

A NAVEGAÇÃO DE FERNÃO DE MAGALHÃES (*).

INTRODUÇÃO.

Se a viagem de Fernão de Magalhães tivesse conseguido acrescentar as Molucas ao mundo espanhol, a história da América do Sul teria sido bem diferente. A Argentina, a Patagônia e o Chile dominariam uma grande rota espanhola para a Ásia e as Ilhas das Especiarias. Teriam sido o centro principal do esforço espanhol no Novo Mundo. Entretanto, o império espanhol localizando-se a Oeste e tendo como centro o México, deixou a América do Sul largamente aberta ao posterior avanço e estabelecimento dos portugueses no Brasil.

Se Fernão de Magalhães tivesse sobrevivido à sua épica viagem, teria obtido a posse das terras costeiras da Argentina e da Patagônia em virtude de terem sido suas descobertas feitas sob bandeira espanhola. E' provável que tivesse enérgicamente desenvolvido estas terras um século mais cedo do que a Corôa o pôde fazer, em virtude de ter esta os olhos voltados para outro lugar. Mas a viagem fracassou e Magalhães foi morto nas Filipinas; assim, estas terras do Sul tornaram-se postos solitários avançados, o mais das vêzes negligenciados e esquecidos.

A viagem de Magalhães é pois um episódio chave na história da América do Sul. Ainda que traidor para Portugal, Fernão de Magalhães tem um lugar assegurado na História como grande navegador e explorador e como um grande ibérico.

1. — **O contexto da viagem.** A rota seguida por Fernão de Magalhães pode ser estabelecida por meio dos vários rela-

(*) . — Texto inglês traduzido por Maria Lúcia Carneiro (Nota da Redação).

tos (1) escritos naquele tempo. Sua empresa não era localizar as Ilhas das Especiarias, pois isto tinha sido feito pelos portugueses em 1512 e Fernão de Magalhães o sabia. Informou (2) ao rei d. Carlos da Espanha que estas ilhas estavam quatro graus para dentro do domínio espanhol no Pacífico e que estendiam-se através do Equador por cinco graus Norte e Sul. Fernão de Magalhães deveria achar um estreito que ligasse o Atlântico ao Pacífico e estabelecer, neste Oceano, uma rota marítima bem sucedida até as Molucas. Tinha, também, que estabelecer uma rota favorável de volta à Espanha sem cruzar o Oceano Índico, que estava sob domínio português. Tinha de provar que as Molucas estavam situadas no domínio espanhol pelos registros de sua navegação. Achou uma rota satisfatória para as Ilhas das Especiarias e encontrou o estreito para o Pacífico, mas foi morto nas Filipinas. Seus sucessores não lograram estabelecer uma rota de retorno através do Pacífico. Em todo caso, se Fernão de Magalhães tinha em mente esta rota de retorno é coisa que nunca se saberá, pois fazia segredo de suas intenções aos seus capitães e pilotos.

Não havia ilusões na Espanha com respeito à extensão da viagem. Os navios levavam provisões para dois anos e deveriam se abastecer nas terras que visitassem. Ainda que as Ilhas das Especiarias estivessem quatro graus para dentro do domínio espanhol, estavam a 176 graus Oeste do meridiano de Tordesilhas e uns 212 graus Oeste da Espanha. A viagem de ida e volta seria 424 graus de longitude à parte o rodeio no hemisfério sul para entrar no Pacífico. Havia esperança que o estreito existisse a 40 graus Sul, mas ninguém sabia ao certo e Magalhães resolveu que iria preparado a procurá-lo até 75 graus Sul para o encontrar. Mesmo que o estreito estivesse a 40 graus Sul, isto significaria uma viagem da Espanha de 75 graus Sul na jornada de ida e volta. A viagem total excederia a 550 graus de longitude. E' freqüentemente esquecido que se Fernão de Magalhães tivesse retornado à Espanha, por intermédio do seu estreito, sua viagem teria sido mais longa e mais perigosa que a de Elcano que circunavegou a terra. E' esta a medida da empresa que Fernão de Magalhães enfrentou.

-
- (1). — Lord Stanley of Alderley, *The first voyage round the world by Magellan*. Hakluyt Society, n.º LII, Londres, 1874. Dá a narrativa de Pigafetta, o livro de bordo do piloto, Francisco Albo, o relato do piloto genovês e muitos outros documentos.
- (2). — Denucé (Jean), *Magellan*. *Memoires Acad. Royale de Belgique*. Second Series. Vol. IV, Bruxelas, 1910, pág. 152.

Além disso, nada se sabia a respeito dos ventos, correntes e problemas de navegação no Pacífico. Os portugueses levaram cinquenta anos explorando os ventos e correntes do Atlântico Sul antes de acharem a rota mais rápida e segura para sua armada na viagem para as Índias, uma rota que passava por águas brasileiras. E, ainda, no Oceano Índico contavam com a ajuda e a vasta experiência dos pilotos árabes, hindus e malaios que os serviam. Mas ninguém sabia coisa alguma sobre o Oceano Pacífico: Fernão de Magalhães enfrentou o completo desconhecido e tinha de resolver o problema numa viagem na qual deveria ter sucesso. Parece ter tomado o Atlântico como modelo para os ventos e correntes do Pacífico e imaginado uma rota na presunção de que os ventos e as correntes do Pacífico se assemelhassem aos do Atlântico ao invés dos do Oceano Índico com o ritmo das suas monções.

Sua viagem é uma realização espantosa, mas deve ser considerada um fracasso por três motivos. Demorou demais para alcançar as Molucas: dois anos e dois meses. Três dos seus cinco navios perderam-se, um desertou e a maior parte da tripulação morreu. Não conseguiu encontrar uma rota de volta através do Pacífico. Entretanto, as mercadorias levadas por Elcano no **Vitória** cobriram inteiramente o custo da expedição, o que mostrou ser possível fazer de tal viagem um sucesso comercial. Em 1525 Elcano repetiu como piloto-chefe, sob o comando de Loaysa, a viagem de Fernão de Magalhães. Seus navios atingiram as Molucas, mas a empresa transformou-se em fracasso sombrio. Elcano e Loaysa morreram no Pacífico e seus navios foram dispersados por tempestades ou naufragaram. A Espanha nunca mais tentou usar o Estreito de Magalhães como rota para as Molucas. Caiu em desuso e quando os holandeses, em 1610, descobriram ser mais seguro e rápido navegar em torno do Cabo Horn, o estreito foi abandonado pelos navios.

A viagem de Fernão de Magalhães foi um relâmpago, um episódio logo terminado. Faz sentido apenas por um curto período de mais ou menos 10 anos. Somente em 1512 Portugal localizou a posição das Ilhas das Especiarias, tão para o Leste de Málaca que muitos navegadores portugueses pensaram estar em domínios espanhóis. E, apenas em 1515, a Espanha reconheceu não haver passagem marítima do Caribe para o Pacífico. Neste ano Juan de Solis foi enviado para achar um estreito em redor da América do Sul, mas foi morto e comido na região de La Plata. O projeto de Fernão de Magalhães não

pôde ser concluído senão em 1514. Antes de 1515 a Espanha não o teria aprovado. Por outro lado, por volta de 1527, Cortez havia conquistado o México e a América Central, podendo, assim, construir navios na costa do Pacífico de modo a ser possível à Saavedra cruzar o Pacífico do México às Molucas sem dificuldade, desprezando 7.000 milhas de navegação perigosa para o Sul, graças ao Estreito de Magalhães. Mesmo assim, em 1529, os portugueses tinha as Molucas firmemente seguras em suas mãos e Carlos V da Espanha vendeu seus direitos sôbre ela por 350.000 ducados. Em Lisboa, por volta de 1529, os lucros (3) do comércio das especiarias caíram para 400 por cento, em 1510 para 60 por cento e ficaram abaixo de 20 por cento em 1538. A lei da diminuição dos pagamentos acabou por terminar com o interêsse espanhol pelas Molucas, mas não pelas Filipinas que se transformaram em bases espanholas para o comércio com a China, Japão e todo o Oriente.

Fernão de Magalhães foi afortunado por ter o tempo mostrado o acêrto dos seus planos. Foi infeliz, não apenas em ter sido morto pelos nativos, mas também porque os acontecimentos tornaram a sua rota fora de uso e rapidamente inaproveitável. Entretanto, um estudo cuidadoso de sua viagem revela que Fernão de Magalhães antevira êste desenvolvimento e planejara sua viagem para garantir seu próprio lucro e futuro. Por assim fazer, causou a demora de cêrca de um ano, o que deu origem a motins, fome e finalmente fracasso.

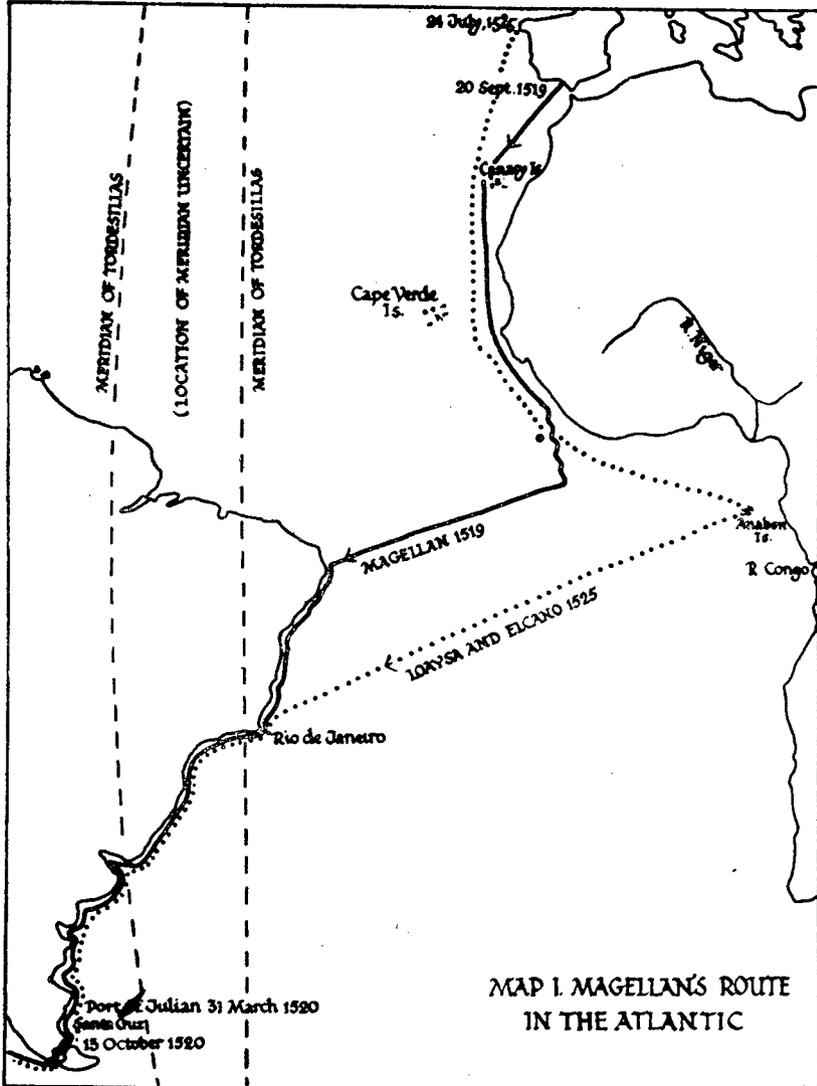
2. — A viagem no Atlântico.

A expedição deixou San Lucar a 20 de setembro de 1519 e dirigiu-se para Tenerife nas Canárias (vide mapa 1). A partir daí a rota mais rápida era pelo sudoeste do Brasil. Fernão de Magalhães seguiu para o Sul, passando entre as Ilhas de Cabo Verde e o continente africano. Juan de Cartagena, nesta ocasião, protestou que Fernão de Magalhães desobedecia às ordens do Rei Carlos de navegar no sentido de sudoeste das Canárias até Cabo Frio (4) no Brasil. Secamente Magalhães recusou-se a explicar e a revelar seu curso com mais de vinte e quatro horas de antecedência. Seus comandados deviam segui-lo e não fazer perguntas. Prendeu Cartagena por traição. De acôrdo com os relatos de um português anônimo (5) que se encontrava no **Vitória**, navegaram de Tenerife diretamente para o Sul por 1680 milhas a 4 graus Norte do Equador. Nave-

(3). — Denucé, *op. cit.*, pág. 210.

(4). — Carta de Alvarez ao rei d. Manuel em Lord Stanley, *op. cit.*, pág. xliv.

(5). — Lord Stanley, *op. cit.*, pág. 30.



garam, então, através do Atlântico para atingir o Cabo Santo Agostinho a 29 de novembro. A partir daí, o livro de bordo de Francisco Albo, piloto do **Vitória**, dá um relato detalhado da rota para as Molucas e da rota de Elcano de volta à pátria, a Espanha.

Pigafetta anotou que aos 14 graus Norte do Equador, tiveram 20 dias de calmaria, e também chuvas sem ventos, borrascas e ventos contrários e mutáveis. Fernão de Magalhães teve de se haver com as calmarias do Atlântico Leste, que os portugueses evitavam desde a viagem de Bartolomeu Dias, isto trinta anos antes. Não há explicação satisfatória para o motivo que levou Fernão de Magalhães a usar esta rota extraordinária e ineficaz. Não foi para evitar os navios portugueses, pois, estava navegando tão ao Sul, num beco português como o era a Serra Leoa. Em consequência disto, só chegou ao Rio de Janeiro a 13 de dezembro, 84 dias após a partida da Espanha. Em contraste, temos a viagem de Cabral em 1500, atingindo aproximadamente as mesmas costas do Brasil em 44 dias, vindo de Lisboa, com uma frota de 13 navios.

Não é provável que Magalhães tivesse conseguido cruzar o Gôlfo da Guiné e o Atlântico até o Equador apenas por negligência ou por sorte: seu sigilo a respeito da rota e sua recusa em relatá-la provam isto. Mais surpreendente ainda é ter Elcano (6) em 1526 tomado também o Sul das Canárias e Leste até a Ilha de Anabon: cruzou o Atlântico ao Sul do Equador, demorando 102 dias desde a partida da Espanha e conduzindo a expedição ao desastre, devido a esta demora. Fernão de Magalhães perdeu tanto tempo para atingir o Equador que teve de reduzir (7) as rações de vinho e de água da tripulação durante a travessia do Atlântico. Isto é uma prova do reconhecimento de sua parte de estar bem atrasado com referência aos planos pré-estabelecidos. Ambas expedições foram organizadas por Cristóvão de Haro. A família de Haro era originária de Burgos, mas depois de 1503 negociava com especiarias em Lisboa e Antuérpia, mercadorias do Oriente e África Ocidental (8). Os navios de Haro, em 1514, quando carregavam escravos da África Ocidental para as Antilhas foram apresados pela Espanha. Em 1517, seis dos seus navios foram afundados perto da Serra Leoa por um pirata português, e como o rei d. Manuel não lhe pagasse indenização, de Haro deixou Lis-

(6). — Mitchell, Mairin. *Elcano: The first Circumnavigator*. Londres, 1958, pág. 127.

(7). — Denucé, *op. cit.*, pág. 259.

(8). — Denucé, *op. cit.*, pág. 146.

boa e colocou-se à serviço da Espanha. Foi fator primordial no projeto de Fernão de Magalhães, tendo-se oferecido para equipar a expedição com seus recursos próprios. A corôa preferiu conservar o contrôlo da expedição financiando quatro quintos das despesas. O mesmo homem equipou e organizou a viagem seguinte de Elcano e Loaysa, que também cruzou o Atlântico perto do Equador, um pouco mais ao sul. Loaya recebeu ordens de repetir a viagem de Magalhães, mas de evitar seus erros, ainda assim foi para as Ilhas Anabon. Talvez de Haro quisesse investigar as possibilidades do tráfego de escravos da Nigéria e das bacias do Congo para as novas terras espanholas a 40 graus Sul que acabavam de ser descobertas por Magalhães, que conduziam ao Pacífico e às novas terras. Uma travessia ao Sul do Equador evitaria as rotas portuguesas usuais e não se aproximaria das costas do Brasil até atingir os territórios espanhóis do Sul.

E' sabido (9) que os Reinels, pai e filho, compilaram os mapas usados por Fernão de Magalhães e que cópias foram feitas por Diego Ribeiro para os outros capitães. Nestes mapas não se mostra a costa Sul, de Cabo Frio (10) até 23 graus Sul: não há sugestão de terra ao Norte do Rio da Prata, reclamada para a Espanha por Juan de Solis em 1515 em Montevideu. A explicação pode estar na garantia que o rei d. Carlos dera a Fernão de Magalhães em 22 de março de 1518 do privilégio da descoberta. Não há menção nelas das Ilhas das Especiarias, da China, de ilhas possuidoras de ouro ou mesmo do estreito e de Catigara. Fôra instruído (11):

“para partir e descobrir a parte do oceano dentro da demarcação dos nossos limites... pode descobrir em todos êstes lugares o que não estiver ainda descoberto, desde que dentro da demarcação de nossos limites”.

Em seguida estabelece que Fernão de Magalhães podia fazer levantamentos sôbre quaisquer ilhas ou territórios, separando sempre para si uma vigésima parte da pêsca e tornar-

(9). — Carta de Alvarez, op. cit.

(10). — Marcel Destombes, in “A Carta de Fernão de Magalhães” (Imago Mundi, vol. XII, 1955, págs. 65-89) sugere que Cabo Frio era um engano do Cabo de Santa Maria a 34 graus Sul. Isto não parece provável, pois, ainda que fôssem dados os mesmos nomes a 34 graus Sul na carta descrita por Destombes, mostra que foi feita para Carlos V depois da volta de Gomez na direção da entrada do Estreito. E' sem dúvida semelhante à carta feita em 1518 por Pedro Reinel para Fernão de Magalhães, mas ao fazer a nova carta em 1521 para o rei é bem possível que Reinel tenha completado a nomenclatura mais ao Sul do que a 34 graus.

(11). — Lord Stanley, o. cit., pág. xxix.

se Governador destas terras, êle e seus herdeiros, para sempre. Podia de acôrdo com isto investir 1.000 ducados por ano em mercadorias para comerciar com estas terras, pagando apenas um vigésimo de impostos ao rei. Se fôsem descobertas para o rei mais de seis ilhas (presumivelmente nas Molucas) podia Fernão de Magalhães escolher duas delas, das quais tiraria para si cinqüenta por cento de todos os lucros futuros no comércio com a Espanha.

Êste privilégio era semelhante àquêle dado a Colombo em 1492. Salvo as cinco Ilhas das Especiarias reservadas ao rei, Fernão de Magalhães podia ficar com tôdas as outras terras que descobrisse e onde se estabelecesse. Isto incentivou Magalhães a descobrir outras terras na rota para as Molucas, tão logo se encontrou em domínio espanhol. Nenhuma das terras espanholas na região do Prata foi creditada a Juan de Solis por não ter êste retornado vivo à Espanha. Fernão de Magalhães tinha campo livre dentro dos limites, espanhóis e ainda que ninguém soubesse ao certo onde o meridiano de Tordesilhas cortava a costa da América do Sul, arranjou nos seus mapas que terminasse em Cabo Frio para assim poder reclamar tôdas as terras do outro lado dêste se, por acaso estivessem nos limites espanhóis.

Êste privilégio que autorizava a Fernão de Magalhães a descobrir e apossar-se de tôdas as terras que não tivessem sido descobertas prèviamente, explica a grande demora em atingir o Sul para descobrir o estreito. Fernão de Magalhães chegou a Montevidéu a 11 de janeiro de 1520. Seus pilotos verificaram logo que o Prata era um estuário e não um estreito, porque era muito raso e porque sua água não era salgada. Demorou explorando a costa do estuário durante três semanas, partindo apenas a 3 de fevereiro. Atingiu 42 graus Sul a 24 de fevereiro e 44 graus Sul a 27 de fevereiro. Pôrto São Julião, situado a 49 1/2 graus Sul só foi alcançado a 31 de março. Loaysa e Elcano cobriram a distância entre o Rio de Janeiro e Pôrto São Julião em cinco semanas; Magalhães levou quinze semanas. Esta cuidadosa inspeção das costas da Argentina e da Patagônia não era necessária para localizar o estreito; mas era necessária para firmar os direitos de descoberta e posse de Fernão de Magalhães sôbre estas terras. A 31 de março o inverno já se aproximava com seu cortêjo de frio, tempestades e escuridão. Decidiu passar o inverno neste pôrto e quando finalmente dirigiu-se para o Sul em busca do estreito havia esperado mais de seis meses e meio sofrendo miséria e fome.

Foi obrigado a racionar as rações de seus oficiais e tripulação durante o inverno e isto provocou um motim, que Magalhães sufocou com grande coragem. No entanto, a sorte da expedição já fôra decidida por êste atraso no Atlântico. Frequentemente argumenta-se que sua viagem fracassou devido à grande e inesperada selvageria do Oceano Pacífico. De fato, Fernão de Magalhães levou quatro meses para cruzar êste oceano até as Filipinas e sabia de antemão que devia alcançar 212 graus Oeste da Espanha. Levou 13 meses no Atlântico até alcançar o estreito e esta demora, não a travessia do Pacífico, tornou-se fatal para a expedição. Devido a isto, homens sofreram fome e morreram, amotinaram-se e a **Santo Antônio** desertou. O atraso foi culpa de Fernão de Magalhães, por preferir “descobrir” vastas terras para si mesmo na América do Sul e investigar a possibilidade de ser feito o tráfego de escravos com a África de sociedade com Cristóvão de Haro.

O rei d. Carlos deve ter tido algum aviso prévio dêstes planos, pois, a 19 de abril de 1519 em Barcelona, nas suas ordens finais para a expedição (12) escreveu:

“Ordeno a todos e a cada um que durante esta viagem sigam a opinião e as determinações de Fernão de Magalhães de modo que primeiro e principalmente, antes de a qualquer outra parte, dirijam-se às Ilhas Molucas, sem que haja nenhuma deficiência nisto... e que depois de feito isto o resto que fôr conveniente possa ser feito de acôrdo com as ordens recebidas”.

A primeira parte destas instruções contemporiza com o pedido de Fernão de Magalhães de autoridade completa para escolher sua rota e navegação, mas acompanhada da ordem específica de seguir diretamente para as Molucas, sem demoras na rota, para descobrir outras terras.

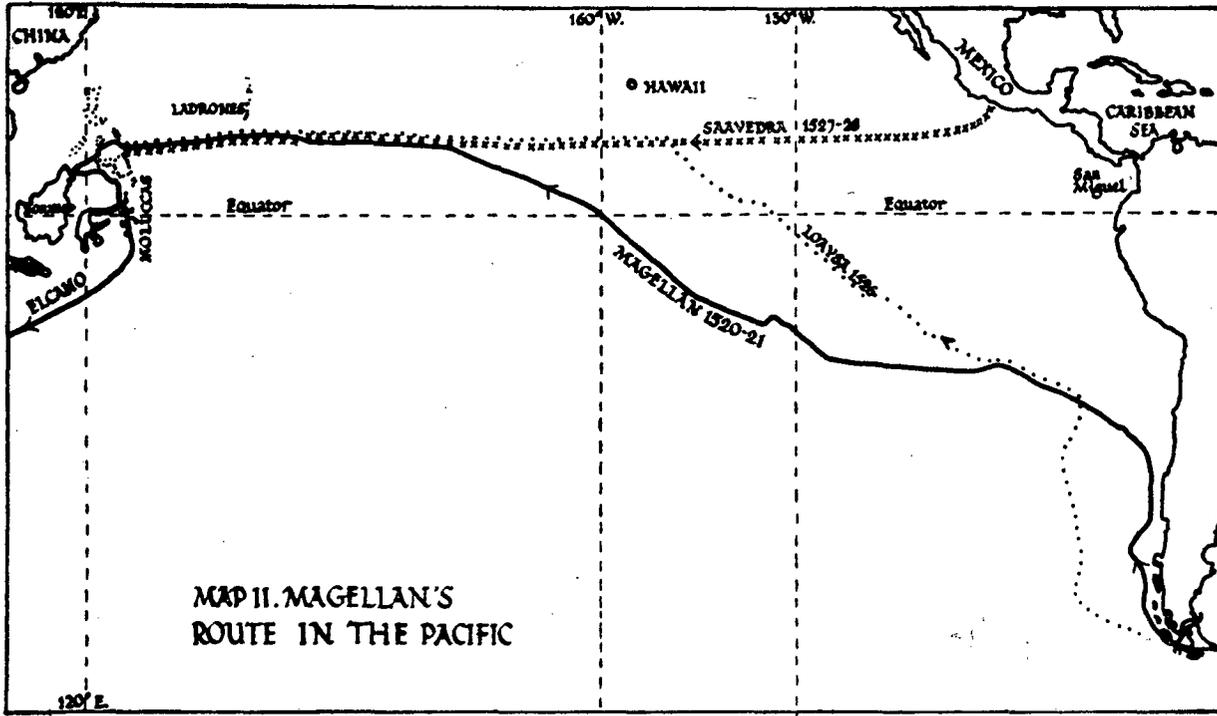
3. — A viagem no Pacífico.

Fernão de Magalhães gastou 32 dias para achar e atravessar o estreito que leva seu nome, aos 52 graus Sul, entrando no Pacífico a 28 de novembro de 1520. O mapa 2 mostra sua rota no Pacífico, baseado no livro de bordo (13) de Albo. Magalhães navegou em direção Noroeste para ficar perto da costa e depois dirigiu-se para o Norte, mar alto, a primeiro de dezembro (14). Aos 32 graus Sul virou-se para atravessar o

(12). — Lord Stanley, *op. cit.*, pág. xxxiv.

(13). — Lord Stanley, *op. cit.*, pág. 220.

(14). — Lord Stanley, *op. cit.*, pág. 9.



Pacífico, navegando então durante 10 semanas num curso Noroeste e Oeste e corrigindo ao acaso de tempos em tempos as variações magnéticas. O curso Norte de 32 graus era para fugir aos perigos que vinham do Ocidente, o mais rápido possível. Os portugueses tinham sofrido muito nestas latitudes no Sul do Atlântico. Tomando 50 milhas longe do continente tinha bastante espaço no mar para dirigir o barco antes de uma tempestade por meio de vagas lisas.

Navegou 32 graus na direção que o colocou sobre o Equador no mesmo meridiano que o Hawai, o que quer dizer não muito para Oeste do centro do Pacífico. Magalhães conservou este curso entre Oeste e Noroeste até atingir 13 graus Norte. Então, e apenas então, alterou seu curso para Oeste para atingir a 6 de março as ilhas Ladrões. O piloto genovês (14) anotou que das Ladrões a 12 graus Norte para as Molucas havia 1.000 milhas para Sudoeste. Mas, Fernão de Magalhães não fez nenhuma tentativa para navegar em direção Sudoeste para as Ilhas das Especiarias. Conservou-se na direção Oeste, bem além da longitude das Molucas, para atingir as Filipinas a 11 graus Norte. Estava agora fora do domínio espanhol e dentro de águas portuguesas. Lá foi morto pelos nativos e como nunca havia dado a seus capitães e pilotos os planos de seu curso futuro, eles estavam em dificuldade para chegar às Molucas e não tinham instruções sobre a rota de retorno através do Pacífico. O rei d. Carlos previra esta possibilidade e quando a 7 de abril de 1518, um mês depois de assinar a carta original dada a Fernão de Magalhães, havia ordenado que em caso dêle morrer durante a viagem, deveria deixar aos componentes da armada instruções que pudessem ser necessárias para o prosseguimento da descoberta. Magalhães não o fez, não deixou ao menos ordens lacradas para serem abertas em caso de sua morte. Como era um português dirigindo uma expedição espanhola, acreditava estar a sua vida mais segura enquanto a esquadra dependesse dêle para poder voltar à pátria. Isto foi o golpe final da expedição, do qual a mesma nunca se recobrou. Uma vez mais a responsabilidade desta negligência recaí inteiramente nos ombros de Fernão de Magalhães que fracassou em garantir a segurança dos seus comandados. Isto explica a denúncia sob juramento feita por Elcano ao voltar à Espanha no **Vitória** em setembro de 1522. Declarou (15) que

(15). — Mitchell, *op. cit.*, pág. 98.

“Magalhães abandonou a Armada ao seu destino”.

O curso extraordinário escolhido por Fernão de Magalhães para cruzar o Pacífico Central a 13 graus Norte é difícil de explicar. Sabia que as Molucas estavam no Equador a uns 176 graus Oeste do meridiano de Tordesilhas. O rei d. Carlos tinha-lhe ordenado descobrir “primeiro e sem demora” estas ilhas. Seus homens estavam passando fome e morrendo de escorbuto e sêde. Mesmo assim, em vez de navegar Oeste pelo Norte diretamente para as Molucas, conservando-se ao Sul do Equador, navegou para o Pacífico Norte, acrescentando no mínimo 2.000 milhas à sua tarefa. O registro de Albo indica que cruzaram o Equador a 115 graus Oeste do meridiano de Tordesilhas. Pigafetta estabeleceu que o cruzaram a 122 graus Oeste daquele meridiano, a 54 graus ou quase 4.000 milhas Leste das Molucas. O piloto genovês dizia que

“corremos em direção Noroeste até atingir a linha onde Fernão de Magalhães disse estar aí na vizinhança das Molucas; como tinha informações que não havia provisões nestas ilhas, iria tomar direção Norte até atingir 10 ou 12 graus Norte, e assim navegaram até treze graus quando então nesta latitude tomaram direção Oeste” (16).

Isto é claramente uma desculpa de Magalhães para sua volta dezarrasoada tão longe ao Norte, e isto não dispensa exame. Para principiar, mentiu ao dizer que estava na vizinhança das Molucas, tomando direção Oeste a 12 graus Norte por mais de 4.000 milhas. Segundo suas cartas para Serrão, que as mostrou ao rei d. Carlos, tinha tôdas as indicações de grandes suprimentos de alimentos nas Ilhas das Especiarias. Quando a expedição finalmente lá chegou, obteve arroz, frutas, cocos, aves, cabras e porcos em grande quantidade.

Alguns escritores seguiram Denucé ao acreditar que a viagem a 13 graus Norte era motivada pelo desejo de Fernão de Magalhães de descobrir a China, Formosa ou ilhas de ouro. Não há menção disto em nenhuma fonte de informações e nada que justifique esta opinião. A China estava tão a Oeste como as Molucas e ao Norte a 23 graus. Além do mais, não eram terras desconhecidas as quais pudesse descobrir e tomar posse. Pigafetta estabeleceu que quando Fernão de Magalhães voltou-se para Oeste a 13 graus Norte, assim o fez para aproximar-se da terra de Cattegara. Nesta latitude, se não hou-

(16). — Lord Stanley, *op. cit.*, pág. 9.

vesse terras em frente, a terra mais próxima seria a Catigara de Ptolomeu, a Península Maláia. Mas estava a 2.000 milhas Oeste das Molucas, bem dentro do território português, como Fernão de Magalhães bem o sabia. Êste relato de Pigafetta põe por terra tôdas as teses que esposam a idéia de que Magalhães esperava atingir a China mais facilmente que as Molucas, e também as suas desculpas de esperar encontrar terras mais ricas em provisões que as Molucas.

Se Magalhães tivesse procurado as Molucas “primeiro e principalmente” teria cruzado o Pacífico a 13 graus Sul do Equador, até atingir a sua vizinhança. Teria evitado o perigo potencial de cair na armadilha do cinto equatorial de calmarias e não teria feito uma volta de mais de 2.000 milhas para o Pacífico Norte. E’ evidente que Fernão de Magalhães tinha em mente algum outro objetivo do que o de alcançar as Molucas em primeiro lugar.

O rei d. Carlos em suas ordens finais de 19 de abril de 1519, em Barcelona, tivera razão ao pensar que Magalhães talvez não pusesse as Molucas em primeiro lugar:

“deveis ir para as Molucas primeiro e principalmente, sem nenhuma demora... e depois disto feito o resto que fôr conveniente pode ser feito”.

Dé fato Fernão de Magalhães procurou “outra parte” antes de descobrir as Ilhas das Especiarias: cruzou o Pacífico Ocidental não a 13 graus Sul mas a 13 graus Norte e tentou tomar posse das Ladrones e das Filipinas nesta latitude. Mas, qual a razão?

E’ possível deduzir seu propósito pelo exame da rota das duas viagens espanholas para as Molucas, mostradas no mapa. Elcano viajou com Magalhães e novamente com Loaysa em 1525-1526. Era de se esperar que com a experiência da primeira viagem, ao cruzar o Pacífico pela segunda vez, o fizesse a 13 graus Sul, economizando pelo menos 2.000 milhas. Ao contrário, a expedição de Loaysa navegou através do Equador aproximadamente a 30 graus mais a Leste (17) que Fernão de Magalhães. Além do mais, espantoso como possa parecer, navegou também a 13 graus Norte e então navegou para Oeste em direção às Ladrones e às Filipinas, antes de virar para o Sul em direção às Molucas. Isto não foi em procura de Cipangu, como argumentam alguns, pois tão logo entrou

(17). — Mitchell, *op. cit.*, pág. 145.

no Pacífico Loaysa marcou como ponto de encontro, para o caso de serem os navios dispersos por tempestades, a ilha de Guam nas Ladrões. Em 1527-1528, Saavedra, com os navios construídos na costa mexicana do Pacífico a 17 graus Norte, viajou para Sudoeste e então atravessou o Pacífico a 13 graus Norte por meio das Ladrões e Filipinas, para as Molucas. Assim, são três viagens feitas a 13 graus Norte para cruzar o Pacífico nesta latitude.

Esta era uma rota excelente para ser escolhida por Saavedra. No Atlântico a navegação Noroeste era mais numerosa e mais regular que a 13 graus Norte. Mas, estava muito fora de caminho para Magalhães e Loaysa.

A explicação pode ser que Fernão de Magalhães e Loaysa, indo à frente de Saavedra, estavam abrindo uma rota da América Central para as Ilhas das Especiarias, mais rápida e segura que a longa viagem através do Estreito de Magalhães. Isto foi feito por instrução de Cristóvão de Haro e do Bispo Fonseca, que estava encarregado dos negócios espanhóis e das explorações no Caribe (18).

Em 1513, Balboa cruzou o istmo do Panamá, de apenas 20 léguas de largura, e entrou nas águas do Grande Mar do Sul em São Miguel. Concebeu um esquema de construir navios que pudessem cruzar o Oceano rumo às Molucas. Informou a Espanha disto, mas foi executado antes que alguma resolução fôsse tomada. Uma alternativa foi em 1515 enviar Juan de Solis ao Sul para achar um estreito através do Oceano em frente, e levar seus navios para o Norte até São Miguel. Se isto tivesse obtido sucesso, a Espanha podia ter construído uma esquadra do Pacífico para navegar do Panamá para as Molucas. Mas Juan de Solis foi morto na região do Prata. O esquema de Balboa era ainda acalentado pelo rei d. Carlos, Fonseca e Cristóvão de Haro. Na carta original para Fernão de Magalhães o rei especificou reservar-se o direito de enviar navios da América Central para as Molucas. Quando de Haro equipava a expedição de Magalhães, equipava ao mesmo tempo, sob as ordens do rei d. Carlos, uma expedição (19) para o piloto, Andrés Nino. Nino devia ter três navios e neles peças de dois pequenos navios. Estas peças deviam ser transportadas para o Panamá e reunidas em São Miguel. Nino devia então seguir a costa para o Norte e Oeste por 1.000 milhas.

(18). — Denucé, *op. cit.*, pág. 83 e pág. 391.

(19). — Carta de Alvarez, *op. cit.*

Mas não havia certeza de que o Oceano se estendesse sem oposição até 13 graus Norte no caminho da Asia. Barreiras de terras podiam tornar impossível navegar nesta latitude. Nino devia explorar 1.000 milhas no Pacífico Leste. O grande perigo de penínsulas ou barreiras de terras, entretanto, estava no Pacífico Ocidental, perto da Asia. Fernão de Magalhães devia verificar isto no Pacífico Ocidental e Loaysa (com Elcano) no Pacífico Central. Na vinda, Magalhães completou seu setor na sua travessia ocidental do Oceano, verificando não poder trabalhar do lado Oeste das Molucas para fazê-lo com sucesso. A viagem de Loaysa, por sua vez mal sucedida, completou o setor central. Nino não pôde iniciar sua viagem senão em janeiro de 1522 e logo ao chegar a 12 graus Norte da costa do Pacífico, na Nicarágua, os navios começaram a fender-se e a viagem foi abandonada (20). Mas, desde que as viagens de Fernão de Magalhães e Loaysa acharam mar aberto a 13 graus Norte no Pacífico Ocidental e Central, a expedição de Saavedra tinha tôdas as probabilidades de sucesso.

Ao navegar para 13 graus Norte Fernão de Magalhães o fazia para levar a cabo sua investigação. Assim agindo servia seus próprios interesses futuros. Deve ter verificado que a rota comercial para a Espanha seria a 13 graus Norte, da América Central para as Ilhas das Especiarias. Abrindo o secção ocidental desta rota em 1521 êle se apossaria das Ladrones, Filipinas e presumivelmente, se tivesse vivido, de Bornéu e das Molucas. Estas seriam suas possessões e o seu govêrno quando a rota comercial fôsse desenvolvida mais tarde. Seu plano podia ter sido bem sucedido, e seus herdeiros, como Colombo, seriam ricos e famosos. Mas o destino quis diferente e êle foi morto numa escaramuça com os nativos e tôdas as suas descobertas reverteram para a Corôa espanhola.

Como Fernão de Magalhães teria retornado através do Pacífico para a Espanha não se sabe. Poderia ter feito como Elcano, voltado pelo Oceano Índico, pois sabia, como o português do **Vitória** o sabia, que o poder dos portugueses neste Oceano e na África era bem fraco. Antes de deixar a Espanha (21) disse a Fonseca e a Las Casas que se não encontrasse um estreito na América do Sul para o Pacífico, navegaria para as Molucas por intermédio do Oceano Índico, para provar que elas estavam no domínio da Espanha. Nunca o saberemos.

(20). — Denucé, *op. cit.*, pág. 392.

(21). — Denucé, *op. cit.*, pág. 156 e pág. 179.

Magalhães cruzou o Pacífico até as Ladrones em três meses e vinte dias. Mas, se parte de sua tarefa era descobrir uma rota marítima a 13 graus Norte, sua navegação foi excelente. No Atlântico sua ambição pessoal levou-a a sério atraso, tanto assim que levou 13 meses neste Oceano. De sua perícia como navegador e explorador não pode haver sombra de dúvida. Foi um dos maiores navegadores e exploradores de todos os tempos.

APÊNDICE.

Erros de bússola no Pacífico.

Pigafetta anotou que os dois cabos, um de cada lado do Estreito de Magalhães, estavam a 52 graus de latitude. Êle disse:

“A agulha da nossa bússola ainda apontava um pouco para seu polo ártico; entretanto, não tinha muito poder dêste lado do mundo e região. Ainda que estivéssemos em mar aberto, o capitão geral perguntou a todos os pilotos enquanto ainda navegavam, em qual direção estavam navegando e orientando as cartas. Todos responderam que estavam orientando suas cartas pontualmente pelo curso que lhes fôra dado; então respondeu que estavam orientando falsamente, e que era assim, e que estava arranjando o engaste justo da agulha de navegação porque ela não recebia tanta força como na sua própria região” (22).

Nem o piloto genovês (23), nem o piloto português anônimo (24) mencionam êste incidente, nem Albo refere-se a êle em seu registro. Não pode, entretanto, ter sido um episódio importante para a navegação. Pigafetta não quer dizer com isto que tenha havido erro sério na navegação. Nenhum dos trabalhos básicos sôbre a viagem de Fernão de Magalhães questiona o relato dos registros de Albo. Em 1934, entretanto, Nunn (25) assegura que um erro de 2 quartos ou 22 1/2 graus existe nos registros de Albo, tendo assim os navios cruzado o Equador a 115 graus Oeste e não como Albo mostra. Usa o testemunho do piloto genovês de que a agulha da bússola estava dois quartos Oeste do Norte como uma correção. A dra. Helen

(22). — Stanley, *op. cit.*, págs. 66 e 67.

(23). — Stanley, *op. cit.*, pág. 9.

(24). — Stanley, *op. cit.*, págs. 30-32.

(25). — Nunn (G. E.), *Magellan's route in the Pacific*. *Geographical Review*, vol. 24, 1934, págs. 615-633.

Wallis (26) salienta que o curso modificado por êste argumento seria para Oeste nos registros de Albo, não para o Leste. Mas há outros erros nos argumentos de Nunn. As bússolas eram reguladas na Espanha para uma declinação magnética de um quarto Leste e no Pacífico a declinação era de dois quartos Oeste emplicando em êrro dos registros de Albo não de 22 1/2 graus mas de 33 3/4 graus. E' concebível que Magalhães ou os seus pilotos, com sol durante o dia e as estrêlas à noite para dar a direção, tenham desviado-se do curso quase 34 graus por um espaço de tempo muito longo?

O incidente mencionado por Pigafetta parece ter ocorrido num espaço de tempo de um dia ou pouco mais da partida do Estreito, de modo nenhum um êrro de posição significativo poderia se desenvolver. Entretanto, é claro no relato de Pigafetta que a bússola ainda apontava para o Leste na costa da Patagônia. O pilôto da Expedição Loaysa em 1525-1526 anotou (27) que a agulha começava a apontar para Oeste em Santa Cruz, justamente, ao Norte do Estreito no lado da Atlântico e que depois de navegar durante um mês no Oceano Pacífico apontava um quarto para Oeste. E', portanto, razoável concluir que Fernão de Magalhães tomou providências para "concertar a agulha de navegação", isto é, para evitar a variação da declinação, depois de um dia ou pouco mais da entrada no Pacífico, quando a declinação era talvez de 5 graus Oeste. Os registros de Albo não são suspeitos e a hipótese de Nunn deve ser rejeitada.

ARTHUR DAVIES

da Universidade de Exeter (Inglaterra).

(26). — Wallis (Helen), *The Exploration of the South Sea*. Ph. D. Thesis in the Map Room, 1519-1544. Museu Britânico.

(27). — Hernando de la Torre, pilôto da expedição de Loaysa, em Navarrete (M. F.), *Coleccion de los Viajes y Descubrimientos*, vol. V, pág. 271. Madri, 1837.