Singapura, Periplus Editions, 1999.
- Tan Shibao, "Macao, Macau (Majiao) Yu Aomen, Majiao Dngci Kaobian" (Um estudo analítico sobre os topónimos Macao, Macau e outros), in *Revista de Cultura*, edição chinesa, 35, Verão de 1998, pp. 187-200.

CARTOGRAPHY

- Tang Kaijian, “Zhu Huai Xinxiu Xiangshan Xianzhi Aomentu Yanjiu” (Um estudo sobre o mapa de Macau, publicado na Nova Monografia de Xianshan de Zhu Huai), in *Jinan Xuebao* (Boletim da Universidade de Jinan), 3, 2000, pp. 62-71.
- , “Yongzheng Guangdong Tongzhi Aomentu Yanjiu” (Um estudo sobre o mapa de Macau, publicado na Crónica Geral da Província de Guangdong, do Reinado de Yongzheng), in *Jinan Xuebao* [Boletim da Universidade de Jinan], 6, 2000, pp. 54-60.
- , “Macau. Notas sobre a evolução urbana e arquitectónica durante a dinastia Ming”, in *Revista de Cultura*, 34 (II série), Janeiro/Abril 1998, pp. 47-74.
- , “Yongzheng Guangdong Tongzhi Aomentu Yanjiu” (Um estudo sobre o mapa de Macau, publicado na Crónica Geral da Província de Guangdong, do reinado de Yongzheng), in *Revista de Cultura*, edição chinesa, 41-42, Primavera e Verão de 2000, pp. 84-92.
- , “Jiaqing Shisannian Aomen Xiangshitu Yanjiu” (Um estudo sobre o mapa de Macau de 1808), in *Revista de Cultura*, edição chinesa, 41-42, Primavera e Verão de 2000, pp. 93-98.
- Wu Zhiliang, *Segredos da Sobrevivência. História Política de Macau*, Macau, Associação de Educação de Adultos de Macau, 1999.
- Wu Zhiliang, et al., *Mingqingshiqi Aomenwenti Danganwenxian Huibian* (Colecção de Arquivos e Documentos das Dinastias Ming e Qing relativos a Macau), Pequim, Edições do Povo, 1999.
- Yin Guangren; Zhang Rulin, *Aomen Jilüe* (Monografia Abreviada de Macau), anotações de Zhao Chunchen, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1992.
- , *Aomen Jilüe*, fixação paleográfica de Zhao Chunchen, Cantão/Guangzhou, Editora do Ensino Superior, 1998.
- Zhongshan Wenxian* (Documentação de Zhongshan), Taipé, Livraria Estudantil, 1985, vol. I, p. 85

RESUMOS

RESUMOS

**Sementes de Mudança,
Sementes de Troca.
A Viagem de Fernão de Magalhães
e as Filipinas**

As viagens históricas de exploração e as descobertas iniciadas por navegantes Portugueses dos finais do século XV tiveram consequências permanentes para todas as regiões do Mundo Moderno. A “mudança e troca” que resultaram dos encontros entre o Velho e o Novo Mundo alteraram praticamente todos os aspectos do panorama humano e cultural dos povos de todo o mundo. Uma dessas viagens determinantes foi a expedição de Fernão de Magalhães às Filipinas. A consequente colonização das Filipinas pelos espanhóis, que durou mais de três séculos, ligou o arquipélago globalmente – entre a Ásia, as Américas e a Europa – e originou a cultura filipina que identifica os filipinos modernos. [Autor: Bernardita Reyes Churchill, pp. 23-31]

**A Viagem de Fernão de Magalhães
e a Contra-Viagem Manuelina
(1519-1522). Novos Problemas,
Perspectivas e Debates**

Este estudo procura contribuir para alargar a investigação sobre a ordem da grande viagem de Fernão de Magalhães, entre 1519 e 1522, destacando a participação portuguesa e a rápida organização sob rigorosa orientação do rei D. Manuel de uma contra-viagem capaz de impedir a circulação espanhola no Sudeste Asiático, especialmente na rica região das Molucas. O projecto de exploração marítima que Magalhães se propôs concretizar visava alcançar as ilhas Molucas através de uma via ocidental. Tal objectivo ia contra os interesses de Portugal, que ao abrigo do Tratado de Tordesilhas considerava que essas ilhas estavam sob o seu domínio desde que os Portugueses lá tinham chegado em 1512. Em 1520, D. Manuel deu ordens a Jorge de Brito para ir às Molucas construir uma fortaleza e interceptar Magalhães. A missão desse fidalgo teve contratempos resultantes

dos condicionalismos das monções e de incidentes como os que levaram à sua morte no Achém em 1521, sendo substituído por António de Brito, que chegou às Molucas em Maio de 1522, pouco depois de lá terem saído as duas naus que restavam da armada de Magalhães. Focam-se ainda temas da vida de Magalhães, como o seu nascimento na cidade do Porto e a possível participação na primeira viagem portuguesa em busca das Molucas, que em 1512 chegou a Ambon e Banda. Identificamos ainda os trinta e quatro participantes portugueses na armada de Magalhães e os documentos que se encontram em Portugal relativos à viagem deste navegador.

[Autor: José Manuel Garcia, pp. 32-53]

***Peregrinatio*, Pecado,
Sexualidade e Mentalidade
Mercantil. Discutindo o *Livro*
de Antonio Pigafetta sobre
a *Grande Viagem* de Fernão
de Magalhães**

Esta investigação procura estudar o contexto histórico e as modalidades de construção narrativa e simbólica do principal testemunho cronístico e literário da grande viagem de Fernão de Magalhães: o livro do viajante, aventureiro e tripulante da expedição, Antonio Pigafetta. Cruzando o conhecimento ibérico sobre os espaços asiáticos e americanos, seleccionando e representando temas, problemas e desafios vividos durante a grande aventura oceânica de Magalhães, entre 1519 e 1522, a obra de Pigafetta parte dos seus apontamentos diários de viagem para construir um livro que se organiza verdadeiramente como uma “peregrinação”: dramatizaram-se acontecimentos, construiu-se um herói moral da aventura para se elevar um itinerário vertido em construção e lição moral exemplar. [Autor: Ivo Carneiro de Sousa, pp. 54-66]

As Filipinas Segundo Pigafetta

A narrativa de Pigafetta é simultaneamente uma notável criação literária e uma fonte-chave para a historiografia filipina.

A expedição *de Magalhães permaneceu nas águas ou em terras filipinas cerca de sete meses (numa viagem de três anos) e a secção relativa às Filipinas, um terço de todo o relato, constitui a sua parte central. O autor analisa a construção da narrativa de Pigafetta e, inserindo-a no contexto dos primeiros relatos europeus de explorações, considera o quadro mental e as estratégias retóricas que governaram o modo como a narrativa “produziu” as Filipinas, convertendo-as de algo de desconhecido em objecto do conhecimento do leitor europeu. [Autor: Resil B. Mojares, pp. 67-83]

**A Grande Aventura de Fernão
de Magalhães na Cronística
Portuguesa do Século XVI**

Este estudo investiga as principais informações e representações narrativas que, entre notícias documentadas e perspectivas ético-políticas, a cronística quinhentista da expansão portuguesa na Ásia dirigiu para a história da vida e da grande aventura marítima de Fernão de Magalhães. Atenção especializada é dirigida para o acesso importante que João de Barros teve das memórias actualmente desaparecidas de Gonzalo Gomez de Espinosa e Duarte de Resende participando ou testemunhando a partir da fortaleza portuguesa de Ternate, nas Molucas, a sorte dos sobreviventes da expedição de Magalhães. A viagem de Fernão de Magalhães foi narrada por participantes nesse empreendimento que nos deixaram os seus testemunhos, mas foi também alvo da atenção de cronistas que registaram as suas perspectivas sobre o significado de tal viagem e o que nela aconteceu de mais importante. De entre esses cronistas contam-se alguns portugueses que no século XVI se interessaram-se por tal evento, na medida em que ia contra os interesses de D. Manuel no Oriente. A maior parte desses autores criticou abertamente Fernão de Magalhães como traidor, com particular destaque para Jerónimo Osório, João de Barros e Fernão Lopes de Castanheda.

ABSTRACTS

De entre outras obras em que também se foca esta matéria assinalam-se as de Damião de Góis, Gaspar Correia, António Galvão e Gabriel Rebelo. Entende-se, assim, relevante acompanhar estes diferentes testemunhos cronísticos, recuperando a ordem do discurso narrativo sobre a vida e a viagem de Fernão de Magalhães.
[Autor: José Manuel Garcia pp. 84-104]

Fernão de Magalhães e Frei Bartolomeu de Las Casas: Sua Convergência nas Filipinas

Em 1518, Fernão de Magalhães e o frei dominicano Bartolomeu de las Casas encontraram-se uma vez, casualmente, na antecâmara do chanceler de Castela, em Valladolid. Tratou-se de um encontro entre duas pessoas profundamente obcecadas com planos semelhantes e problemas relacionados com as grandes aventuras da época, a descoberta e colonização do Novo Mundo. O encontro foi relativamente breve. Magalhães explicou ao frade dominicano a sua ideia de encontrar um caminho para as Molucas através da rota ocidental espanhola. Las Casas não pôde evitar de falar a Magalhães na única coisa que atormentava o seu espírito e a sua consciência, a moralidade da colonização da conquista americana, de pleno respeito pelos direitos humanos dos nativos. Depois de se separarem, nunca mais se voltaram a encontrar, mas o seu comportamento, políticas e ideias convergiam e encontraram terreno comum nas Filipinas. Las Casas regressou às suas amadas Índias, onde prosseguiu a luta pela defesa dos direitos e pela protecção dos índios. As suas armas eram as leis divinas e humanas, sendo os princípios teológicos e jurídicos mantidos por Frei Francisco de Vitória e respectivos discípulos, na Universidade de Salamanca. A enérgica campanha de Bartolomeu De Las Casas, no terreno e perante a corte real espanhola, conjugada com os referidos princípios teológicos e jurídicos, deram origem às Novas Leis das Índias, mais humanas, promulgadas em 1542 e que estipulavam regras para os conquistadores e colonizadores. Entretanto, a muitas milhas de distância,

do outro lado do imenso Oceano Pacífico, Fernão de Magalhães na sua viagem de circum-navegação, que não chegou a terminar, chegou às Ilhas Filipinas, em Março de 1521. As suas relações com o governante de Cebu, o rajá Humabon, descritas em pormenor pelo cronista Pigafetta, foram um modelo de tacto, prudência, compreensão e respeito mútuo. Magalhães deixou claro que não tinha lá ido para conquistar mas para descobrir, não para impor uma lei estrangeira mas antes para estabelecer relações comerciais. O governante de Cebu foi baptizado, mostrando-se disposto a reconhecer a autoridade dos monarcas espanhóis, mas fê-lo de livre e espontânea vontade. Magalhães morreu nestas ilhas, mas numa batalha de fidelidade para com o governante de Cebu, que lutava contra outro chefe local, Lapu-Lapu. No entanto, o seu comportamento e as suas políticas continuaram a ser adoptados nas Novas Leis das Índias, já em vigor quando Legazpi chegou, em 1565. E no último ano desse século, 1599, foi realizado um referendo nas Filipinas, em que a população nativa expressou livremente o seu acordo sobre estar e permanecer sob a protecção do Rei de Espanha. A luta de Las Casas na América teve o seu êxito mais completo precisamente nas ilhas Filipinas, o arquipélago “descoberto” por Magalhães e um país que Las Casas nunca chegou a conhecer.
[Autor: Fidel Villaruel, pp. 105-113]

A Expedição de Fernão de Magalhães às Filipinas. Um Evento Globalizante

A expedição de Magalhães é aqui discutida como um acontecimento no contexto da sociedade filipina dos princípios do século XVI, e como um documento histórico, pela voz de Antonio Pigafetta (cronista da expedição), na historiografia filipina contemporânea. A recepção amigável da expedição europeia e a morte de Magalhães são analisadas de pontos de vista culturais diferentes, e as interpretações que os historiadores filipinos fazem da expedição às Filipinas é avaliada em termos das condições

políticas existentes nas Filipinas desde 1946 até à actualidade.
[Autor: Digna Balangue Apilado, pp. 114-118]

As Molucas, as Filipinas e os “Corredores” dos Mares do Sul da China na Cartografia Portuguesa entre 1537 e 1571.

Representações Cruzadas de Interesses Divergentes?

Este estudo concentra-se especializadamente na investigação de seis produções cartográficas portuguesas que, entre 1560 e 1571, representam com evidentes divergências a geografia e espaços marítimos do Sudeste Asiático e do Sul da China. Interessa tentar perspectivar as divergências que se projectam nestes diferentes mapas, optando quase concorrencialmente por contrapor uma organização em “corredor” das ilhas entre Palawan e Taiwan face aos continuados investimentos em detalhar a cartografia das Filipinas, das Molucas e das ilhas às portas da China. Mais do que uma divergência ingenuamente radicando em falta de informação e inquéritos geo-comerciais sobre estes espaços, esta verdadeira dualidade cartográfica deve ter-se ligado a diferentes perspectivas estratégicas, oficiais e privadas, sobre a dimensão da circulação portuguesa política e comercial nestes mais longínquos espaços asiáticos.
[Autor: Ivo Carneiro de Sousa, pp. 119-132]

Mapas de Macau dos Séculos XVI e XVII. Inventário, Descrição e Análise Comparativa de Espécimes Cartográficos Europeus e Chineses

Este artigo centra-se no inventário e na descrição dos principais mapas, plantas e desenhos de Macau produzidos durante os séculos XVI e XVII. São analisados, em simultâneo, os exemplares cartográficos de origem europeia e chinesa. É concedido um especial destaque àquelas representações cartográficas que conheceram uma maior difusão internacional nesta época,

RESUMOS

tanto na forma de plantas e mapas manuscritos, como na forma de plantas e mapas impressos. Também se assinala o modo como certas formas particulares de representação da cartografia chinesa influenciaram a concepção de alguns mapas de Macau difundidos pelos europeus. Da mesma maneira, prestar-se-á atenção à forma como certos mapas de Macau de origem europeia foram apropriados e transformados por desenhadores e artífices chineses ou macaenses de acordo com o gosto

oriental ou o simbolismo próprio da cartografia chinesa tradicional. Finalmente, aproveitaremos vários exemplares cartográficos chineses para acrescentar algumas pistas ao inquérito que trata da toponímia vernácula do território que viria a ser Macau. Como é sabido, o assunto da origem e do significado dos diversos nomes dados a Macau é dos mais debatidos por parte dos investigadores, sendo que tende a ser complicado por dois motivos essenciais: pelo facto de muitos

povos terem baptizado o mesmo local de modo diferente ao longo do tempo; e pelo facto de algumas palavras serem pronunciadas de modo diferente em diferentes dialectos chineses. Nesse sentido, trataremos de demonstrar de que modo os mapas constituem auxiliares tão preciosos quanto as restantes fontes documentais para o esclarecimento desta questão central dos estudos sobre Macau. [Autores: Francisco Roque de Oliveira e Jin Guo Ping, pp. 133-169]

ABSTRACTS

Seeds of Change, Seeds of Exchange. Magellan's Voyage and the Philippines

The historic voyages of exploration and discoveries initiated by Portuguese mariners from the late 15th century brought lasting consequences to all the regions of the modern world. The “change and exchange” that resulted from the encounters between the Old and the New World altered practically all aspects of the human and cultural landscape of peoples the world over.

One such significant voyage was Magellan's expedition to the Philippines.

The resulting consequence of Spanish colonization of the Philippines, which lasted for over three centuries, connected the archipelago globally—within Asia, the Americas, and Europe—and brought about the Filipino culture that identifies the modern Filipino.

[Author: Bernardita Reyes Churchill, pp. 23-31]

The Journey by Ferdinand Magellan and the Manueline Counter Journey (1519-1522): New Problems, Perspectives and Debates

This study seeks to extend the research on the great voyage by Ferdinand Magellan, between 1519 and 1522,

drawing particular attention to Portuguese participation and the rapid organisation, under the rigorous supervision of King Dom Manuel, of a counter-voyage capable of blocking Spanish traffic into Southeast Asia, especially in the wealthy region of the Moluccas. The voyage that Magellan proposed aimed to discover a western route to the Moluccas.

This objective ran counter to the interests of Portugal, which, under the Treaty of Tordesilhas, considered these islands to be under its sovereignty, since the Portuguese had arrived there in 1512. In 1520, King Dom Manuel ordered nobleman Jorge de Brito to sail to the Moluccas to build a fortress and intercept Magellan. The mission suffered setbacks due to monsoons and incidents such as that which led to the death of its leader in Achin in 1521. He was substituted by António de Brito, who arrived in the Moluccas in May 1522, shortly after the remaining two ships in Magellan's armada had left. Themes in the life of Magellan are also covered, such as his birth in the city of Oporto and possible participation in the first Portuguese journey in search of the Moluccas, which reached Ambon and Banda in 1512. The thirty four Portuguese members of Magellan's armada are also identified, together with the documents found in Portugal regarding

this navigator's voyage.

[Author: José Manuel Garcia, pp. 32-53]

***Peregrinatio*, Sin, Sexuality and the Mercantile Mentality in Pigafetta's Account of Ferdinand Magellan's Voyage**

This research looks at the historical context and mainly narrative and symbolic options used in the most famous chronicle of Magellan's long adventure: the book of the traveller, adventurer and crew member in the great 1519-1522 expedition, the Italian Antonio Pigafetta. Gathering the Iberian knowledge about Asiatic and American maritime and territorial spaces, based on his own daily journey notes, the astonishing Pigafetta book is a major paradigm of a selective literary option following the gender patterns of “peregrination”: a medieval and renaissance selective literary gender stressing a dramatic voyage with a moral goal. The moral hero of this “peregrination” is Magellan and his moral lesson is Pigafetta's account itself.

[Author: Ivo Carneiro de Sousa, pp. 54-66]

The Philippine Islands According to Pigafetta

Pigafetta's narrative is both a distinct literary creation and a key source in Philippine historiography. The Magellan expedition was in the waters

ABSTRACTS

or on the islands of the Philippines for about seven months (in a voyage of three years) and the section on the Philippines, which constitutes a third of the entire account, is its centerpiece. The author inquires into the construction of the Pigafetta narrative. Setting it in the context of early European accounts of exploration, he considers the intellectual framework and rhetorical strategies that governed how Pigafetta's navigational narrative "produced" the Philippines, converting it from the unknown into an object of knowledge for a European readership. [Author: Resil B. Mojares, pp. 67-83]

The Great Adventure of Ferdinand Magellan in Portuguese 16th Century Chronicles

This study investigates the main information and narrative representations, written by 16th century chroniclers of the Portuguese expansion in Asia about the life and great maritime adventure of Ferdinand Magellan. Special attention is given to the important access João de Barros had to the now missing memoirs of Gonzalo Gomez de Espinosa and Duarte de Resende, who shared in or witnessed, from the Portuguese fort at Ternate, in Moluccas, the fate of the survivors from Magellan's expedition. Ferdinand Magellan's voyage was narrated by participants in this undertaking who have left us their accounts, but it also drew the attention of chroniclers who recorded their points of view on the significance of the voyage and what they considered the most important happenings. Among these chroniclers are a number of Portuguese who were interested in this event in the 16th century in that it ran counter to the interests of King Dom Manuel in the East. Most of these authors openly criticize Ferdinand Magellan as a traitor, especially Jerónimo Osório, João de Barros and Fernão Lopes de Castanheda. Other works that also focus on this matter include those of Damião de Góis, Gaspar Correia, António Galvão and Gabriel Rebelo. It was therefore felt

to be apposite to follow these varying accounts in the chronicles, re-establishing the order of narrative discourse on the life and voyage of Ferdinand Magellan. [Author: José Manuel Garcia pp. 84-104]

Fernão de Magalhães and Fray Bartolome de Las Casas. Their Convergence in the Philippines

In 1518 Ferdinand Magellan and the Dominican friar Bartolome de las Casas met once (accidentally) in the antechamber of the Chancellor of Castile, in Valladolid. It was a meeting of two persons deeply obsessed with similar plans and problems related to the great adventures of the times, the discovery and colonization of the New World. The encounter was relatively brief. Magellan explained to the Dominican his idea of finding a way to the Moluccas by the Spanish route of the west. Las Casas could not but speak to Magellan about the only thing troubling his head and his conscience, the morality of the American conquest colonization with total respect for the human rights of the natives. After parting ways, they never met again, but their behavior, policies and ideas did meet and found common ground in the Philippines. Las Casas returned to his beloved Indies where he continued his struggle for the defense of the rights and the protection of the Indians. His weapons were the divine and human laws, and the theological and juridical principles being maintained by Fr. Francisco de Vitoria and his disciples at the university of Salamanca. Las Casas' energetic campaign in the field as well as before the Spanish royal court combined with those theological and juridical principles brought about the more humane New Laws of the Indies promulgated in 1542, setting norms for the conquistadors and colonizers. Meanwhile, many miles away across the immense Pacific Ocean, Ferdinand Magellan, in his voyage around the world which he himself would not complete, stopped in the Philippine Islands

in March 1521. His relations with the ruler of Cebu, rajah Humabon, described in detail by chronicler Pigafetta, were a model of human tact, prudence, understanding and mutual respect. Magellan made it clear that he did not go there to conquer but to discover, not to impose a foreign rule but to establish trade relations. The Cebu ruler was baptized, he showed readiness to recognize the monarchs of Spain, but he did it willingly and freely. Magellan was killed there, but in a battle of allegiance with the Cebu ruler who was fighting against another local chief, Lapu-Lapu. However, his behavior and policies continued to be adopted in the New Laws of the Indies, already in force when Legazpi arrived in 1565. And in the last year of that century, 1599, a referendum took place in the Philippines, in which the native population freely expressed their consent to be and to remain under the protection of the King of Spain. The struggle of Las Casas in America had its most complete success precisely in the Philippine Islands, the archipelago "discovered" by Magellan, a country Las Casas never knew.

[Author: Fidel Villarroel, pp. 105-113]

The Fernão de Magalhães Expedition in the Philippines. A Globalizing Event

The Magellan expedition is discussed as an event in the context of Philippine society in the early 16th century, and as a historical document through the account of Antonio Pigafetta (the expedition's chronicler) in contemporary Philippine historiography. The friendly reception accorded the European expedition and the death of Magalhaes are examined in terms of differing cultural meanings, and the interpretations of Filipino historians of the expedition in the Philippines is assessed in terms of political conditions in the Philippines from 1946 to the present.

[Author: Digna Balangue Apilado, pp. 114-118]

RESUMOS

The Moluccas, the Philippines and Trading “Corridors” in the South China Seas in Portuguese cartography, 1537-1571. Overlapping yet Diverging Interests?

This paper focuses on research concerning six Portuguese maps containing diverging geographical and maritime perspectives of Southeast Asia and South China in the mid-17th century. The differences relected on the maps can be interpreted according to the varying depiction of competing “corridors” of islands between Palawan and Taiwan arising from ongoing investments in producing detailed cartographic information on the Philippines, the Moluccas and the islands off China. This was far from being an ingenuous divergence resulting from a lack of geo-commercial information; rather, it was due to differing official and private strategies concerning the extent of Portuguese trade and policy in these far-off Asian zones.

[Author: Ivo Carneiro de Sousa, pp. 119-132]

or Macanese authors and draughtsmen in accordance with oriental taste or the individual symbolism of traditional Chinese cartography. Finally, we will take advantage of various specimens of Chinese cartography to assist research on the vernacular toponymy of the territory that would come to be known as Macao. As is known, the subject of the origin and of the meaning of the various names given to Macao is one of the most hotly debated by researchers, and tends to be complicated for two essential reasons: the fact that over time many people have baptized the same place in different ways; and that some words are pronounced in different ways in different Chinese dialects. Following this logic, we will demonstrate how maps can constitute a valuable supplement to other documentary sources in elucidating this question, central to studies on Macao.

[Authors: Francisco Roque de Oliveira and Jin Guo Ping, pp. 133-169]

Maps of Macao from the 16th to 17th Century. Inventory, Description and Comparative Analysis of Specimens of European and Chinese Cartography

This article focuses on the inventory and the description of the main maps, plans and drawings of Macao produced from the 16th to the 17th centuries. Cartographic specimens of European and Chinese origin are analysed in parallel. A special prominence is given to those cartographic representations that enjoyed a larger international diffusion at the time, whether in the form of hand written plans and maps, or in the form of printed plans and maps. Reference is made to how certain forms of representation peculiar to Chinese cartography influenced the conception of some maps of Macao diffused by Europeans. Attention will also be paid to the way in which certain maps of Macao of European origin were appropriated and transformed by Chinese

AUTORES / AUTHORS

- AMARO, Ana Maria
Paibian, jinqi e jingkuang. Dísticos laudatórios chineses do espólio do Dr. António do Nascimento Leitão
牌匾、锦旗、镜框：安东尼奥·雷道所收藏中国颂扬式对联
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 74-93
- BORAO, José Eugenio
Some notes about the Misericórdia of Isla Hermosa
台湾的慈善机构摘要
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 101-112
- BROOKSHAW, David
The power of the story on postcolonial fiction: The novels of Brian Castro and Mia Couto
后殖民小说情节的能量：比昂·卡斯特罗和米亚·古都的长篇小说
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 143-149
- BROOKSHAW, David
Between China and Europe: Person, culture and emotion in Macao
在中国及欧洲之间：澳门的人、文化、及感情
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 140-142
- CARIOTI, Patrizia
The 1622 Dutch attempt to conquer Macao, in the international context of early seventeenth-century East Asia
荷兰人企图征服澳门葡人(1622): 17世纪初远东的国际化背景
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 123-137
- CHENG, Christina Miu Bing
Matriarchy at the edge: The mythic cult of Nu Wa in Macao
母权制的边缘：女娲崇拜神话在澳门
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 127-142
- FERREIRA, Maria João Pacheco
Notícias da seda. Referências à seda chinesa na documentação impressa dos séculos XVI a XVIII e seu impacte na sociedade europeia
16-18 世纪出版物中有关中国丝绸的资料及其对欧洲社会的影响
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 118-139
- FRUTUOSO, Eduardo
A decadência do Estado Português da Índia e a situação de Macau nos arbítrios de Duarte Gomes Solís e Jorge Pinto de Azevedo
葡国在印度的衰落及 Duarte Gomes Solís 和 Jorge Pinto de Azevedo 决择中的澳门状况
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 102-122
- GONÇALVES, Rui Coimbra; SOUSA, Lúcio Rocha de
A Misericórdia de Nagasáqui
长崎的慈善机构
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 82-100
- GU Weimin
Wu Yushan and his pursuit of faith in the great dynastic transition
时世丕变中之吴渔山及其信仰的求索
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 106-124
- HUANG Xiaofeng
Introduction to “An Autumn dawn on lakes and hills” by Wu Yushan
吴渔山“湖山秋晓图卷”介绍
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 125-126
- JIN Guo Ping; WU Zhiliang
A (des)canibalização dos Portugueses
葡国人并非吃人族
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 94-104
- LIU Jinglian
A justiça Qing e os casos de morte em Macau
清代澳门涉外命案的司法审判程序
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 65-83
- LOURIDO, Rui D’Ávila
A navegação portuguesa e o comércio asiático na visão de Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho
Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho 眼中的澳门与亚州贸易及葡国的海上贸易
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 138-179
- MADEIRA, José
A Misericórdia de Goa e o sistema da dádiva
果阿的慈善机构和赠予制度
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 13-25
- MESQUIDA, Juan O.
The early years of the Misericórdia of Manila (1594-1625)
马尼拉的早期慈善机构 (1594-1625)
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 59-81
- NETO, Oswaldo da Veiga Jardim
The tradition of “Bandas de Música” in Macao
澳门的传统乐队
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 6-43
- NETO, Oswaldo da Veiga Jardim
The “Macao Hymno”
澳门赞歌
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 44-73
- RCI
Macao Património Mundial / Macao World Heritage
澳门世界遗产
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 6-59
- SEABRA, Leonor Diaz de
Os Compromissos da Misericórdia de Goa (1595) e de Macau (1627). Doutrina, estruturas e actividades sociais
果阿 (1595) 与澳门 (1627) 的慈善规章：准则、架构与社会活动
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 42-58
- SOUSA, Ivo Carneiro
Cinco livros para reflectir sobre a História das Misericórdias
有关亚洲慈善机构的五本书籍介绍
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 131-134
- SOUSA, Ivo Carneiro
A Misericórdia de Macau: caridade, poder e mercado nupcial
澳门的慈善机构：赈济、权力与婚姻市场
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 26-41

ÍNDICE N.ºs 13-16

SOUSA, Ivo Carneiro
As Misericórdias na Ásia. Um tema
de investigação multidisciplinar / The
Holy Houses of Mercy in Asia.
A multidisciplinary research theme
多学科研究专题：亚洲之慈善机构
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 6-12

SOUSA, Ivo Carneiro
As Misericórdias na Ásia. De Malaca
às Molucas (Séculos XVI e XVII)
亚洲之慈善机构：从马六甲到摩鹿加
(16-17 世纪)
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 113-130

SOUSA, Lúcio Rocha de Sousa;
GONÇALVES, Rui Coimbra
A Misericórdia de Nagasáqui
长崎的慈善机构
N.º 14, Abril/April 2005, pp. 82-100

SOUZA, George Bryan
The Portuguese merchant fleet at Macao
in the 17th and 18th centuries
17-18 世纪葡萄牙商船在澳门
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 48-64

VAN DYKE, Paul A.
Cai and Qiu enterprises: Merchants
of Canton (1730-1784)
广东商人(1730-1784): 蔡氏与邱氏企业
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 60-101

VAN DYKE, Paul A.
The Ye merchants of Canton (1720-1804)
广东叶氏商人 (1720-1804)
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 6-47

YANG Renfei
Os *Shenshi* de Macau em meados
da dinastia Qing
清代中叶澳门绅士群体分析
N.º 16, Outubro/October 2005,
pp. 105-117

WU Zhiliang e JIN Guo Ping
A (des)canibalização dos Portugueses
葡国人并非吃人族
N.º 16, Outubro/October 2005, pp. 94-104

ZHANG Tingmao
On the Portuguese trade in China, 1513-1520
1513-1520 葡萄牙人在华贸易及其性质
N.º 15, Julho/July 2005, pp. 180-188

ZHANG Weiqin
The life and works of Wu Yushan
吴渔山的生平及其著作
N.º 13, Janeiro/January 2005, pp. 84-105