

MAGALHÃES, Fernão de (c. 1480-?)

Morador da Casa Real, o seu nome ficou associado à primeira viagem de circum-navegação. Nasceu por volta de 1480 no norte de Portugal, talvez no Porto, e foi morto em 27 de Abril de 1521 na ilha de Mactão (actuais Filipinas), no decurso da sua famosa viagem.

Originário da nobreza minhota, Fernão de Magalhães era filho de Rodrigo de Magalhães e de Alda Mesquita. A família não teria muitos recursos, o que terá ditado o seu ingresso como pajem na corte da rainha D. Leonor em 1492, onde viveu durante treze anos.

Magalhães encaixa-se no perfil dos filhos da nobreza que procuraram o Oriente para aumentar o estatuto e os rendimentos, tanto que o vamos encontrar mais tarde a solicitar recompensas pelos serviços prestados.

Partiu em 1505, a bordo da armada do primeiro vice-rei do futuro Estado Português da Índia, D. Francisco de Almeida, acompanhado do irmão Diogo e de Francisco Serrão, o futuro feitor português em Maluco, de quem se tornaria próximo.

Ficou oito anos no Oriente, onde participou em várias campanhas. Em Outubro de 1510 integrou um dos conselhos de Afonso de Albuquerque onde se discutiu a reconquista de Goa, tendo participado no mês seguinte na conquista. Em 1511 foi a vez de Malaca, também com Afonso de Albuquerque.

O arquipélago de Maluco é alvo de uma primeira expedição portuguesa enviada ainda em Dezembro de 1511 por Albuquerque, em que Magalhães não terá participado.

Na época, a designação de Maluco compreendia as ilhas de Ternate, Tidore, Maquiem, Motir e Bachão, hoje integradas no arquipélago das Molucas (Indonésia). A sua importância residia no facto de serem então o único produtor mundial de cravo. Foi no decurso dessa expedição que Francisco Serrão ficou para trás e se estabeleceu como feitor em Ternate.

Em 1513, Magalhães voltou a Lisboa. Terão sido as dificuldades financeiras que o levaram a tomar parte na expedição do duque de Bragança que conquistou a praça norte-africana de Azamor em Setembro, juntamente com o seu irmão.

Ferido numa perna, foi feito quadrilheiro-mor, encarregado de gerir o saque. Foi então acusado de ter vendido gado que estava sob a sua responsabilidade. Os rumores terão jogado contra si na altura de conseguir uma recompensa da Coroa pelos seus serviços: entre 1514 e 1516 fez pelo menos duas petições de progressão na carreira que foram recusadas.

Foi depois disso que Fernão de Magalhães se mudou para Espanha – para o que renunciou publicamente à sua condição de súbdito de D. Manuel –, chegando a Sevilha em 20 de Outubro de 1517. O navegador mudou-se com a pretensão de provar (equivocadamente) nesse reino que o arquipélago de Maluco ficava na parte espanhola de Tordesilhas, aproveitando o facto de esse tratado assinado em 1494 não ter estabelecido um contrameridiano. Ao mesmo tempo, definia a possibilidade de se alcançar o arquipélago por Ocidente, contornando o continente americano pelo Sul, ou seja, evitando as rotas orientais dos Portugueses.

Com estes argumentos, desejava fazer valer o seu projecto junto do novo rei de Espanha, Carlos I (futuro Carlos V), e, para o fundamentar, tinha reunido um manancial de informação que lhe chegava por Francisco Serrão, os cosmógrafos Rui e Francisco Faleiro e os cartógrafos Pedro e Jorge Reinel.

Através de Diogo de Barbosa, um mercador português de Sevilha que lhe deu a filha Beatriz como noiva, Magalhães estabeleceu negociações com o feitor da Casa de Contratación, Juan de Aranda, que terá sido decisivo na chegada do projecto às altas figuras da política espanhola.

Os irmãos Faleiro saem de Portugal em Dezembro de 1517 e Rui Faleiro vai juntar-se a Magalhães e Aranda. Vão juntos a Valladolid, onde assinam um contrato a 23 de Fevereiro de 1518. Conseguem então várias audiências: com o bispo de Burgos, o cardeal Adriano de Utreque, o chanceler Jean de Sauvage e finalmente com o rei. O projecto obteve o favor do soberano, que assinou no dia 22 de Março a capitulação.

A capitulação consistia numa série de imposições e concessões por parte da Coroa: dava aos dois portugueses o título de governadores das terras a descobrir, assim como uma parte dos lucros. Comprometia-se a armar cinco navios para a expedição, mas a frota teria de respeitar as terras que estivessem nos limites portugueses de Tordesilhas, não podendo fazer nelas comércio.

No mesmo dia, foram expedidos os títulos de capitães a Magalhães e Faleiro.

Na fase de preparação da armada, Carlos I foi avançando várias quantias e, quando a fazenda real se revelou insuficiente, autorizou que privados entrassem com financiamento. Assim, a expedição teve financiamento dos Fugger, de Juan de Cartagena, do próprio Duarte Barbosa e de Cristóbal de Haro, este último de forma significativa, tendo mesmo sido incumbido de supervisionar toda a organização da frota.

A expedição contava com a participação e contributo de vários portugueses e mesmo homens de outras proveniências, como franceses e italianos.

As nomeações para os vários cargos da armada foram feitas nos primeiros meses de 1519. Os outros capitães eram Juan de Cartagena (também vedor da armada), Gaspar de Quesada, João Serrão e Luiz de Mendonza. Magalhães era capitão da Trinidad.

As instruções do rei a Magalhães e Faleiro datam de 8 de Maio de 1519. As instruções, que os autores apontam como instrumento de homogeneização da acção ultramarina, reuniam preceitos gerais relativos à navegação e normas concretas para aquela expedição. Abarcavam vários assuntos: poderes e hierarquia a bordo, normas de navegação, o respeito pela área portuguesa de Tordesilhas e pelos autóctones do lugares que encontrassem. Diziam ainda respeito à acção de Magalhães no contacto com outros povos e no estabelecimento de pactos, devendo evitar exposição imprudente.

Antes da partida, Magalhães e Rui Faleiro receberam ainda o hábito da Ordem de Santiago, de forma a contornar as proibições de naturalização que vigoravam em Castela. Em 26 de Julho de 1519, uma cédula real afasta Rui Faleiro da expedição, por razões não totalmente esclarecidas. André de San Martin substituiu-o como cosmógrafo da expedição.

No dia 20 de Setembro de 1519, os cinco navios – Trinidad, Victoria, San António, Concepción e Santiago – saíram de Sanlúcar de Barrameda, na foz do Guadalquivir.

Magalhães, que parece ter demonstrado grandes de capacidades como piloto e capitão, dirigiu a sua armada pelo Atlântico Sul, tendo passado pelas Canárias. No final do ano estava no Rio de Janeiro e passou em Janeiro de 1520 pelo rio da Prata.

Em Abril de 1520, a armada estava no porto de São Julião, onde se registou um motim.

Em Maio, a Santiago perdeu-se numa tempestade. A frota saiu de São Julião a 24 de Agosto. Entre 21 de Outubro e 27 de Novembro, atravessou o estreito de Magalhães (baptizado então de Todos-os-Santos), chegando ao oceano a que chamaram Pacífico. Entretanto, a San Antonio amotinou-se e fugiu.

Seguindo pelo Pacífico, os restantes três navios chegaram em Março de 1521 às Filipinas. Nesse arquipélago, na ilha de Cebu, Magalhães envolveu-se com as populações, contra as instruções de Espanha. Tomando parte numa luta armada contra um grupo da ilha de Mactão, acabou morto na praia em 27 de Abril de 1521.

Continuando viagem, Juan Sebastian de Elcano foi feito capitão. A Concepción foi entretanto desmantelada.

Em 8 de Novembro chegaram a Maluco, o objectivo da viagem, fundeando em Tidore, cujo rei os recebeu e onde foi feita a primeira aquisição de cravo.

Em 21 de Dezembro, a Victoria de Elcano saiu para Espanha via Índico, cruzando a Boa Esperança em Maio 1522. Chegou a Sanlúcar de Barrameda no dia 6 de Setembro de 1522. A Trinidad tentou regressar à América, sem sucesso.

Assim, apenas a Victoria realizou a viagem de circum-navegação a que o nome de Magalhães ficou associado. A recepção em Valladolid de Elcano pelo rei significava o triunfo político da viagem.

A aprovação espanhola do projecto magalhânico suscitou uma resposta por parte de Portugal. A armada da Índia de 1520 de Jorge de Brito contava entre as suas atribuições a construção de uma fortaleza em Maluco, reacção à ameaça que a viagem de Magalhães representava para os interesses portugueses na Insulíndia.

Os Espanhóis mantiveram contacto com Tidore e aí se estabeleceram, o que lançou o debate em torno do contrameridiano oriental e a questão da possessão do arquipélago, que ficará resolvida legalmente com a delimitação desse contrameridiano pelo Tratado de Saragoça de 1529, no qual a troca de uma indemnização, Carlos V abdicou das ilhas.

A viagem de Fernão de Magalhães constituiu a primeira viagem de circum-navegação e, se a possessão de Maluco se revelou dificultada, estava aberto o caminho para a colonização espanhola das Filipinas e o estabelecimento definitivo da rota espanhola das especiarias.

No domínio dos conhecimentos geográficos, a viagem de Magalhães provou ainda a existência de um estreito de passagem entre o Atlântico e o Pacífico, contrariando crenças numa ligação pelo Prata ou na faixa contínua de terra até sul e abrindo caminho à navegação no Pacífico.

#### Bibliografia:

BRAGA, Isabel Maria Ribeiro Mendes Drumond, Península Ibérica: Um Espaço, Dois Reinos (Interrelações na Época de Carlos V), tese policopiada, Lisboa, 1996. Fernão de Magalhães e a sua viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes. Actas VII Simpósio de História Marítima, Lisboa, Academia de Marinha, 2002. LAGOA, Visconde de, Fernão de Magalhães. A sua vida e a sua viagem, 2 vols., Lisboa, Seara Nova, 1938. MOTA, A. Teixeira da (org.), A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol

de História Ultramarina, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.  
SUBRAHMANYAM, Sanjay, A Carreira e a Lenda de Vasco da Gama, Lisboa, CNCDP, 1998.

Autor: Pedro Cerdeira