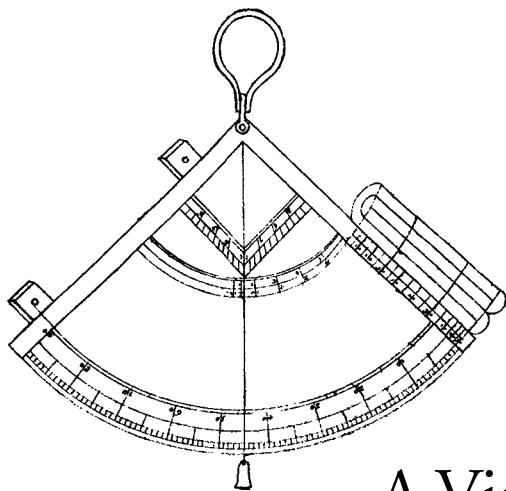




A Viagem de Fernão de Magalhães e a Contra-Viagem Manuelina (1519-1522) Novos Problemas, Perspectivas e Debates

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, lembre-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.

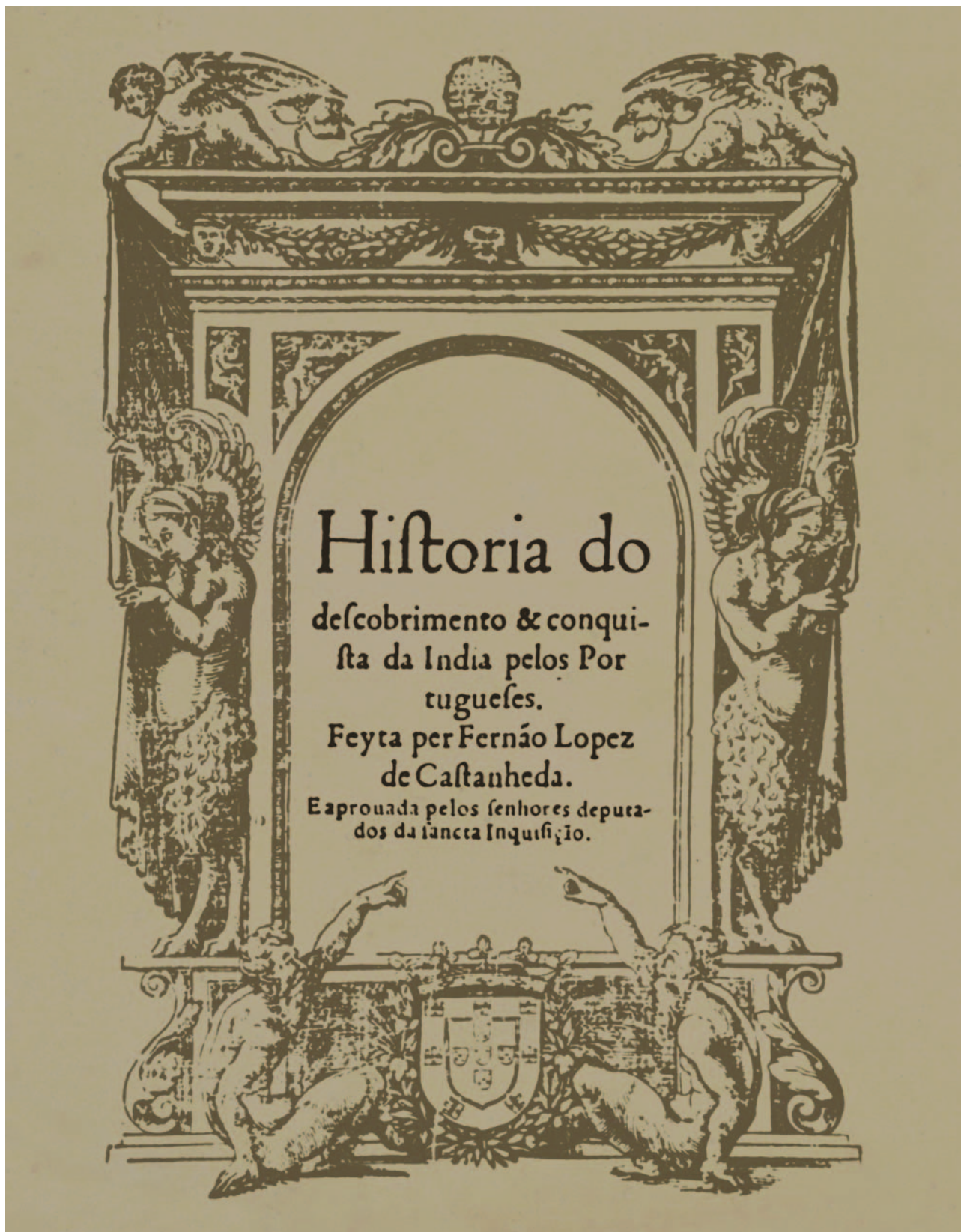
Após a morte de Jorge de Brito ainda se discutiu quem seria o novo capitão da armada, tendo triunfado o ponto de vista dos seus tripulantes que defendiam ser António de Brito, irmão do falecido, o seu sucessor na fortaleza de Maluco em caso de morte. O navio em que António de Brito embarcou em Cochim 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 cronístico 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 sugirar ...”, 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 navigazioni 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 magellanienues”, 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, Valhadolide, 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 Pungirnos, 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.