



BOLETIM DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

SÉRIE 137 - N.ºS 1-12

JANEIRO - DEZEMBRO - 2019

SUMÁRIO

COMEMORAÇÕES DOS 500 ANOS DA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE MAGALHÃES-ELCANO // O SIGNIFICADO DAS GRANDES VIAGENS DE FERNÃO DE MAGALHÃES PARA A HISTÓRIA UNIVERSAL: ALGUNS TÓPICOS PARA O SEU ATENDIMENTO // LA BIODIVERSIDAD DURANTE LA CIRCUNAVIGACION // NESSE MESMO DIA FUI A TERRA VER COMO NASCE O CRAVO // A QUESTÃO DA LONGITUDE NA VIAGEM DE MAGALHÃES // A MALOGRADA VIAGEM DA TRINIDADE E A EXPEDIÇÃO A MALUCO DE ANTÓNIO BRITO // A CARTA NÁUTICA NO TEMPO DE MAGALHÃES E A QUESTÃO DAS MOLUCAS // A EXPOSIÇÃO: O MUNDO VISTO DOS OCEANOS – A PRIMEIRA VIAGEM À VOLTA DO MUNDO TRAÇADA PELAS COLECÇÕES DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA // COMPROVAÇÃO EXPERIMENTAL DO DESVIO GRAVITACIONAL DA LUZ SEGUNDO A TEORIA DA RELATIVIDADE DE ALBERT EINSTEIN // NAS COMEMORAÇÕES DOS 200 ANOS DO NASCIMENTO DE FONTES PEREIRA DE MELO (1819-1887) – O MAIOR VULTO PORTUGUÊS DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO 19 // ACTIVIDADES DA SGL

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO NA S.G.L., RUA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO
LISBOA-PORTUGAL

ÍNDICE

COMEMORAÇÕES DOS 500 ANOS DA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE MAGALHÃES-ELCANO <i>Luis Aires-Barros</i>	9
O SIGNIFICADO DAS GRANDES VIAGENS DE FERNÃO DE MAGALHÃES PARA A HISTÓRIA UNIVERSAL: ALGUNS TÓPICOS PARA O SEU ATENDIMENTO <i>José Manuel Garcia</i>	12
LA BIODIVERSIDAD DURANTE LA CIRCUNAVIGACION <i>Joaquín Gomes Cano</i>	28
NESSE MESMO DIA FUI A TERRA VER COMO NASCE O CRAVO <i>Teresa Nobre de Carvalho</i>	42
A QUESTÃO DA LONGITUDE NA VIAGEM DE MAGALHÃES <i>António Costa Canas</i>	65
A MALOGRADA VIAGEM DA <i>TRINIDADE</i> E A EXPEDIÇÃO A MALUCO DE ANTÓNIO BRITO <i>Rui Manuel Loureiro</i>	91
A CARTA NÁUTICA NO TEMPO DE MAGALHÃES E A QUESTÃO DAS MOLUCAS <i>Joaquim Alves Gaspar</i>	105
A EXPOSIÇÃO: O MUNDO VISTO DOS OCEANOS – A PRIMEIRA VIAGEM À VOLTA DO MUNDO TRAÇADA PELAS COLECÇÕES DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA: – <i>Teresa Nobre de Carvalho</i>	124
– <i>Manuela Cantinho</i>	132
– <i>Helena Grego</i>	141
COMPROVAÇÃO EXPERIMENTAL DO DESVIO GRAVITACIONAL DA LUZ SEGUNDO A TEORIA DA RELATIVIDADE DE ALBERT EINSTEIN <i>José Joaquim Pereira Osório</i>	145
NAS COMEMORAÇÕES DOS 200 ANOS DO NASCIMENTO DE FONTES PEREIRA DE MELO (1819-1887) O MAIOR VULTO PORTUGUÊS DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO 19 <i>J. Jorge Paulino Pereira</i>	163
ACTIVIDADES DA SGL	250

A MALOGRADA VIAGEM DA *TRINIDAD* E A EXPEDIÇÃO A MALUCO DE ANTÓNIO DE BRITO ¹

Rui Manuel Loureiro ²

O arquipélago de Maluco, também conhecido como *ilhas das especiarias*, é formado por cinco pequenas ilhas localizadas na parte mais oriental da actual Indonésia, que no século XVI eram o único lugar do mundo onde se produzia o cravo, uma valiosíssima especiaria utilizada com propósitos alimentares e medicinais. Os portugueses, continuando o processo de expansão oriental que tinha sido inaugurado com a viagem de Vasco da Gama para além do cabo da Boa Esperança, conquistaram a cidade de Malaca em 1511. A partir desta cidade portuária malaia, utilizando as tradicionais redes marítimas asiáticas, rapidamente entraram em contacto com as ilhas mais orientais do arquipélago indonésio, onde se produziam as mais cobiçadas especiarias, como a noz moscada, a maçã e, sobretudo, o cravo. Em 1512, uma expedição portuguesa sob o comando de António de Abreu acercou-se pela primeira vez a essas remotíssimas paragens. Participaram nesta viagem, entre outros homens, Francisco Serrão, o primeiro português que se estabeleceu em Ternate (uma das ilhas de Maluco), o cartógrafo e piloto Francisco Rodrigues, que desenhou os primeiros mapas daquele arquipélago e, muito provavelmente, também o próprio Fernão de Magalhães, que na época cumpria serviço militar no Oriente.³

A partir dessa data, as ilhas de Maluco foram-se paulatinamente integrando nos circuitos mercantis lusitanos, que tinham o seu epicentro na costa ocidental da Índia, no território de Goa, conquistado por Afonso de Albuquerque em 1510.⁴ E desde cedo os portugueses começaram a descodificar a mecânica do tráfico destas especiarias, que aparece detalhadamente delineado na *Suma Oriental* de Tomé Pires, extenso tratado geográfico manuscrito de um boticário que por esses anos vivia em Malaca, onde provavelmente o conheceu Fernão de Magalhães.⁵ Uma determinada quantidade de cravo valia na Europa até 240 vezes o seu preço em Maluco; ou seja, os lucros obtidos com o seu tráfico intercontinental eram verdadeiramente astronómicos. A produção

¹ Por total impossibilidade de publicar o texto apresentado no Ciclo de Conferências o autor propôs a sua substituição pelo texto que se apresenta.

² Professor do Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes; investigador do Centro de Humanidades da Universidade Nova de Lisboa; membro da Academia de Marinha.

³ Sobre a aproximação portuguesa às ilhas de Maluco, ver José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 38-98; sobre a eventual participação de Magalhães na expedição, ver Rui Manuel Loureiro, «Fernão de Magalhães em Portugal».

⁴ A respeito da conquista de Goa, ver João Paulo Oliveira e Costa & Vitor Luís Gaspar Rodrigues, *Conquista de Goa, 1510-1512*.

⁵ Ver Tomé Pires, *Suma Oriental*, pp. 222-234.

anual de cravo em Maluco ultrapassava as 200 toneladas, mas apenas uma oitava parte dessa produção se destinava à Europa, sendo a restante encaminhada para os mercados asiáticos. Portanto, para aproveitar ao máximo as potencialidades dos tráficos asiáticos, era essencial controlar total ou parcialmente as principais rotas mercantis nos mares orientais. Por outro lado, as especiarias de Maluco costumavam ser intercambiadas por tecidos indianos, pelo que, em consequência, era também essencial ter acesso aos mercados do Guzerate e de Bengala, para rentabilizar ao máximo o negócio. E era isto, precisamente, que os portugueses estavam a tentar fazer nos primeiros anos do século XVI: intervir no comércio oriental de forma global, a partir do controle de um conjunto de bases situadas nos lugares mais estratégicos do litoral oeste-africano e asiático.⁶

Muito provavelmente, as notícias que de Portugal passavam a Espanha sobre a expansão oriental dos portugueses destacavam, sobretudo, os incríveis lucros que estavam a ser obtidos na rota do Cabo e nas cidades portuárias asiáticas. E, por isso mesmo, desde muito cedo – pelo menos desde 1506 – se detectam indícios de que os círculos políticos e económicos espanhóis olhavam com progressivo interesse para as Índias mais orientais, no contexto do Tratado de Tordesilhas.⁷ Curiosamente, um dos primeiros impressos europeus sobre a expansão ultramarina dos portugueses, a *Conquista de las Indias de Persia e Arabia que fizo la armada del rey don Manuel de Portugal*, foi publicado em Salamanca, em 1512. O autor, Martín Fernández de Figueroa, tinha vivido no Oriente durante cinco anos, onde muito provavelmente se cruzou várias vezes com Fernão de Magalhães.⁸

Em finais de 1517 produziu-se uma viragem fundamental neste processo de concorrência ibérica. Magalhães, experimentado navegador português com mais de uma década de experiência do Oriente, abandonou Portugal ressentido com el-rei D. Manuel I, que se recusara a satisfazer por completo as suas ambições de promoção social. Poucos meses mais tarde, em Março de 1518, Magalhães celebrou capitulações em Valladolid com Carlos I, com o propósito de descobrir uma rota ocidental para as *ilhas das especiarias* ao serviço de Espanha.⁹ O trânsfuga português trazia na sua bagagem algumas «cartas & pomas de marear», como escreveu anos mais tarde o cronista português João de Barros,¹⁰ baseadas nas mais recentes explorações e conjecturas da cartografia lusitana. Magalhães utilizou na sua argumentação perante o monarca espanhol um planisfério desenhado por Pedro e Jorge Reinel, dois cartógrafos portugueses que na mesma época, não se sabe se juntamente com Magalhães, se tinham transferido temporariamente para Espanha.¹¹ Por outro lado, parece seguro que Magalhães possuía também uma cópia do manuscrito do *Livro das cousas do Oriente*, um tratado de geografia asiática completado na Índia pelo feitor português

⁶ A respeito da construção do *Estado da Índia*, ver Luís Filipe Barreto, *Lavrar o Mar*, pp. 15-59.

⁷ Ver Juan Gil, *El exilio portugués en Sevilla*, pp. 243-251.

⁸ Ver Martín Fernández de Figueroa, *Conquista de las Indias de Persia e Arabia*. Sobre a possível relação com Magalhães, ver Rui Manuel Loureiro, «Fernão de Magalhães em Portugal».

⁹ Sobre as capitulações, ver Demetrio Ramos Pérez, «Magallanes en Valladolid».

¹⁰ João de Barros, *Década Terceira da Ásia*, liv. V, cap. 8, f. 147.

¹¹ A respeito dos Reinel, ver Joaquim Ferreira do Amaral, «Pedro Reinel me fez», e também Rafael Moreira, «Pedro e Jorge Reinel (at.1504-60)».

Duarte Barbosa, que o navegador provavelmente conheceu em Cananor.¹² E na audiência com Carlos I, a crer no cronista espanhol Francisco López de Gómara, Magalhães tinha nas suas mãos «la relación de Luis Berthoman, boloñes, que fue a Bandam, Borney, Bachian, Tidore y otras islas de especias», ou seja, alguma edição do *Itinerario* de Luis de Varthemà, um antigo conhecido do navegador português, que com ele se tinha cruzado na Índia.¹³

A reacção portuguesa ao contrato firmado em Valladolid foi imediata. Logo que teve conhecimento das capitulações assinadas por Magalhães, por intermédio dos seus agentes em Espanha, D. Manuel I apresentou protestos formais perante Carlos I, tanto pela contratação por este do trãnsfuga português, como pelo projecto que tal contrato configurava, de invadir uma área asiática considerada de jurisdição lusitana. Ao mesmo tempo, o monarca português transmitiu instruções ao então governador do *Estado da Índia*, Diogo Lopes de Sequeira, para que consolidasse a presença lusitana nas ilhas de Maluco, onde, apesar de terem sido demandadas por sucessivas expedições mercantis de portugueses, ainda não existia uma fortaleza da Coroa de Portugal. Além destas reclamações mais visíveis, foi recentemente sugerido que nas oficinas cartográficas de Lisboa, por indicação de D. Manuel I e do seu círculo de conselheiros, foi organizada uma manobra de mistificação dirigida a Carlos I. Com efeito, por volta de 1518, o cartógrafo oficial português Lopo Homem e os seus colaboradores Pedro e Jorge Reinel desenharam um planisfério de inspiração ptolomaica, bem como um atlas, que representavam os oceanos Atlântico e Índico totalmente rodeados de terras. Estes exemplares cartográficos extremamente luxuosos, conhecidos hoje como *Atlas Miller*, teriam sido produzidos para a princesa Leonor de Áustria, irmã de Carlos I, que em Julho de 1518 se casou com o rei de Portugal. Indirectamente, pois, D. Manuel I, numa campanha de activa desinformação, teria enviado ao seu cunhado uma prova da impossibilidade prática do projecto magalhânico de alcançar as ilhas de Maluco pela via ocidental.¹⁴

D. Manuel I encarregou também os seus agentes em Espanha de falarem com Magalhães, para tentarem dissuadi-lo das suas intenções, mas sem qualquer resultado positivo: o trãnsfuga português avançava com os preparativos da sua projectada viagem. Muito provavelmente, os agentes de D. Manuel I manobraram nos bastidores para dificultar a preparação da expedição, aproveitando a oposição ao navegante português que existia em alguns sectores da Casa de la Contratación. De tal será exemplo o conhecido episódio das bandeiras de Magalhães, hasteadas no seu navio, e que foram confundidas com as armas do rei de Portugal, provocando um

¹² Uma cópia manuscrita que se conserva na Biblioteca Nacional de España, em Madrid, refere na primeira página «este libro compuso Fernando Magallanes portugués piloto lo qual él vio y anduvo» (*Libro en el que Duarte Barbosa da relación de lo que vio y oyó en Oriente*, f. 1). Ver uma edição deste manuscrito em Antonio Blázquez y Delgado Aguilera (ed.), *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas*.

¹³ Francisco López de Gómara, *Historia General de las Indias*, vol. I, p. 160. Sobre Magalhães e as suas possíveis relações com Barbosa e Varthemà, ver Rui Manuel Loureiro, «Fernão de Magalhães em Portugal».

¹⁴ Sobre Lopo Homem, ver Armando Cortesão, *Cartografia e cartógrafos portugueses*, vol. I, pp. 307-389. A respeito do atlas, ver Alfredo Pinheiro Marques & outros, *Atlas Miller*, pp. 103-136. Esta interpretação do significado do *Atlas Miller* (que se conserva na Bibliothèque nationale de France) não parece totalmente convincente, e o tema mereceria decerto um debate mais amplo.

levantamento popular em Sevilha.¹⁵ Vale também a pena recordar que, na corte manuelina, algumas vozes defenderam mesmo uma solução mais radical: pura e simplesmente, mandar assassinar Magalhães.¹⁶

Mas o navegador português largou efectivamente de Sanlúcar de Barrameda em Setembro de 1519, rumo às ilhas de Maluco, com uma armada de cinco navios apetrechados para uma longa viagem de dois anos. Pouco antes, Sebastião Álvares, o feitor português na Andaluzia, informava D. Manuel I que os «navios da capitania de Magalhães sam cinco, *scilicet* hũu de cx toneladas os dous de lxxx cada hũu e os dous de lx cada», e que a bordo iam uns 230 homens (na realidade, 237).¹⁷ O capitão-mor português viajava a bordo da nau *Trinidad*, a capitânia, de 110 toneladas, com uma tripulação de 62 homens. Um detalhe curioso: no navio de Magalhães embarcaram quase todos os homens que mais tarde escreveriam relatos sobre a expedição: Juan Battista, o mestre; Francisco Albo, o contramestre; Ginés de Mafra e León Pancaldo, dois marinheiros; Gonzalo Gómez de Espinosa, meirinho-mor; e Antonio Pigafetta, um homem de armas italiano.¹⁸

O feitor Sebastião Álvares comentou, a propósito da partida de Magalhães: «Praza a Deus todo poderoso que tall viajem façã como os Corterreaes»,¹⁹ numa alusão às expedições dos irmãos Corte Real, desaparecidos poucos anos antes, enquanto exploravam a parte no noroeste do Atlântico, em busca de uma passagem para ocidente. Álvares acrescentava na sua informação para D. Manuel I que a expedição magalhânica levava diversos mapas desenhados pelo cartógrafo português Diogo Ribeiro, que estava também em Espanha, assim como um planisfério da autoria dos Reinel, pai e filho, que então se encontravam em Sevilha. Este último mapa, comentava o feitor português, ostentava um largo espaço em branco entre a parte meridional da América e as ilhas de Maluco. Estas ilhas, sabemos-lo por outra fonte, estavam efectivamente representadas, mas dentro da área de hegemonia espanhola, no lado esquerdo do planisfério.²⁰

Entretanto, das partes do Oriente, as autoridades do *Estado da Índia* transmitiam notícias confusas sobre Magalhães. Em Agosto de 1520, o capitão da fortaleza portuguesa de Malaca informava o monarca lusitano de que supostamente, na parte meridional da ilha de Java, haviam

¹⁵ Ver Juan Gil, *El exilio portugués en Sevilla*, pp. 258-263.

¹⁶ Ver o que escreve Gaspar Correia nas suas *Lendas da Índia*, vol. III, Lenda de Nuno da Cunha, cap. 69, p. 662.

¹⁷ Carta de Sebastião Álvares (Sevilha, 18-07-1519), em Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. II, pp. 247-252.

¹⁸ Todos estos relatos foram recentemente publicados e Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan, passim*.

¹⁹ Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães*, vol. II, p. 251.

²⁰ Sobre a cartografia da viagem magalhânica, ver Alison Sandman, «Spanish Nautical Cartography in the Renaissance», pp. 1111-1116, e Antonio Sánchez Martínez, *La espada, la cruz y el Padrón*. Como explicar a presença de Pedro e Jorge Reinel em Sevilha? E como explicar que ambos desenharam um planisfério para Magalhães, e logo depois regressaram a Portugal? Tratar-se-ia também de uma manobra de desinformação montada por D. Manuel I? Como foi antes referido, os aspectos cartográficos da viagem de Magalhães continuam a merecer atenção.

sido avistadas «tres naos», que só poderiam ser as da expedição magalhânica.²¹ Contudo, o rumor não tinha sido confirmado. Na Índia, aparentemente, os portugueses estavam convencidos de que Magalhães se dirigia para Maluco pela rota do cabo da Boa Esperança, embora nada mais se tivesse sabido sobre a armada espanhola, depois da sua escala nas ilhas Canárias em finais de Setembro e inícios de Outubro de 1519. A dar crédito ao que escreveria mais tarde Antonio Pigafetta no seu relato da viagem de circum-navegação, D. Manuel I teria enviado alguns navios para as imediações do cabo da Boa Esperança, e também para o Rio de la Plata, com o propósito de impedir a continuação da empresa;²² porém, nada de concreto se sabe sobre estas pretensas expedições, que provavelmente não tiveram lugar. Mas alguns meses mais tarde o monarca português enviou de Lisboa uma poderosa armada com o encargo expresso de chegar a Maluco, de aprisionar Magalhães e os seus companheiros, se efectivamente se encontrassem naquelas partes, e de construir uma fortaleza na ilha de Ternate, a mais importante daquele arquipélago, do ponto de vista da produção do cravo. Em 1515, ao escrever a sua *Suma Oriental* em Malaca, Tomé Pires referira-se à «ilha de Tarnate, nosa amiga».²³

O capitão Jorge de Brito partiu de Lisboa em Abril de 1520 com uma armada de dez navios. Porém, devido ao regime das monções que condicionava a navegação à vela nos mares orientais, apenas um ano mais tarde conseguiu zarpar da Índia rumo às *ilhas das especiarias*, desta vez no comando de sete navios. Na sua rota para Maluco, Jorge de Brito efectuou uma escala na costa norte da ilha de Samatra, pois, de acordo com a versão do cronista João de Barros, teria sido informado por dois portugueses sabedores da terra acerca da existência de um «templo dos Gentios, no qual segundo fama avia muyto ouro». Ao tentar um assalto à cidade de Achém, Jorge de Brito e muitos dos seus companheiros morreram em combate contra as forças deste sultanato.²⁴ O seu irmão, António de Brito, seguindo as instruções trazidas de Portugal, assumiu o comando da expedição a Maluco. Assim, em finais de 1521 o mais novo dos Brito partiu de Malaca com seis navios e 300 homens, rumo a Oriente, navegando paralelamente à costa setentrional da ilha de Java.²⁵

Entretanto, Fernão de Magalhães, em Novembro de 1520, tinha descoberto efectivamente uma passagem entre o Atlântico e o (logo depois denominado) Pacífico, nas regiões mais meridionais da América, e na sequência de uma penosa navegação oceânica de vários meses, com três naus, tinha chegado em Março de 1521 às ilhas de São Lázaro, mais tarde conhecidas como Filipinas. Enquanto a expedição se encontrava ainda no litoral meridional americano, a nau *Santiago* tinha naufragado no rio de Santa Cruz e a nau *San Antonio*, pilotada pelo português Estevão Gomes, tinha desertado com intenção de regressar a Espanha, onde finalmente aportou em Maio de 1521.

²¹ Carta de Garcia de Sá (Malaca, 23-08-1520), em Artur Basílio de Sá (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. I, pp. 116-117.

²² Ver o relato de Pigafetta em Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, p. 212.

²³ Tomé Pires, *Suma Oriental*, p. 227.

²⁴ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 3. Sobre a viagem dos irmãos Brito, ver José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 108-126.

²⁵ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 7.

Magalhães, entretanto, morreu em Abril deste mesmo ano num combate contra os indígenas da ilha de Mactán. Logo de seguida, vinte e seis expedicionários seriam massacrados na vizinha ilha de Cebu. Os sobreviventes da armada magalhânica, 113 homens, foram repartidos entre dois navios, a *Trinidad* e a *Victoria*. A terceira embarcação, a *Concepción*, foi intencionalmente incendiada, e a expedição prosseguiu caminho por entre o labirinto de ilhas da Insulíndia.²⁶

Em Junho de 1521, os dois navios, capitaneados por Juan Sebastián Elcano, originalmente mestre da *Concepción*, e por Gonzalo Gómez de Espinosa, ancoraram na cidade de Brunei, na parte setentrional da grande ilha do Bornéu, aparentemente as primeiras embarcações europeias que visitavam aquele sultanato.²⁷ Finalmente, depois de cinco meses de navegação entre várias ilhas daquela região, durante os quais, surpreendentemente, não encontraram nenhuma embarcação portuguesa, em Novembro de 1521 as duas naus sobreviventes da expedição, com 103 homens a bordo, chegaram à ilha de Tidore, no arquipélago de Maluco. Dois anos depois da partida de Espanha cumpria-se o projecto de Magalhães, mas já sem a participação do navegador português. Durante um mês e meio, os expedicionários permaneceram naquela ilha, consolidando as relações com as autoridades locais, estabelecendo uma feitoria, reparando os navios e adquirindo um carregamento do precioso cravo.

Antonio Pigafetta sublinha no seu relato da viagem de circum-navegação a importância de um tal Pedro Afonso de Lourosa, um português que vivia há dez anos nas ilhas de Maluco, onde tinha chegado com Francisco Serrão, o qual morrera, provavelmente envenenado, uns seis meses antes.²⁸ Em Tidore, Lourosa forneceu aos expedicionários preciosas informações sobre o mundo malaio-indonésio, sobre os mecanismos do tráfico de especiarias, e sobre os mais recentes movimentos das autoridades portuguesas, que, a partir de Malaca, procuravam activamente notícias sobre a armada de Magalhães. O encontro com Pedro de Lourosa foi tão amistoso, que este decidiu regressar à Europa num dos dois navios da armada (a *Trinidad*), levando consigo um carregamento de cravo.²⁹ O cronista João de Barros, escrevendo em meados do século XVI, sugere nas suas *Décadas da Ásia* que este português, com as suas «promessas de os levar á ilha de Banda a carregar de Maças, & assi a Timor de Sandalo»,³⁰ poderia ter sido o responsável pelo facto relativamente inesperado de a nau *Victoria*, depois de largar das ilhas de Maluco, rumar em direcção ao cabo da Boa Esperança.

Fernão de Magalhães nunca teria pensado em efectuar uma viagem de circum-navegação.³¹ O seu projecto, mesmo assim arriscadíssimo, resumia-se em encontrar uma rota ocidental de ida e volta entre Sevilha e o arquipélago de Maluco, que nas suas concepções geográficas se localizaria

²⁶ Para a história detalhada da viagem, que aqui se resume, ver a relação de Antonio Pigafetta, profusamente anotada e confrontada com outros testemunhos, na edição de Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, pp. 77-474.

²⁷ Ver Robert Nicholl (ed.), *European Sources for the History of the Sultanate of Brunei*, pp. 8-19.

²⁸ A respeito de Serrão, ver Manuel Lobato, «A Man in the Shadow of Magellan».

²⁹ Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, pp. 211-214.

³⁰ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 10, f. 152v.

³¹ Ver, a propósito, o recente estudo de Luís Filipe Thomaz, *O drama de Magalhães*.

no hemisfério de hegemonia espanhola. As instruções dadas ao navegador português por Carlos I apontavam no mesmo sentido, desaconselhando qualquer ingerência nos mares ou territórios que o tratado de Tordesilhas tinha atribuído à Coroa de Portugal: «vayáis a descubrir a la parte del mar Océano dentro de nuestros límites é demarcación».³² Consequentemente, Magalhães, se tivesse sobrevivido, tentaria regressar a Espanha cruzando o oceano Pacífico em sentido inverso, rumando a oriente. Mas no grupo de sobreviventes da armada magalhânica, em Tidore, surgiu uma ideia distinta: viajar para a Europa pela rota do cabo da Boa Esperança. Por um lado, as condições em que se encontravam os navios, a diminuição do número de homens disponíveis, e as difíceis condições da travessia do Pacífico explicam esta decisão. Por outro lado, na tripulação da armada havia diversos portugueses com experiência da rota do cabo da Boa Esperança, para além do referido Pedro de Lourosa (que acabou por embarcar na *Trinidad*).

Antonio Pigaffeta regista no seu relato da viagem que, quando ambas as naus se preparavam para partir de Tidore, em Dezembro de 1521, a *Trinidad* começou a fazer água. Eventualmente, depois de se constatar que este navio não estava em condições de navegar, a *Victoria*, sob o comando de Juan Sebastián Elcano, fez-se à vela com rumo a Timor, com a ajuda de pilotos locais, para depois ir em demanda do cabo da Boa Esperança.³³ Aparentemente, Elcano pretendia navegar até às ilhas Maldivas para reparar o seu navio, de acordo com o testemunho de Martín de Ayamonte, um grumete que desertou da *Victoria* durante uma escala na ilha de Timor, e que posteriormente foi dali levado para Malaca por mercadores portugueses.³⁴ Cerca de oito meses mais tarde, e depois de uma incrível viagem marítima com uma única escala na ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, a *Victoria*, com 18 sobreviventes a bordo, chegaria ao porto de Las Muelas, em Sevilha. Completava-se assim a primeira viagem de circum-navegação do globo terrestre. Pedro Mártir de Anghiera, o humanista italiano radicado em Espanha, escreveria pouco depois, de forma lapidária, a respeito da chegada da *Victoria*: «esta empresa, inaudita hasta el presente y jamás intentada desde el principio del mundo, la llevó a cabo esta nave dando vuelta a un paralelo entero, a toda la tierra».³⁵ O regresso a Sevilha em Setembro de 1522 do navio comandado por Juan Sebastián Elcano, como é bem sabido, desencadeou um longo e complicado conflito diplomático entre D. João III, o jovem monarca português que tinha sucedido a D. Manuel I, e o agora imperador Carlos V. Em suma, as duas potências ibéricas discutiam, num contexto de verdadeira globalização, os direitos sobre o controlo do tráfico de especiarias nas ilhas de Maluco.³⁶

Curiosamente, os cronistas portugueses João de Barros e Gaspar Correia apresentam uma versão algo diferente da partida de Maluco, pois escrevem ambos que as duas naus espanholas, guiadas por Pedro de Lourosa (a quem Barros chama «João de Lourosa» e Correia «João de la Rosa»),

³² Capitulação e assento com Magalhães e Faleiro (Valladolid, 22-03-1518), em José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos*, vol. I, p. 9.

³³ Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, pp. 226-227.

³⁴ Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. II, p. 612.

³⁵ Pietro Mártir de Anghiera, *Décadas del Nuevo Mundo*, p. 360.

³⁶ A respeito da questão de Maluco, ver Manuel Lobato, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulindia*, pp. 91-164.

navegaram até ao arquipélago de Banda, onde se separaram, voltando a *Trinidad* a Tidore muito danificada por uma tempestade, enquanto a *Victoria* se encaminhava para Timor.³⁷ Mas, de acordo com o testemunho de Pigafetta e de outros membros da expedição, a *Trinidad*, comandada por Gonzalo Gómez de Espinosa, permaneceu em Tidore, onde foi descarregada e reparada na medida das disponibilidades locais. Alguns meses mais tarde, em princípios de Abril de 1522, o navio partiu das *ilhas das especiarias* com rumo a nordeste, tentando atravessar o Pacífico e chegar à costa ocidental do Panamá. Em Tidore permaneceu um pequeno grupo de homens, com o encargo de guardarem a feitoria espanhola que os expedicionários tinham estabelecido naquela ilha. A bordo da *Trinidad* seguiam 50 homens da armada magalhânica, o português Pedro de Lourosa, e alguns indígenas maluquenses.

Alguns tripulantes da *Trinidad* prepararam relatos sobre esta malograda tentativa de travessia do Pacífico em sentido oeste-este.³⁸ O navio costeou primero a grande ilha de Halmahera, a que os portugueses chamavam Batochina, e depois engolfou-se no mar aberto, rumando a nordeste. Talvez os pilotos intuissem que necessitavam de ganhar altura para encontrar ventos favoráveis à viagem para o Novo Mundo, tomando como paralelo o sistema de ventos que vigorava no Atlântico? Durante uns quatro meses mantiveram o rumo, encontrando de caminho diversas pequenas ilhas, e subindo até aos 42 graus de latitude Norte, de acordo com a estimativa de Gonzalo Gómez de Espinosa, o capitão da nau.³⁹ Mas a escassez de alimentos, as condições climáticas adversas, as doenças e, finalmente, uma fortíssima tempestade forçaram o navio a interromper o seu caminho. Em meados de Agosto de 1522 a *Trinidad* deu meia volta, para tentar o regresso às ilhas de Maluco. Dois tripulantes italianos do navio, Giovanni Battista Punzoroni e Leone Pancaldo, descreverão mais tarde as terríveis condições da viagem, numa carta dirigida a Carlos V: «los vientos eran siempre contrarios, [...] hallamos grandes tormentas de mar y mucho fríos; [...] la gente no tenía ya qué comer ni tenían ropa qué vestir, se nos adolecían y morían».⁴⁰

Em meados de Outubro de 1522, com apenas 18 homens a bordo, a *Trinidad* aportou à parte setentrional da ilha de Halmahera. Curiosa coincidência: exactamente o mesmo número de sobreviventes que um mês antes haviam chegado a Sevilha na nau *Victoria*. Os tripulantes da *Trinidad* inteiraram-se então que na ilha de Ternate se encontrava o capitão António de Brito, que ali dirigia a construção de uma fortaleza, com um contingente de 300 portugueses. Depois de uma década de relações mais ou menos regulares entre Malaca e as ilhas de Maluco, António de Brito, por intermédio desta fortaleza, consolidava finalmente a presença lusitana nas *ilhas das especiarias*, assegurando para a Coroa de Portugal o domínio sobre o tráfico do cravo.

³⁷ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 10, f.152v-153; Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, Lenda de Diogo Lopes de Sequeira, cap. 14, pp. 625-634.

³⁸ Ver uma edição destes relatos em Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. II, pp. 789-880. Ver também Amancio Landín Carrasco, «Gómez de Espinosa y su intento de regreso por el Pacífico».

³⁹ Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. II, p. 837.

⁴⁰ Carta de Giovanni Battista Punzoroni & Leone Pancaldo (Moçambique, 25-10-1525), em António da Silva Rêgo (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. I, p. 198. Leone Pancaldo escreveu um minucioso relato da viagem da *Trinidad*; ver Luigi Avonto, *I compagni italiani di Magellano*, pp. 313-335.

Gómez de Espinosa, ancorado no porto de Gamkunoro, na costa ocidental de Halmahera, e sem homens em número suficiente para manobrem o navio, enviou um pedido de socorro ao capitão português, que de imediato lhe deu resposta positiva. António de Brito tinha chegado a Ternate com os seus navios em meados de Maio de 1522, poucas semanas depois da partida da *Trinidad* da ilha de Tidore. No porto de Gresik, na ilha de Java, quando rumavam ao arquipélago de Maluco, os portugueses tinham recolhido informações junto de mercadores javaneses recém-chegados do arquipélago de Banda, sobre uma «gente branca [...] entrada novamente na terra». Os javaneses, além disso, traziam uma carta de seguro «de letra Castelhana, & dada per Castelhanos em nome del rey de Castella», a qual levantou de imediato a suspeita de que se tratava dos homens da expedição de Fernão de Magalhães.⁴¹ Da sua base em Ternate, António de Brito enviou de imediato dois navios e diversas *coracoros* (embarcações locais) em socorro dos sobreviventes da *Trinidad*. O navio foi levado para Ternate, mas aparentemente afundou-se durante uma tempestade logo que ali chegou. António de Brito refere nas suas cartas que a madeira do navio foi aproveitada para a fortaleza portuguesa que então estava a ser edificada naquela ilha.⁴²

Como escreveu mais tarde Gonzalo Gómez de Espinosa, os portugueses confiscaram «todas las cartas de marear y libros de derrotear, y estrolabios y cuadrantes y regimientos, con todos los aparejos de pilotos».⁴³ O cronista português Fernão Lopes de Castanheda, numa obra publicada na década de 1550, fornece mais detalhes, escrevendo que os portugueses encontraram «dous planispherios [...] feytos por Pero Reynel, & outras cartas grandes do caminho dos Portugueses ate a India, & quarteiroês dela ate Maluco, [...] & assi forão achados os liuros de todos os pilotos das naos daquela armada».⁴⁴ Do mesmo modo, os homens de António de Brito apropriaram-se de todas as mercadorias e apetrechos transportados na *Trinidad* y guardados na feitoria espanhola de Tidore. Todos os expedicionários foram aprisionados, e o trânsfuga português, Pedro de Lourosa, acusado de traição, foi imediatamente executado.

Um dos portugueses que navegou até Gamkunoro, em auxílio dos homens da *Trinidad*, foi Duarte de Resende, que então desempenhava funções de secretário da feitoria de Ternate. Este homem era primo do cronista João de Barros, que nas suas *Décadas da Ásia* refere que Resende era um «estudioso das cousas do mar & Geographia», e que de imediato entendeu a importância da documentação encontrada a bordo da nau espanhola. Segundo parece, Duarte de Resende obteve então diversos documentos da *Trinidad*, nomeadamente «hũus apontamentos que o Astrologo Faleiro tinha feitos ante de sua doudice» e «outros papees & liuros [...] do Astrologo

⁴¹ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 7, f. 142. Incidentalmente, pode-se argumentar que esta informação sobre a carta obtida pelos javaneses em Banda confirmaria a versão de João de Barros e de Gaspar Correia, antes referida, sobre a escala nessa ilha da *Victoria* e da *Trinidad*.

⁴² Carta de António de Brito (Ternate, 11-02-1523), em António da Silva Rêgo (ed.), *Documentação – Insulíndia*, vol. I, p. 140.

⁴³ Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa (Cochim, 12-01-1525), em José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. 106.

⁴⁴ Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento*, libro VI, cap. 41, p. 218. A respeito de Magalhães e Castanheda, ver José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 254-269.

Andres de Sam Martim. [...] principalmente hum liuro que elle [...] escreveu de sua mão, em o qual estaa o discurso do caminho que fez».⁴⁵

Ou seja, Duarte de Resende, entre outros papéis, apropriou-se de dois importantes manuscritos: por um lado, um regimento de ‘altura de este-oeste’ que tinha sido preparado por Rui Faleiro, o companheiro de Fernão de Magalhães, cosmógrafo do projecto de navegação para as ilhas de Maluco pela via ocidental, que no último momento tinha ficado em Sevilha, afectado por graves problemas de saúde mental; por outro lado, o diário de viagem de Andrés de San Martín, o piloto da *San Antonio* que depois tinha passado para a *Victoria* e que tinha sido morto no massacre de Cebú.⁴⁶ Com estes materiais, Duarte de Resende escreveu um circunstanciado tratado da jornada de Magalhães, que mais tarde, depois de regressar a Portugal, entregou a João de Barros, juntamente com os outros documentos obtidos na *Trinidad*. Mas este relato manuscrito de Resende, assim como os outros documentos que lhe chegaram às mãos, desapareceram sem deixar rasto, e apenas se conhecem através da versão incluída por Barros nas suas *Décadas da Ásia*.

Os prisioneiros da *Trinidad* permaneceram durante alguns meses em Ternate, aguardando a monção favorável para a viagem até à Índia. António de Brito, de acordo com as fontes portuguesas, disponibilizou aos tripulantes da *Trinidad* todos os meios necessários à sua sobrevivência e recuperação durante este período de cativo.⁴⁷ Como escreve João de Barros na sua crónica, «A gente, Antonio de Brito a mandou curar & prouer con tanto cuidado como se foram natu-raes deste Regno».⁴⁸ Enfim, 17 sobreviventes da expedição magalhânica partiram em Fevereiro de 1523 do arquipélago de Maluco, em embarcações controladas pelos portugueses. Uns quantos desapareceram na viagem para a Índia, e um ano mais tarde, em Março de 1524, depois de diversos contratemplos e escalas nas ilhas de Banda e de Java, e também na fortaleza portuguesa de Malaca, somente oito homens chegaram a Cochim, um dos portos da costa ocidental da Índia onde os portugueses possuíam uma importante base militar, naval e comercial. Alguns deles ainda se encontravam em Cochim em Setembro do mesmo ano, quando chegou a essa cidade o novo vice-rei D. Vasco da Gama, que faleceu pouco depois da sua chegada a Cochim, sendo sucedido no governo do *Estado da Índia* por D. Henrique de Meneses.⁴⁹

Valerá a pena, para concluir, seguir brevemente o destino dos poucos tripulantes da *Trinidad* que efectivamente regressaram à Europa. Juan Rodríguez el Sordo, um marinheiro sevilhano que inicialmente embarcara na *Concepción* e depois passou para a *Trinidad*, foi o primeiro sobrevivente a chegar a Portugal. Embarcou clandestinamente em Cochim num navio que chegou ao rio Tejo em 1525. Aprisionado de imediato em Lisboa, escreveu uma relação da expedição para

⁴⁵ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 10, ff. 153v-154. Sobre Resende, ver José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 229-253.

⁴⁶ A respeito de Faleiro, ver Juan Gil, *El exilio portugués en Sevilla*, pp. 349-387. Sobre San Martín, um homem pouco estudado, ver Juan Gil (ed.), *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón*, pp. xxxv-xxxvi.

⁴⁷ Ver, a propósito, José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães*, pp. 108-126.

⁴⁸ João de Barros, *Terceira Década da Ásia*, liv. V, cap. 10, f. 153v.

⁴⁹ Sobre a última viagem de D. Vasco da Gama à Índia, ver Sanjay Subrahmanyam, *The career and legend of Vasco da Gama*, pp. 285-351.

el-rei D. João III, que o mandou libertar pouco depois. Ainda estava vivo em Espanha em 1537, quando testemunhou num processo sobre a herança de um dos expedicionários mortos durante a circum-navegação. A sua relação da viagem nunca foi encontrada.⁵⁰

O genovês León Pancaldo desempenhou funções de marinheiro e de piloto na *Trinidad*. Embarcou clandestinamente em Cochim numa nau da *carreira da Índia*, mas foi descoberto e desembarcado em Moçambique. Aí apanhou depois outro navio, também de maneira clandestina, e chegou a Portugal – onde tinha vivido antes da viagem com Magalhães – em princípios de 1526. Esteve preso durante alguns meses em Lisboa, mas finalmente foi posto em liberdade. Escreveu uma relação da viagem de circum-navegação que é conhecida como *Roteiro do piloto anónimo*, da qual se conservam três cópias manuscritas distintas, todas em português. Morreu anos mais tarde, por volta de 1540, em Buenos Aires, quando participava numa expedição espanhola ao Perú, que seguia a via do estreito de Magalhães.⁵¹

Gonzalo Gómez de Espinosa tinha sido originalmente almoxarife da expedição magalhânica, e mais tarde capitão da *Trinidad* nos últimos meses de navegação deste navio. Viveu mais de um ano em Cochim, onde teve o apoio do clérigo espanhol frei Juan Caro⁵² y também de um enigmático capitão «Taimón, criado de la reina doña Lionor».⁵³ Partiu da Índia em finais de 1525 o início do ano seguinte, numa nau portuguesa que chegou a Portugal em Julho de 1526. Uma declaração de um tal João Queimado, correio português, refere que Gómez de Espinosa e seus companheiros, quando desembarcaram em Lisboa, «venian sin prisiones y bien tratados».⁵⁴ O capitão da *Trinidad* esteve preso mais de meio ano, antes de viajar para Sevilha depois da sua libertação a instâncias do rei de Espanha. Nos anos seguintes desempenhou funções no âmbito da Casa de la Contratación, e em 1543 ainda estava em actividade.⁵⁵ O cronista João de Barros, que em 1527 já trabalhava na Casa da Índia, em Lisboa, refere nas suas *Décadas da Ásia* que se encontrou com Gómez de Espinosa e que este lhe entregou «hum liuro feito per elle de toda aquella sua viagem».⁵⁶ É muito provável que o relato de Gómez de Espinosa tenha sido a fonte do relato manuscrito *Viagê de Fernão de Magalhães, escripta por hũ homẽ que foy na cõpanhia*, copiado anos mais tarde por Fernando Oliveira, autor de diversos textos sobre a arte da guerra e a construção naval.⁵⁷

Com Gómez de Espinosa viajaram também desde Cochim para Portugal o marinheiro andaluz Ginés de Mafra e o alemão Hans Vargue, que tinha sido bombardeiro a bordo da *Concepción*,

⁵⁰ Ver Xavier Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, *Le voyage de Magellan*, vol. I, p. 505.

⁵¹ Ver Luigi Avonto, *I compagni italiani di Maggelano*, pp. 57-97.

⁵² A respeito deste interessante personagem, ver Armando Cortesão, *Esparsos*, vol. I, pp. 46-50.

⁵³ Carta de Gonzalo Gómez de Espinosa (Cochim, 12-01-1525), em José Toribio Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. 107.

⁵⁴ Declaração de João Queimado (Granada, 09-08-1526), em José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos*, vol. II, p. 123.

⁵⁵ Sobre Gómez de Espinosa, ver Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, p. 493.

⁵⁶ João de Barros, *Década Terceira da Ásia*, liv. V, cap. 10, f. 153v.

⁵⁷ Ver uma edição deste manuscrito em Pierre Valière (ed.), *Le voyage de Magellan*.

e que depois transitou para a *Trinidad*.⁵⁸ Este último morreu pouco depois da sua chegada a Lisboa, na prisão onde os três sobreviventes tinham sido encarcerados. Quanto a Ginés de Mafra, foi finalmente libertado, e passou a Sevilha. Manteve-se activo durante muito anos, em diversas expedições espanholas ao Novo Mundo. Mais tarde, em declarações feitas em Valladolid, declarou que em Lisboa lhe tinham confiscado uns «libros de rotear, y otros dos que había hecho Andres de San Martín». ⁵⁹ Em 1542 participou na viagem de Ruy López de Villalobos às *ilhas das especiarias*, mas a partir de então perde-se-lhe o rasto. ⁶⁰ Estes eram, evidentemente, os materiais aos quais aludiu João de Barros nas suas *Décadas da Ásia*.⁶¹ Anos mais tarde, um escritor anónimo recolheu o relato da viagem de circum-navegação que tinha sido escrito por Ginés de Mafra, em circunstâncias que ainda não estão esclarecidas.⁶² Segundo parece, este membro da expedição de Magalhães inspirou-se, para a sua narração, nos materiais de Andrés de San Martín, aos quais deu continuação depois da morte do piloto e cosmógrafo espanhol na ilha de Cebu.

Até à expedição de Miguel López de Legazpi, nos anos de 1565-1566, não foi possível desvendar os segredos da rota de regresso ao litoral americano através do oceano Pacífico. Mas a viagem da nau capitaneada por Gonzalo Gómez de Espinosa constituiu a primeira tentativa espanhola de estabelecer uma rota de ida e volta entre América e as ilhas mais orientais da Ásia. Começou então uma renhida competição entre Portugal e Espanha com vista ao estabelecimento de posições estratégicas nas *ilhas das especiarias*, que se prolongou ao longo de todo o século XVI. Para os portugueses, entretanto, a viagem de Fernão de Magalhães constituiu a motivação perfeita para ampliarem em direção a leste a sua área de influência na Ásia, de modo que o arquipélago de Maluco passou a ser incluído na dispersa organização do *Estado da Índia*. Durante muitas décadas, a fortaleza de 'São João de Ternate' foi o reduto mais oriental da Coroa portuguesa. A captura da *Trinidad* e de todos os seus documentos, não menos importante de um ponto de vista informativo, permitiu o acesso dos círculos ultramarinos lusitanos aos segredos da cosmografia espanhola sobre o estreito de Magalhães e o Pacífico.

⁵⁸ Sobre Ginés de Mafra e Hans Vargue, ver Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Le voyage de Magellan*, vol. I, pp. 496-497 y 508, respectivamente.

⁵⁹ Declaraciones de Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra e León Pancaldo (Valladolid, 02-08-1527), em José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos*, vol. II, p. 152.

⁶⁰ A respeito desta expedição, ver Consuelo Varela, *El viaje de don Ruy López de Villalobos*.

⁶¹ João de Barros, *Década Terceira da Ásia*, liv. V, cap. 10, f. 153v.

⁶² O relato de Ginés de Mafra foi primeiro publicado em Antonio Blázquez y Delgado Aguilera (ed.), *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas*, pp. 179-212. Ver a recente edição de Xavier de Castro, Jocelyne Hamon & Luís Filipe Thomaz, *Le voyage de Magellan*, vol. II, pp. 697-732.

Bibliografia

- Amaral, Joaquim Ferreira do – “*Pedro Reinol me fez*”. *À Volta de um Mapa dos Descobrimentos*, Lisboa, Quetzal Editores, 1995.
- Avonto, Luigi – *I compagni italiani di Magellano*, Montevideo / Roma, Academia Nacional de Letras del Uruguay / Academia Archeologica Italiana, 1992.
- Barbosa, Duarte – *Libro en el que Duarte Barbosa da relación de lo que vio y oyó en Oriente* (manuscrito), Biblioteca Nacional de España, RES/47.
- Barreto, Luís Filipe – *Lavar o Mar: Os Portugueses e a Ásia c. 1480-c. 1630*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2000.
- Barros, João de – *Terceira Década da Ásia*, ed. Isabel Vilares Cepeda, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992.
- Blázquez y Delgado Aguilera, Antonio (ed.) – *Descripción de los reinos, costas, puertos e islas que hay desde el Cabo de Buena Esperanza hasta los Leyquios*, Madrid, Establecimiento Tipográfico Torrent y Compañía, 1920.
- Castanheda, Fernão Lopes – *História do descobrimentos e conquista da Índia pelos portugueses*, ed. Manuel Lopes de Almeida, 2 vols., Porto, Lello & Irmão, 1979.
- Castro, Xavier; Hamon, Jocelyne & Thomaz, Luís Filipe (eds.) – *Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*, Paris, Éditions Chandeigne, 2007.
- Correia, Gaspar – *Lendas da Índia*, ed. Manuel Lopes de Almeida, 4 vols., Porto, Lello & Irmãos, 1975.
- Cortesão, Armando – *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI (Contribuição para um estudo completo)*, 2 vols., Lisboa, Edição da «Seara Nova», 1935.
- Cortesão, Armando – *Esparsos*, 3 vols., Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1974-1975.
- Costa, João Paulo Oliveira e & Rodrigues, Vitor Luís Gaspar – *Conquista de Goa, 1510-1512*, Lisboa, Tribuna da História, 2008.
- Fernández de Figueroa, Martín [& Agüero de Tramera, Juan] – *Conquista de las Indias de Persia e Arabia que hizo la armada del rey don Manuel de Portugal*, ed. Luis Gil, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1999.
- Garcia, José Manuel – *A viagem de Fernão de Magalhães e os Portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.
- Gil, Juan (ed.) – *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón; El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*, Madrid, Alianza Editorial, 1987.
- Gil, Juan – *El exilio portugués en Sevilla: De los Braganza a Magallanes*, Sevilha, Fundación Cajasol, 2009.
- Lagoa, João António de Mascarenhas Júdice, Visconde de – *Fernão de Magalhães: A sua vida e sua viagem*, 2 vols., Lisboa, Edições da «Seara Nova», 1938.
- Landín Carrasco, Amancio – «Gómez de Espinosa y su intento de regreso por el Pacífico», in Amancio Landín Carrasco (ed.), *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, 3 vols., Madrid, Editorial Naval, 1992, vol. I, pp. 161-186.
- Lobato, Manuel – *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1999.
- Lobato, Manuel – «A Man in the Shadow of Magellan. Francisco Serrão, the First European in the Maluku Islands (1511-1521)», *Revista de Cultura / Review of Culture*, n. 39, 2009, pp. 103-120.
- López de Gómara, Francisco – *Historia General de las Indias*, ed. Pilar Guibelelde & Emiliano M. Aguilera, 2 vols., Barcelona, Editorial Iberia, 1965.
- Loureiro, Rui Manuel – «Fernão de Magalhães em Portugal», in Manuel J. Parodi Álvarez (ed.), *In Medio Orbe (II): Personajes y avatares de la I Vuelta al Mundo*, Sanlúcar de Barrameda, Junta de Andalucía & Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, 2017, pp. 19-30.
- Marques, Alfredo Pinheiro; Thomaz, Luís Filipe & Nogueira, Bernardo Sá – *Atlas Miller*, Barcelona, M. Moleiro Editor, 2006.
- Mártir de Anghiera, Pietro – *Décadas del Nuevo Mundo*, ed. Ramón Alba, Madrid, Ediciones Polifemo, 1989.

Medina, José Toribio – *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo, 1518-1818*, 30 vols. Santiago de Chile, Imprenta Ercilla, 1888-1902.

Medina, José Toribio – *El descubrimiento del Océano Pacífico: Vasco Núñez de Balboa, Fernando de Magallanes y sus Compañeros*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1920.

Moreira, Rafael – «Pedro e Jorge Reinel (at.1504-60): Dois cartógrafos negros na côrte de D. Manuel de Portugal (1495-1521)». *Terra Brasilis*, n. 4, 2015, <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/1209>.

Nicholl, Robert (ed.) – *European Sources for the History of the Sultanate of Brunei in the Sixteenth Century*, Bandar Seri Begwan, Muzium Brunei, 1975.

Pires, Tomé – *Suma Oriental*, ed. Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau / Fundação Jorge Álvares / Fundação Macau, 2017.

Ramos Pérez, Demetrio – «Magallanes en Valladolid: la capitulación», in Avelino Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 179-241.

Sá, Artur Basília de (ed.) – *Documentação para as História das Missões do Padroado Português no Oriente: Insulíndia*, 6 vols., Lisboa, Agência Geral do Ultramar / Instituto de Investigações Científicas Tropicais, 1955-1988.

Sánchez Martínez, Antonio – *La espada, la cruz y el padrón: Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la Monarquía Hispánica, 1503-1598*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

Sandman, Alison – «Spanish Nautical Cartography in the Renaissance», in David Woodward (ed.), *History of Cartography - Volume Three: Cartography in the European Renaissance (Part 1)*, 2 vols., Chicago / Londres, The University of Chicago Press, 2007, pp. 1095-1142.

Subrahmanyam, Sanjay – *The career and legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

Thomaz, Luís Filipe – *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer*, Lisboa, Gradiva, 2018.

Valiére, Pierre – *Le voyage de Magellan raconté par un homme qui fut en sa compagnie*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976.