



UnB

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

LUCAS SIGILÃO COSTA

A Viagem de Fernão de Magalhães

Brasília

2017

LUCAS SIGILÃO COSTA

A Viagem de Fernão de Magalhães

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em História.

Data da Defesa Oral: 1/12/2017.

Orientador: Professor Doutor Luiz Paulo Ferreira Nogueiról

Membros da Banca Examinadora: Professor Doutor Luiz Paulo Ferreira Nogueiról, Professora Doutora Teresa Cristina de Novaes Marques, Professora Doutora Maria Filomena Pinto da Costa Coelho.

Brasília

2017

LUCAS SIGILÃO COSTA

Resumo

O seguinte trabalho trata da jornada do navegador Fernão de Magalhães, ao redor do planeta Terra, bem como das dificuldades que enfrentou. Trata ainda das condições de higiene das caravelas e das doenças que se espalhavam com facilidade em alto mar. Aborda, por fim, a xenofobia entre os membros da tripulação.

Palavras-chave: Fernão de Magalhães, Portugal, mar, Europa, paraíso, global.

SUMÁRIO

Introdução.....	p. 1
Capítulo 1- Viagens Marítimas nos Séculos XV e XVI.....	p. 2
1.1 Razões Econômicas e Políticas.....	p. 2
1.2 Os Conhecimentos Europeus de Navegação e de Higiene e Quem foi Fernão de Magalhães.....	p. 6
1.3 Mitologia Europeia: Um Mundo Fantástico.....	p. 11
Capítulo 2- A Tentativa de Circunavegação, de Fernão de Magalhães.....	p. 14
2.1. A Expedição de Circunavegação do Globo.....	p. 14
2.2 Pigafetta- O Relato da Viagem.....	p. 20
2.3 Resultados da Viagem.....	p.21
Considerações Finais.....	p. 26
Bibliografia.....	p. 28
Declaração de Autenticidade.....	p. 30

Introdução

Nos livros escolares de História, sempre é possível observar Portugal sendo citado como um país relevante nas navegações. O presente trabalho mostrará essa relevância dessa nação nas antigas navegações. Será possível ainda mostrar o quanto os europeus penaram ao penetrarem no mar.

Relatam-se, em muitos documentários atuais, como a cultura dos povos se perdia, como o uso de calendários próprios, a partir do momento em que os conquistadores de diversas nacionalidades, ao invés de conciliar as escolhas de valores e crenças, buscavam impor a cultura deles.

O tema do trabalho é a jornada por mar de Fernão de Magalhães de circunavegação. A pesquisa é realizada porque se faz necessário aprender mais sobre uma jornada que teve impacto global. A finalidade é mostrar os tormentos e as dádivas de ser uma importante figura histórica. A monografia busca mostrar as condições de viagens por mar, bem como suas dificuldades.

Usam-se os autores Luiz Felipe de Alencastro, Piloto Anônimo, Luís de Camões, Soraya Jorge Godoy, Antonio Pigafetta e Symon Rangel para escrever sobre o tema. O trabalho relatará contos incríveis narrados pelos navegantes que se aventuravam em terras desconhecidas. Mencionará ainda condições de higiene nas naus que podem parecer extremamente horrorosas para os padrões da sociedade atual. Os autores são importantes porque descrevem situações relevantes e ilustram as dificuldades das jornadas por mar; eles são representativos para o trabalho porque, foram a base para falar dos navegadores do mar, das especiarias e das doenças.

A monografia falará da dificuldade da xenofobia enfrentada por Fernão de Magalhães por parte de seus homens e da necessidade que os navegadores tinham ao precisar de financiamento para suas expedições, bem como ambas essas questões problemáticas podem ser presenciadas nos dias atuais, mas sob outras formas.

Capítulo 1- Viagens Marítimas nos Séculos XV e XVI

1.1- Razões Econômicas e Políticas

Nos séculos XV e XVI, quando a Europa ampliou seus limites, as pessoas construíram o Estado centralizado, sustentado pelo mercado. A fabricação dos bens foi alargada. No período inserido entre os séculos XI e XVII, aconteceram muitas mudanças intelectuais e sociais. ¹

Entre 1270 e Trezentos, as investidas para encontrar pelo mar, um trajeto para as Índias das Especiarias e para o ouro do Sudão, foram mal sucedidas. Ao menos, os viajantes das caravelas contribuíram com a sabedoria do povo que passou pelas experiências. A cartografia catalã tinha uma representação precisa, da qual, ao se sair, os limites ficavam muito fantasiados e a lenda se misturava no meio de tudo. O paraíso terrestre virou um lugar para que a economia sofresse experiências ao longo do tempo. ²

Isso acaba por gerar desconfiança dos relatos sobre as navegações, pois quando os limites eram mais fantasiados, os navegantes acabavam relatando encontros com sereias e monstros do mar. Isso aumentava o medo de esposas e pessoas com outros laços familiares com os marinheiros, que temiam nunca mais ver seus entes queridos, ao saber que partiriam.

No fim dos Quatrocentos, a visão global dos oceanos tomou o lugar da visão de continentes. A partir de 1513, Portugal passou a ser muito ameaçado pela pirataria francesa. O rei, além de mandar investigar os casos de roubo por franceses no mar, parou a navegação para o norte, fez ações militares navais e ordenou a indicação da tonelagem na pesca. ³

Do reinado de D. João I aos Quinhentos, diversas cidades com mar em Marrocos, que forneciam ouro e cobre, entraram debaixo das asas de Portugal. Havia a ideia de controlar os mercados de açúcar e de cereais. No século XVI, os portugueses dominaram os oceanos Índico e Atlântico, fazendo um império no comércio e na agricultura. ⁴

¹ GODINHO, Vitorino Magalhães; 1991; p. 15.

² GODINHO; 1991; p. 17,18.

³ GODINHO; 1991; p. 20, 34, 35.

⁴ GODINHO; 1991; p. 46, 47.

Em um relato sobre a expedição de Cabral, um piloto anônimo fez uma narração:

“No ano de 1500, mandou o Sereníssimo Rei de Portugal, chamado Dom Manuel de nome, uma sua armada de naus e navios às partes da Índia, na qual armada havia 12 naus e navios da qual armada era Capitão-mor Pedro Álvares Cabral, fidalgo. As quais naus e navios partiram e bem aparelhados e providos de todas as coisas necessárias para um ano e meio. Das quais 12 naus ordenou que 10 fossem a Calecute e as outras duas para a Arábia para irem a um lugar chamado Sofala porque queriam mercadejar naquele lugar, o qual lugar de Sofala acharam estar no caminho de Calecute. E assim as outras 10 naus levavam mercadorias que à dita viagem lhes fossem necessárias. E aos 8 do mês de março no dito ano estavam prontos, e naquele dia, que era domingo, foram à distância de duas milhas desta cidade a um lugar chamado Restelo, onde está uma igreja chamada Santa Maria de Belém, no qual lugar o Sereníssimo Rei foi em pessoa entregar ao Capitão a Bandeira Real para a dita armada. E na segunda-feira, que eram 9 dias de março, partiu a dita armada, com bom tempo, para a sua viagem. E no dia 14 do dito mês passou a dita armada pelas ilhas Canárias. E no dia 22 passou pelas ilhas de Cabo Verde”.⁵

Percebe-se que o relato do piloto anônimo buscava ser bem minucioso, quanto aos lugares e acontecimentos.

“Aos 24 dias de abril, que foi quarta-feira da oitava da Páscoa, houve a dita armada vista de terra, de que teve grande prazer. E chegaram à terra para verem que terra era, a qual acharam terra muito abundante em árvores e gentes, que por ali andavam, pela costa do mar, e lançaram ferro na foz dum rio pequeno. E depois de lançadas as ditas âncoras, o Capitão mandou deitar um batel ao mar pelo qual mandou ver que gentes eram aquelas, e acharam que eram gentes de cor parda, entre o branco e o preto, e bem dispostas, com cabelos compridos e andam nus como nasceram, sem vergonha alguma, e cada um deles levava o seu arco com flechas, como homens que estavam a defender o dito rio. Na dita armada não havia ninguém que compreendesse a sua língua. E visto isto, os do batel voltaram ao Capitão e neste instante fez-se noite, na qual noite houve grande tormenta”.⁶

Muitas vezes o autor destacava a nudez dos habitantes locais, pois ele sentia o contraste entre eles e os estrangeiros navegadores, que estavam sempre com muitas camadas de roupas.

“Naquele mesmo dia que era a oitava da Páscoa, a 26 de abril, determinou o Capitão-mor ouvir missa, e mandou levantar um altar, e todos os da dita armada foram ouvir missa e sermão, onde se juntaram muitos daqueles homens bailando e cantando com as suas buzinas. E logo que foi dita a missa, todos se retiraram para as suas naus, e os homens da terra entraram pelo mar dentro até aos sovacos, cantando e

⁵ ANÔNIMO, Piloto; 1999; p. 1.

⁶ ANÔNIMO; 1999; p. 2.

divertindo-se. E depois, tendo o Capitão jantado, voltou à terra a gente da dita armada, para se distraírem e divertirem com os homens da terra. E começaram a tratar com os da armada, e davam dos seus arcs e flechas em troca de guisos, e folhas de papel e peças de pano. E todo aquele dia se divertiram com eles. E encontramos neste lugar um rio de água doce e à tarde tornamos para as naus. E ao outro dia determinou o Capitão-mor meter água e lenha, e todos os da dita armada foram à terra. E os homens daquele lugar vieram ajudar à dita lenha e água. E alguns dos nossos foram à terra donde estes homens são, que seria a três milhas da costa do mar e compraram papagaios e uma raiz chamada inhame, que é o seu pão que comem os árabes. Os da armada davam-lhes guisos e folhas de papel em troca das ditas coisas, no qual lugar estivemos cinco ou seis dias. De aspecto, esta gente são homens pardos, e andam nus sem vergonha e os seus cabelos são compridos. (...) E as mulheres andam do mesmo modo sem vergonha e são belas de corpo (...).⁷

O piloto desconhecido exalta a qualidade da beleza física das mulheres em seus relatos.

“Nesta terra não vimos ferro e faltam-lhes outros metais. A terra é grande e não sabemos se é ilha ou terra firme. Julgamos que seja pela sua grandeza terra firme. E tem muito bom ar e estes homens têm redes e são grandes pescadores e pescam peixes de muitas espécies, entre os quais vimos um peixe que apanharam, que seria como uma pipa e mais comprido e redondo, e tinha a cabeça como um porco e os olhos pequenos e não tinha dentes e tinha orelhas compridas do tamanho dum braço, e da largura de meio braço”.⁸

A variedade da fauna é algo que se observa ao redor do globo, não apenas na viagem de Cristóvão Colombo, como ainda na de outros exploradores. Os navegadores igualmente se encantavam com a flora diversa, tratando muitos elementos encontrados em suas muitas aventuras como sendo exóticos.

No livro *A Conquista da América*, de *Tzvetan Todorov*, a questão do outro sendo enxergada de modo heterogêneo, é abordada. No século XVI, a conquista da América teve como destaque a primeira jornada de Cristóvão Colombo. A obra mencionada cita como os espanhóis viam os índios. A África, a Índia e a China nunca ficaram totalmente invisíveis para a Europa. Com o contato com a América, ocorreram carnificinas, conquistas e perdas, além da formação de uma identidade das pessoas. 1492 inicia a era moderna, quando Cristóvão Colombo atravessa o Atlântico.⁹ A jornada de Colombo ficaria mundialmente famosa, atravessando os anos e permeando os livros de História.

⁷ ANÔNIMO; 1999; p. 3.

⁸ ANÔNIMO; 1999; p. 3.

⁹ TODOROV, Tzvetan; 2017; p. 7, 8.

Enquanto Vasco da Gama e Fernão de Magalhães, mesmo fazendo jornadas problemáticas, tinham alguma noção de seu destino, Cristóvão Colombo não sabia se existia um abismo no final do mar e se cairia no vazio. Inicialmente, pode-se pensar que a principal motivação de Cristóvão Colombo para velejar foi a vontade de ficar rico, por conta de suas cartas e relatórios.¹⁰

Quando se analisam os relatos mais a fundo, percebe-se que Cristóvão Colombo só enfatizava tanto as riquezas e o ouro para animar o pessoal em momentos de dificuldade e para agradar os reis da Espanha, que bancaram a jornada. Era preciso dar pistas do ouro, na falta do mesmo. Cristóvão Colombo preferiria ser um monge, mas se viu forçado a destacar a riqueza, para ser reconhecido como descobridor. O navegador enviou uma carta para o papa, para demonstrar que se importava com o aumento do cristianismo.¹¹ Isso é repetidamente visto em muitos relatos de Colombo.

Cristóvão Colombo se considerava um homem muito religioso, que via a ação de Deus em tudo, como viajar aos domingos, um barco afundando em uma noite de Natal e a movimentação das ondas. A devoção a Deus e a busca por dinheiro se complementavam. Além de espalhar a palavra de Deus, o navegador desejava libertar Jerusalém, mas não teve apoio para essa última intenção. O financiamento disso viria dos contatos com a China, a qual seria atingida navegando-se para o Ocidente.¹² Tal fato se dava por domingo ser visto como um dia separado por Deus.

A espiritualidade de Cristóvão Colombo era vista como antiquada para seu tempo. As cruzadas já haviam sido deixadas de lado; ao mesmo tempo, o navegador que descobriu a América e começou a era moderna, o fez por ter uma mentalidade medieval. As terras e o descobrimento foram, dentro de seus objetivos, muito importantes; O relato do trajeto comandava esse descobrimento.¹³ Colombo se encanta com muito do que achou em sua expedição.

Com o acúmulo de bens e produção de mercadorias, a Europa mudou o rumo do comércio mundial. A escravidão e os produtos africanos tiveram papel fundamental nisso. Havia ainda uma variedade de produtos europeus, americanos e asiáticos vindos do Continente Negro. As partes comercial e histórica do continente africano facilitaram

¹⁰ TODOROV; 2017; p. 9.

¹¹ TODOROV; 2017; p. 10, 11.

¹² TODOROV; 2017; p. 12.

¹³ TODOROV; 2017; p. 13, 14.

a entrada da Europa; as trocas comerciais eram facilitadas pelos rios usados pelos habitantes locais.¹⁴ A cultura se mostrou útil para facilitar as jornadas dos navegadores.

Fazendas nativas e estrangeiras receberam mulatos e brancos da Guiné. Cristãos deportados e aventureiros trouxeram um ar europeu para as praias. Portugal se acostumou aos trópicos. O líder *Gana-Goga* na Guiné, foi mais relevante do que *Caramuru* o foi na Bahia, por colaborar para a penetração de Portugal nos mercados da África e da Ásia, intermediando o relacionamento entre nativos e pessoas do reino. Os expatriados eram chamados de “lançados”, aqueles que eram expulsos dos navios.¹⁵ O ser humano era visto como um objeto descartável.

Considerava-se correto o comércio e a posse de negros, uma vez que muitos deles, deportados para Portugal, se tornavam cristãos.¹⁶

Em 1500, D.Manuel deixou os moradores da ilha de São Tomé fazerem negócio da Guiné ao Congo. Isso afetou a política ultramarina. O comércio negreiro de Portugal passou a ser transatlântico, quando os escravos no Reino, na Madeira, em Cabo Verde e São Tomé tiveram menos escravos requisitados. Muitos locais que nem eram portugueses, foram os destinos dos degradados. Nas Índias de Castela uma parte do povo africano saído do Brasil, se instala. Certos navios que iam para a América espanhola, buscavam quitar somente metade das taxas dos portos, fazendo o falso registro de ter como destinos das caravelas, Bahia, Pernambuco ou Rio de Janeiro.¹⁷ Isso mostra como a corrupção permeia a humanidade desde tempos tão antigos.

1.2- Os Conhecimentos Europeus de Navegação e de Higiene e Quem foi Fernão de Magalhães

No fim dos Quatrocentos, a visão global dos oceanos tomou o lugar da visão de continentes. As caravelas cristãs ligaram os oceanos Atlântico e Índico, descobriram o Brasil e exploraram o Atlântico. Os portugueses sintetizaram as artes da astronomia marítima e da navegação oriental. O espaço atlântico foi delimitado com lentidão, resultando na descoberta do Estreito de Magalhães e com uma jornada criando um novo

¹⁴ ALENCASTRO, Luiz Felipe de; 2008; p. 44, 46.

¹⁵ ALENCASTRO; 2008; p. 48,49.

¹⁶ ALENCASTRO; 2008; p. 53.

¹⁷ ALENCASTRO; 2008; p. 65, 70.

trajeto para as especiarias, ao se navegar do Cabo da Boa Esperança até a costa ocidental da Índia.¹⁸

Em relação a quem foi Fernão de Magalhães, seu local de nascimento foi na vila de Sabrosa, no distrito de Vila Real, Trás-os-Montes, em Portugal. Sua família não era de muita relevância na nobreza; seu avô, Pedro Afonso, participou da administração de Aveiro e seu pai, Rui Rodrigo de Magalhães, era chefe magistrado da província.¹⁹

Em 1505, Magalhães, em defesa de Castela e contra Granada, batalhou na missão de Francisco de Almeida, na Índia. Magalhães adentrou as Molucas, mas só após dominar Malaca. Suas viagens anteriores incluem ainda Azamour, no Marrocos. Ele permaneceu um tempo com o governador Afonso de Albuquerque, em sua passagem pela Índia. Magalhães foi famoso por ser um ser humano militarizado e um navegador experiente.²⁰

Houve um tempo da vida em que ele se encontrou em grande apuro, quando o rei Manuel se sentiu ultrajado, por conta de situações nas quais o famoso navegador não teve sucesso em prender árabes no Marrocos e por abandonar Albuquerque. Isso gerou uma consequência negativa, fazendo o capitão ser ignorado pelo rei português, no momento de exposição do plano para usar um trajeto ocidental para alcançar as Molucas.²¹

Suas diversas jornadas serviriam para aprimorar a experiência de Fernão de Magalhães como navegador. O homem que navegasse nessa época precisaria ter um espírito, no mínimo, um pouco aventureiro. Analisando-se a história anterior de muitos outros navegadores, notam-se como muitos deles tinham outras viagens citadas nos registros da humanidade. O caráter militarizado de Fernão, citado em suas jornadas anteriores, se fez presente em sua jornada de circunavegação, na qual ele usou de grande violência para reprimir seus subordinados desobedientes.

¹⁸ GODINHO; 1991; p. 20, 46.

¹⁹ THOMAS, Hugh; 2003; p. 497.

²⁰ THOMAS; 2003; p.497.

²¹ THOMAS; 2003; p. 497.

O trabalho mostrará mais adiante que Fernão de Magalhães morreu nas Filipinas, pois o começo de sua jornada na antiga Zzbu, lá localizada, tornou-se igualmente o fim de sua existência neste mundo.²²

Sabe-se que na jornada de Fernão de Magalhães, que será mencionada mais para frente no presente trabalho, de circunavegação, houve uma época em que os marinheiros passaram aflições por conta do Mal de Luanda, que também será citado mais tarde.

A comida foi ficando escassa; os membros da expedição precisaram comer ratos e biscoitos com larvas, sendo que a água estava acabando. Fernão de Magalhães, em 1521, alcançou as Ilhas Marianas, um arquipélago no norte do Japão. Antes de aportarem no Japão, os europeus sofreram com o escorbuto, pois eles não sabiam que limão era uma boa solução para o problema.²³ Os corpos dos navegadores acabaram sofrendo pela falta dessa informação. Nas Marianas eles ficaram felizes por poderem reabastecer os alimentos e a água.

O famoso Luís de Camões demonstra a dificuldade de se navegar em águas desconhecidas no seguinte trecho da obra *Os Lusíadas*:

“As armas e os barões assinalados
Que, da Ocidental praia Lusitana,
Por mares nunca de antes navegados,
Passaram ainda além da Taprobana,
Em perigos e guerras esforçados
Mais do que prometia a força humana,
E entre gente remota edificaram
Novo Reino, que tanto sublimaram;”²⁴

Os conhecimentos europeus de navegação e de higiene, nos séculos XV e XVI, eram ruins. Nos relatos dos navegadores, pouco se menciona sobre o estado de saúde dos marujos, embora algumas enfermidades sejam citadas. Muitos marinheiros, por sofrerem com falta de nutrientes, foram abraçados pela morte. O poeta Luís de Camões fala de uma doença surgida por falta de vitamina C, o mal de Luanda/escorbuto. Escorbuto, era a laceração ou úlcera bucal, doença que tornava as grandes jornadas por

²² THOMAS; 2003; p. 505.

²³ THOMAS; 2003; p. 505.

²⁴ CAMÕES, Luís de; 2002; p. 25.

mar uma tortura. A vitamina C pode ser absorvida pelo organismo nos peixes, leite e frutas, mas não é produzida pelo corpo humano. Essa vitamina faz-se precisa para produzir o colágeno, a estrutura que torna os tecidos biológicos sólidos. A pessoa afetada pode sofrer sangramento das gengivas e inchaço.²⁵ Na falta de conhecimento sobre a necessidade dessa vitamina, o estado de saúde dos marinheiros chegava a níveis trágicos.

Nas jornadas para a Índia, o escorbuto inchava tanto as gengivas, que antes da descoberta sobre combater a doença usando a vitamina C, a solução achada pelos marujos era mutilar a boca dos doentes, para que eles pudessem fechar a boca. Na jornada de Vasco da Gama, menciona-se que o escorbuto ainda inchava as mãos e os pés.²⁶

Pelo menos dois exemplos de medicina experimental leiga são notados, embora não se soubesse direito como lutar contra o mal de Luanda. Em 1552, João de Barros, falando sobre a ida de Vasco da Gama para a Índia, menciona o escorbuto sendo curado por laranjas em Mombaça, relatando os sintomas da doença. Em 1507, a Relação do Piloto Anônimo sobre a ida de Pedro Álvares Cabral para as Índias, revelava a solução contra a enfermidade, os refrescos oferecidos aos portugueses pelo rei de Melinde. O que não evitou que esse mal atormentasse os navegantes, ou porque ter frutas frescas nas jornadas por mar estava fora de questão, ou pela falha de comunicação entre os viajantes e quem cuidava de sua saúde.²⁷ Cada vez mais se percebe o quanto essas jornadas por mar eram perigosas.

A água doce era abastecida de maneira inadequada. Ela virava potencial fonte de problemas digestivos, porque apodrecia ao ser armazenada em recipientes de madeira. A água sofria racionamento em alto-mar, pois as caravelas dependiam dos ventos, então as calmarias aumentavam o tempo longe da terra. Os navegantes não se lavavam, nem mudavam a roupa, favorecendo a proliferação de piolhos e pulgas. Pratos, copos e talheres eram usados por mais de uma pessoa, sem serem lavados. As fezes e a urina eram liberadas nos cantos dos navios, sendo lançadas no mar; somente os tripulantes mais graduados usavam bacias para as necessidades, antes de os dejetos serem jogados no oceano. Perfume no corpo e incenso no local eram usados para tentar disfarçar a

²⁵ GURGEL, Cristina B. F. M. e LEWINSOHN, Rachel; 2010; p. 2.

²⁶ HOLANDA, Sérgio Buarque de; 2000; p. 319, 320.

²⁷ GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 3.

pestilência. A fome piorava tudo.²⁸ Era preciso ter estômago forte se se quisesse ser um marinheiro naquele tempo.

Geralmente as caravelas de Portugal levavam pouca comida ou alimentos estragados, pela escassa fabricação de comida. Os Armazéns Reais registravam quantidades além das fornecidas, de abastecimento alimentício. Os alimentos eram peixe seco e salgado, cebolas e banha, além de biscoitos, que ficavam em porções úmidos. O capitão e o piloto podiam levar animais vivos, como vacas, galinhas e porcos. Para tratar os doentes, eram fornecidas as galinhas, açúcar, ameixas e mel. Cada tripulante recebia 1,4 litros de água e 400 gramas de ração por dia. Em caso de fome extrema, usava-se água do mar para cozinhar os ratos das caravelas e comia-se a roupa de couro que estivesse ao alcance. A higiene, as acomodações e a alimentação nas caravelas de outros países, se achavam na mesma situação. Na França havia navegantes que viravam doentes desfigurados e fracos para combater os ratos que lhes mordiam. Nos barcos italianos e franceses, as pessoas costumavam guardar os cadáveres para o enterro, o que precisou parar de ser feito, por conta do odor fétido.²⁹ Os marinheiros iam enfraquecendo cada vez mais.

As febres e os problemas digestivos matavam muito nas caravelas. Os europeus se desesperavam ao passar pela costa africana, por conta da malária. Os navegantes ainda sofriam com o tifo, doença que acontece por causa da picada de um piolho infectado, causando diarreia, tosse e dano cerebral. Os médicos do Renascimento eram os físicos ou doutores, que faziam universidade ou escola de medicina. Tudo era muito teórico e o doutor quase nunca tocava o paciente. O cirurgião e o barbeiro tinham mais contato com a pessoa tratada, focando também no teor prático. O cirurgião fazia amputações e ligamento de artérias. O barbeiro arrancava dentes e sangrava. O analfabetismo não era incomum entre esses profissionais. No caso do boticário, o profissional tinha de fazer contas, escrever e ler. Os herbalistas, curandeiros, religiosos e irmãs de caridade, aprendiam medicina experimentando atividades diárias.³⁰

Tanto nos barcos, quanto em terra, havia poucos médicos; nas caravelas, havia mais cirurgiões, barbeiros, boticários e religiosos. Na frota de Pedro Álvares Cabral, na missão para as Índias, todo barco tinha um barbeiro-sangrador e uma botica. Na

²⁸ GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 3.

²⁹ GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 3, 4.

³⁰ GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 4,5.

caravela Capitânia, o mestre João Menelau, o primeiro médico a chegar ao Brasil, bacharel em artes, astronomia, medicina e cirurgia, estava a bordo. O principal motivo para sua estadia foi sua sabedoria sobre o estudo das estrelas; ele fez a descrição pioneira do Cruzeiro do Sul e o mapeamento do Brasil, fundado no posicionamento das estrelas. Nesse tempo, a medicina era desvalorizada em Portugal, forçando quem atuava nessa área a ter outro emprego.³¹ Pode-se notar certa surpresa em saber que um homem da medicina a bordo, também possuía conhecimentos de navegação.

Os cirurgiões e barbeiros, mais do que as cirurgias, faziam sangrias e aplicavam sanguessugas; os médicos e leigos apenas usavam ervas e plantas medicinais. Sangrias eram usadas, independentemente dos sintomas. Esses procedimentos eram feitos seguindo momentos astrológicos e a posição da lua. O tratamento menos violento era o herbalismo, embora houvesse a desvantagem de as ervas estragarem nos navios, sem mencionar que as ervas que sobravam eram poucas e de baixo efeito. As receitas eram feitas usando sangue de animais, flores, raízes, fezes e urina. A fé acabava sendo um remédio para todos. Ela vencida o medo, fazendo com que fosse raro as caravelas velejarem sem imagens de santos ou representantes espirituais. As caravelas foram um exemplo de diversas embarcações usadas pelos velhos navegadores. Se antes elas eram todas iguais na questão da má higiene, no século XVIII, o físico Baltazar Chaves sugeriu regras navais, como remédios apropriados, colchões o bastante para os marujos, paradas nos portos por tempo suficiente para renovar comida e água e forçar testes médicos antes do embarque.³²

1.3- Mitologia Europeia: Um Mundo Fantástico

O interesse no mistério se destacou nos relatos dos anos 1500 de Portugal, sobre o Novo Mundo. Tendo sido o oceano muito explorado, os limites humanos e terrenos passaram a ter uma delimitação mais clara, com o passar do tempo. Isso resultou no fato de os seres humanos do passado acreditarem em fantasias alheias, mas não nas próprias. Raramente essas pessoas saíam da sabedoria estabelecida. Ao mesmo tempo em que esses homens tinham deduções que poderiam ser consideradas absurdas, havia um senso

³¹ GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 5.

³² GURGEL e LEWINSOHN; 2010; p. 5, 6, 7.

de realismo na arte, como figuras de anjos que não voavam. Muitas áreas fora da arte também passaram por ilusões exageradas, como a astrologia e a alquimia.³³

A capacidade de apoiar mais o concreto se baseia na suposta superioridade em relação ao abstrato. Ocorre um embate de humanistas versus escolástica e aristotelismo. A literatura na filosofia e na teologia renascentistas se baseou muito em conceitos mágicos. Nos séculos XVI e XVII, a ciência empírica e a magia eram íntimas, com cientistas afirmando que a astrologia não deveria ser completamente ignorada e que ideias comuns da magia foram requisitadas, na hora de desvendar segredos.³⁴

Os cronistas de Portugal podiam deixar um mistério subentendido, mas a ocorrência prática era o que dominava a vida desse marujo e escritores. Com a jornada de Colombo para as Índias, o mundo fantástico se viu com menos limites, na mitologia da Europa. O europeu reconstrói os mitos de suas vitórias, sendo isso observado na América de Portugal. Algumas pessoas, recebendo base teológica, defendiam que o Paraíso se situava na Ásia.³⁵

Em uma das jornadas para a Índia Maior, o cronista *Brunetto Latino* relatava haver pessoas de olhos nos ombros, com oito dedos em cada pé, com os pés invertidos; outras com apenas um olho, como os ciclopes, outros homens de apenas uma perna; bem como garotas que engravidavam aos cinco anos e morriam aos oito. Citavam-se ainda machos que assassinavam os pais e os comiam, para não morrerem de idade avançada. Um piloto das Molucas, que estava viajando com Fernão de Magalhães, relatou sobre a ilha *Ocoloro*, onde existiam apenas pessoas do sexo feminino, amazonas que engravidavam do vento, deixavam os bebês fêmeas vivas, matavam os bebês machos e se esforçavam em matar homens que pisassem em seu lar.³⁶

No desespero de enxergar riqueza em tudo, diz-se que o conquistador de *Quito*, *Sebastián de Benalcazar*, teve subordinados que presenciaram um líder índio que cobria o corpo nu de ouro em pó, para depois tomar banho em uma lagoa. A tradução das falas dos índios ajudava a aumentar mais o tom fantasioso dos relatos europeus. Dizia-se que

³³ HOLANDA; 2000; p. 1,2.

³⁴ HOLANDA; 2000; p. 3, 4.

³⁵ HOLANDA; 2000; p. 5, 6, 7, 14.

³⁶ HOLANDA; 2000; p. 23, 29.

formigas, do tamanho de cachorros ou raposas, protegiam, de maneira agressiva, minas na Índia.³⁷

³⁷ HOLANDA; 2000; p. 38, 83.

Capítulo 2- A Tentativa de Circunavegação, de Fernão de Magalhães

2.1- A Expedição de Circunavegação do Globo

A trajetória de tentativa de circunavegação, de Fernão de Magalhães, pode começar a ser relatada quando o capitão de Portugal, Fernão de Magalhães e seu amigo, Rui Faleiro que se via como um astrônomo, penetraram a casa do chanceler, *Jean Le Sauvage*, localizada em Valladolid, em 1518, onde estava igualmente Bartolomeu de Las Casas. Um encontro tinha sido combinado por meio de um mercador de honestidade duvidosa, *Juan de Aranda*. Fernão planejava achar um estreito que o conduziria ao sul distante, para a América e para as Ilhas Molucas, ao velejar para o oeste.³⁸

O capitão Fernão cria que acharia o mencionado estreito, após olhar um mapa elaborado por *Martin de Behaim*, em uma biblioteca de Portugal. O capitão foi influenciado por um primo chamado Francisco Serrano, um comandante das Molucas, que contou existir um caminho para as referidas ilhas passando pelas Índias Ocidentais. Quem relatou essa crença foi *Antonio Pigafetta*, morador de Vicenza, na república de Veneza e autor do relato de circunavegação, tendo participado da aventura.³⁹

Pigafetta viria a ser uma importante figura na viagem de Magalhães. Nas circunstâncias em que ele participou da expedição, ele acreditava na grandeza de Fernão, mas isso não o livrava de preocupações, inclusive em momentos difíceis; o relato mostra como as enfermidades, a falta de alimento e água desesperaram, por vezes, *Pigafetta* durante a circunavegação.

Fernão fez um pacto em 1519 com o rei Carlos I, no qual não se importaria com os limites estabelecidos pela delimitação de controle da Espanha, ao prestar seus serviços. De acordo com as negociações para a expedição, Fernão seria a figura máxima de justiça nos conflitos em terra e no mar. Magalhães e Faleiro foram sagrados como cavaleiros de Santiago, antes de se aventurarem no mar. O líder da expedição teria de dar ao monarca vinte por cento de tudo que fosse achado e trocado; oito por cento de tudo da viagem ficaria com *Juan de Aranda*.⁴⁰

³⁸ THOMAS; 2003; p. 495.

³⁹ THOMAS; 2003; p. 495, 496.

⁴⁰ THOMAS; 2003; p. 496, 497.

No relato *Primeira Viagem ao Redor do Mundo*, *Antonio Pigafetta* fala sobre como as caravelas precisavam seguir durante a jornada, segundo o que ordenara Magalhães:

“Primeiramente advertiu que as embarcações deveriam ir sempre reunidas, guardando prudente distância e seguindo o rumo da principal (...). Para fazer isso durante a noite, a citada caravela usaria um farol (...) Para que as naves seguissem a marcha, a principal acenderia uma luz”.⁴¹

Como teria começado a história de fama de Fernão de Magalhães? Ela teria se iniciado em Lisboa, passando para Sevilha, ao lado de Rui Faleiro. O mercador de Portugal, Diego Barbosa o hospedou na Espanha, tendo Fernão contraído laços matrimoniais com Beatriz, a filha dele. Os serviços dele foram usados pelo sogro na sociedade de Sevilha e na Casa de Contratação. Um dos conselheiros do rei Manuel, de Portugal, mostrou o quanto ambos queriam ver o fracasso da expedição de Fernão, quando se propõe o assassinato do navegador.⁴² Dom Manuel tentou, no entanto, não conseguiu matar Fernão.

A trajetória seguida pela expedição de circunavegação teve seu começo em 1519, tendo o ponto de partida sido *Sanlúcar de Barrameda*, contendo 250 indivíduos do sexo masculino embarcados em cinco navios. A princípio, o trajeto foi pelas Ilhas Canárias. 26 homens acabaram se juntando ao grupo em Tenerife, aumentando para 276 o número dos integrantes da expedição. Havia diversidade, quando se nota que um terço deles não eram espanhóis; de portugueses, existiam 15. Uma parte dos navegantes, como o italiano *Juan Caravaggio*, já havia experimentado passar pela costa do Brasil, bem como *Vélez de Mendoza* e *Rodríguez Serrano*. Por acreditarem que as pessoas do sexo feminino davam azar em tais viagens, não permitiram o ingresso de mulheres. Fernão não revelou detalhes da aventura que seria feita, para não deixar seus subordinados amedrontados.⁴³

Afinal, quais eram as caravelas de Fernão? Havia a *Trinidad*, que tinha como capitão o dito cujo, sendo *Pigafetta* um passageiro seu, além do primo de Magalhães, Álvaro de Mesquita; existia *San Antonio*, chefiada por *Juan Pérez de Cartagena*; entrava para a contagem *Concepción*, liderada por *Gaspar Quesada*, levando o futuro

⁴¹ PIGAFETTA, Antonio; 1899; p. 56.

⁴² THOMAS; 2003; p. 497.

⁴³ THOMAS; 2003; p. 498.

famoso *Juán Sebastian de Elcano*; cita-se ainda *Victoria*, comandada por Luís de Mendonça; e *Santiago*, que tinha *Juan Rodríguez Serrano* como capitão. Sabe-se que Fernão foi armado exageradamente para a jornada; não faltaram lanças, escudos e instrumentos de tiro. Conta-se que havia anzóis, barris de água, mapas e objetos variados para trocar com nativos, como sinos, facas, espelhos e tesouras. O pessoal dos navios ainda viajava com biscoitos, peixes secos, queijos, anchovas e sardinhas.⁴⁴ O comércio entre povos diferentes se fazia presente nessa era.

Fernão passou por Cabo Verde e posteriormente, por Serra Leoa, um lugar extremamente chuvoso. As caravelas foram perseguidas por tubarões; nisso, parte dos tripulantes aproveitaram para capturarem uma parte dos referidos animais, mas qual foi a surpresa, ao perceberem que a maioria deles não foram bem aceitos como uma boa iguaria, a não ser os menores. Fernão tinha viajado sem parar por 60 dias e alcançou o Brasil. *Pigafetta* considerou a terra daqui boa, mas achou que os índios não tivessem devoção a algo. Ele notou papagaios que ele considerou lindos; as pessoas não usavam roupas e dormiam em enormes casas. Como não podia gastar a jornada inteira aqui, a turma de Fernão não estourou um limite de treze dias no que seria posteriormente a nação brasileira, pois ainda iria passar pela atual Argentina.⁴⁵ Pode-se considerar um período curto de estadia no Brasil.

As correntes marítimas influenciavam os rumos das navegações. A jornada chegou a sofrer uma pausa de cinco meses na baía e no porto *San Júlian*, no atual território argentino, devido a problemas com as caravelas. Fernão não iria querer colocá-las nas águas geladas antes de consertá-las. Os portugueses e os espanhóis causavam enormes conflitos a bordo. Um capitão de Portugal, sendo a voz do monarca espanhol, soava absurdo para os marinheiros da Espanha, incluindo para Elcano. Inevitavelmente, a briga piorou entre os líderes da Espanha, prioritariamente Quesada e Cartagena, e Fernão. Tudo começou a desmoronar no momento de decidir como cumprimentar Magalhães.⁴⁶ Nota-se a questão da xenofobia presente, nessa disputa entre tripulantes de diferentes nacionalidades.

Antonio Pigafetta fala sobre essa tensão entre nacionalidades em seu relato, ao falar sobre a empreitada para encontrar um novo trajeto para as Índias Orientais:

⁴⁴ THOMAS; 2003; p. 498,499.

⁴⁵ THOMAS; 2003; p. 499, 500.

⁴⁶ THOMAS; 2003; p. 501.

“A empreitada era em si trabalhosa; mas, além dos riscos próprios dela, Magalhães tinha que afrontar uma contrariedade significativa, que era a animosidade sentida pelos capitães de outras caravelas que compunham a esquadra que estava sob suas ordens, animosidade que não tinha outro fundamento senão a diferente nacionalidade do chefe, português e dos subordinados, espanhóis”.⁴⁷

As dificuldades de Fernão aumentavam cada vez mais na jornada.

Os conflitos se ampliaram quando surgiram ordens para que os marujos rebeldes fossem a um almoço na caravela de Fernão e a uma missa. Só Álvaro de Mesquita, o rebelde chefe de *San Antonio*, foi para a refeição; para a celebração religiosa, foram apenas Coca e Mesquita. No cair da noite, Mesquita virou refém de Cartagena e Quesada, que assumiram a chefia de *San Antonio*. Entretanto, a verdade é que *San Antonio* encontrava dificuldade em achar seu líder, antes de se chegar nesse momento. Os homens resolveram deixar Luís de Mendonça na chefia de *Victoria*, Cartagena na de *Concepción*; e com Quesada apoiando, Elcano na de *San Antonio*.⁴⁸

Magalhães perdeu a paciência com os revoltosos, quando eles acharam que as regras do monarca deviam ser feitas apenas do ponto de vista deles, depois de uma parte das caravelas ter passado para o controle dos descontentes. Luís de Mendonça, em *Victoria*, acabou morto ao sofrer um atentado de Gonçalo Gomez de Espinosa, tendo ele passado a controlar o navio.⁴⁹ Começara o uso de violência entre os membros da expedição.

Os outros rebeldes também fracassaram. Em *Concepción*, Cartagena nem reagiu. Quesada, Coca e Elcano viraram cativos, depois de *San Antonio* sofrer um ataque. Santiago voltou ao comando de Fernão. Mendonça foi chamado de traidor e foi esquartejado, tal como Quesada. Como nem todos sofreram a mesma gravidade nas punições, quarenta pessoas foram perdoadas e Cartagena foi abandonado em terra. Enquanto isso, *San Antonio* voltou para a Espanha em 1521, porque Álvaro de Mesquita foi feito refém na caravela roubada, para que Esteban e Gómez pudessem fugir.⁵⁰ Uma parte dessa história de punição é mostrada no filme *O Mundo em Duas Voltas*.

O número de caravelas diminuiu, quando apesar de a tripulação não ter morrido, a Santiago se foi. A jornada continuou no Cabo das Onze Mil Virgens e de, lá para o

⁴⁷ PIGAFETTA; 1899; p. 55.

⁴⁸ THOMAS; 2003; p. 501.

⁴⁹ THOMAS; 2003; p. 501.

⁵⁰ THOMAS; 2003; p. 501,504.

Estreito de Magalhães. A descoberta desse estreito foi uma vitória. A expedição, no começo, pensou que fosse apenas uma baía. Magalhães, pensando que entendia mais sobre o local por causa de uma informação anterior obtida em Lisboa, insistiu nesse caminho. Passando pelo Oceano Pacífico, a turma de marinheiros ficou um tempo sem sofrer com as tempestades, embora tenha sofrido com mortes durante a estadia do Chile.

⁵¹ Cada vez mais, a tripulação de Fernão era reduzida.

A morte de Fernão de Magalhães teve início quando ele resolveu aportar na atual Cebu, nas Filipinas, a antiga *Zzbu*. Fernão usou o tradutor dele para deixar claro para os nativos que o monarca espanhol mandava em tudo; presentes eram trocados entre eles. O cristianismo foi forçado nos governantes que Fernão conheceu. O monarca de *Zzbu* incendiou seus ídolos e levantou uma cruz. Virou necessidade fazer o símbolo da cruz e servir ao cristianismo. O rei foi renomeado para Don Carlos e o irmão dele, para Fernando; a filha virou Catalina, a cunhada, Isabel e a esposa, Juana.⁵²

Obviamente, quando se vai instalar moradia em terras de outro povo, se deve justificar seu direito para ficar ali, no entanto, no começo não se trata de uma invasão violenta.⁵³ Com o tempo, passa a ser.

Não demorou a que Magalhães tentasse obrigar os nativos mais próximos a seguir Jesus, ao invés de tentar convencê-los a fazer isso de modo voluntário. Os povoados que não obedeceram foram queimados, fazendo com que muitos se tornassem católicos. Fernão quis mostrar quem mandava quando um cacique de *Matan*, chamado Cilapulapu, apelidado de Lapu-Lapu, não se intimidou com os invasores- nem se interessou em acatar as ordens deles. Lapu-Lapu chamou Fernão para a briga, depois que ele perdeu a chance de um ataque surpresa, ao tentar convencer o cacique a pagar impostos e virar cristão, por meio de um último aviso.⁵⁴

A luta selaria o destino de Fernão. Os conflitos entre colonizadores e povos nativos era algo que costumava acabar pior para os segundos na maioria das ocasiões, por conta da tecnologia mais avançada de armas dos exploradores, contudo é curioso como a situação se inverteu nesse caso específico de Lapu-Lapu.

⁵¹ THOMAS; 2003; p. 504.

⁵² THOMAS; 2003; p. 505, 506.

⁵³ GODOY, Soraya Jorge; 2016; p. 22.

⁵⁴ SPEER, LONME R.; 2001; p. 2.

Magalhães foi para a terra com 48 homens, deixando 11 nos barcos, por precaução durante a investida.⁵⁵ O grupo de Fernão sofreria um massacre.

Fernão também quis fazer um agrado para o monarca de *Zzbu*, ao enfrentar Lapu-Lapu e dizer que se livraria dele, pois o povo de *Zzbu* e o de *Matan* eram rivais. Em 1521, a Ilha de Cebu receberia essa trágica disputa. Fernão participou dela, não durando muito, pois caiu no chão ao ser machucado, sendo alvejado por lanças e morrendo.⁵⁶

Ironicamente, o que acabou ocorrendo foi que Fernão de Magalhães não viveu o suficiente para chegar até o final de uma jornada que se consagraria como um importante feito no curso histórico.

O próprio Pigafetta foi ferido na luta. Os subordinados dos botes tentaram ajudar na luta, atirando durante uma hora e meia, no entanto, por conta da grande distância, as balas e as lanças atiradas não perfuravam a defesa inimiga. Ao perceberem que a perna era um ponto fraco, os nativos, mesmo com as arcaicas lanças de bambu e escudos, conseguiram se valer disso. Fernão foi quem ordenou fugir, ao ser machucado no rosto. Ao ser injuriado pela terceira vez, Fernão caiu de joelhos, vencido e cercado de inimigos bravos.⁵⁷ Era o fim de Fernão.

Ao falecer Fernão, os filhos e a esposa dele não se interessaram em quitar a dívida dele, diz-se que de uma quantia em ouro, para um certo Symon Rangel.⁵⁸ Esse é um fato pouco conhecido.

Lapu-Lapu já tinha a fama de ser um bom chefe com um exército poderoso antes mesmo da chegada dos espanhóis. Ao derrotar os mesmos, Lapu-Lapu apenas perdeu quinze homens. Com esse triunfo, os guerreiros de *Matan* conseguiram espadas, lanças, capacetes, coletes e vinte armaduras, inclusive a de Magalhães. Indubitavelmente, naquele lugar, Lapu-Lapu naquele momento reinava invicto.⁵⁹

Duarte Barbosa, um primo de Magalhães, igualmente um português, virou o capitão. Pigafetta fala que ele foi eleito para este cargo. Juan Serrano também

⁵⁵ SPEER; 2001; p. 3.

⁵⁶ THOMAS; 2003; p. 506.

⁵⁷ SPEER; 2001; p. 3.

⁵⁸ RANGEL, Symon; 2004; p. 1.

⁵⁹ SPEER; 2001; p. 3.

desempenhou um novo papel no recente comando, mas logo foi abandonado pelo rei cristão Don Carlos para ser morto, rei que Magalhães tinha acreditado ser um aliado. Magalhães foi descrito por Pigafetta como sendo um ser humano firme diante da dificuldade, capaz de suportar a fome melhor do que o resto da tripulação e sendo mais informado sobre a arte da navegação do que o resto dos tripulantes. Os marinheiros, então, decidiram passar em Bornéu. Os integrantes da expedição pensaram que naquele instante eles apenas poderiam controlar duas caravelas, portanto eles queimaram Concepción e parte voltou para a Espanha por meio do Oceano Índico, com Victoria e Trinidad. Houve algumas deserções. Então a expedição alcançou as Molucas, Tadore e Ternate. O rei de Tadore, rajá sultão Manzor, logo concordou em ser submisso ao rei da Espanha.⁶⁰ A Espanha ia recebendo aliados. Depois de um tempo, Elcano, que era basco, se tornou capitão.

Os espanhóis souberam de notícias inquietantes; um capitão de Portugal, Diego López de Siqueiros, estava enviando seis navios contra eles, sem imaginar que Magalhães tinha morrido. Mas, naquele instante, com apenas uma caravela, Victoria-Trinidad estava sendo reparada pelo rei de Tadore, acompanhada de alguns dos marinheiros - o restante dos quarenta e sete homens evitou chamar atenção. Em um sábado, em seis de Setembro de mil quinhentos e vinte e dois, Victoria alcançou Sanlúcar de Barrameda, com dezoito marinheiros a bordo, a maioria doente. Sebastian de Elcano e Pigafetta aportaram em Sevilha com uma tripulação de 18 almas; foram recebidos pelo monarca em Valladolid, para o primeiro ser premiado e o segundo, autorizado a publicar o relato de circunavegação.⁶¹

2.2-Pigafetta- O Relato da Viagem

Pigafetta escreveu o relato de jornada de circunavegação para Dona Maria Isabel Francisca de Assis de Borbón e Borbón. O estilo do autor é de exaltação ao personagem de Fernão de Magalhães, pois no texto ele faz questão de dizer que Fernão tinha um coração nobre e nunca bajulou um superior para ter uma imagem boa no cargo recebido. Antonio participou da expedição em circunstâncias muito negativas, uma vez que Fernão, além de ter de lidar com um Portugal enfurecido, que mandou navios para ceifar a vida de Magalhães durante a jornada financiada pela Espanha, ainda precisava lidar

⁶⁰ THOMAS; 2003; p. 507.

⁶¹ THOMAS; 2003; p. 508, 509.

com a xenofobia de parte de seus subordinados, que menosprezavam a autoridade dele, eram agressivos e criavam complicações.⁶²

Dentre as aventuras que Antonio passou, dá para citar o motim dos subordinados, que resultou na execução de Mendonça e Quesada. Pigafetta explica que essa justiça veloz e chocante serviu para restabelecer a disciplina dos comandados. Antonio relata ainda a aventura de ir parar em ilhas de enormes riquezas, largura e com muitos nativos, que receberam o nome de Ilhas dos Ladrões, depois sendo chamadas de Marianas. Pigafetta diz que a luz do evangelho brilhou no solo dessa terra, ao celebrarem uma missa de Páscoa lá.⁶³

2.3- Resultados da Viagem

A viagem cumpriu uma parte dos objetivos de Fernão, como achar pés de limão, cana-de-açúcar, goma e porcelana chinesa.⁶⁴

Ao menos, cumpriu-se parte dos objetivos da jornada. No entanto, embora a jornada tenha conseguido obter uns poucos lucros, no geral, a viagem de volta ao mundo não foi muito boa. No quesito financeiro, com certeza ficou bem abaixo da expectativa do governo espanhol. Em relação ao conhecimento, por outro lado, sabe-se que a expedição de Fernão de Magalhães agregou muito ao saber humano. O começo da dominação das Filipinas pela Espanha se deu com a jornada de circunavegação de Fernão de Magalhães. As Filipinas acabariam por ter que ficar sob jugo espanhol durante muito tempo, o que leva a reflexão de que apesar do fracasso de Magalhães em dominar Lapu-Lapu, o governo espanhol foi vitorioso ao exercer controle sobre uma parte dos habitantes daquele arquipélago.

Antonio Pigafetta fez o relato da jornada de circunavegação para o governo espanhol. Relato esse que viria a ser famoso. Tantos sacrifícios, no fim, geraram uma aventura narrada que viria a ser considerada crucial para a história da humanidade.

Magalhães e Elcano provaram que um trajeto para o leste podia ser encontrado viajando pelo oeste. A esfericidade da Terra estava comprovada. Isso foi declarado como um enorme triunfo espanhol. Simultaneamente, o capitão de quem todos

⁶² PIGAFETTA; 1899; p. 4, 8, 16, 17.

⁶³ PIGAFETTA; 1899; p. 19, 20, 21.

⁶⁴ THOMAS; 2003; p. 507.

dependeram era português e o cronista era italiano. O capitão que comandou o retorno era basco.⁶⁵

Nota-se a diversidade de nacionalidades na conquista. O estilo do autor da crônica de jornada de circunavegação continua sendo de exaltação em relação ao Fernão de Magalhães. Fala sempre dele em sua narrativa como um grande ser humano e um líder valente. O relato da jornada também se destacava por tentar ser detalhista ao máximo sobre os acontecimentos.

A caravela Victoria, de passagem por Cabo Verde, abasteceu e abandonou treze pessoas; a caravela Trinidad, ao voltar pelo Pacífico, precisou voltar e pedir ajuda. Isso é relatado pelo italiano Pedro Mártir de Anghiera. Pedro Mártir de Anghiera retrata o pessoal de Portugal como violento, mau e injusto. No primeiro caso, o autor diz que os castelhanos ocultaram a si em Cabo Verde, por estarem sendo observados desde quando Fernão de Magalhães partiu de Sevilha. No segundo caso, Anghiera mostra uma troca de acontecimentos, ocultando só aspectos que depõem contra os castelhanos. É o momento em que a parte dos marinheiros que ficaram com a Trinidad tiveram que pedir ajuda aos portugueses, por causa da situação em que se encontravam a nau e os seus marinheiros. Portugal fugiu dos avanços sobre a caravela Victoria; Trinidad recebeu ajuda de D. Garcia de Meneses, que levou a tripulação para a Índia.⁶⁶ Os perigos não cessavam nesses momentos.

Torna-se extremamente fácil entender porque viajar por mar era considerado perigoso, pois a Bíblia retrata as águas do dilúvio como assustadoras e destruidoras. O mar pode matar, mas ao mesmo tempo é bom, por ser criado por Deus.⁶⁷ Isso remete aos temores dos marujos.

Toda grande descoberta muda os rumos da humanidade. Isso se torna claro igualmente nas navegações. O mercantilismo afetou de modo surpreendente a futura sociedade com o passar do tempo, pois se pode observar hoje como dificilmente existem sociedades que conseguem existir sem a noção de mercado.

Pode-se perceber a dificuldade de se navegar no século XIII. Nas sociedades de hoje se tem muito mais recursos; existe até sistema de posicionamento global, para dar a

⁶⁵ THOMAS; 2003; p. 510.

⁶⁶ OSÓRIO, Jorge A.; 1994; p. 203, 204, 207.

⁶⁷ FONSECA, Luís Adão da; 1992; p. 38.

localização exata de determinado lugar, sem mencionar os mapas muito mais precisos do que os das Navegações. Os exploradores precisavam lidar com os possíveis fracassos, durante suas tentativas de cumprir suas missões. Muitos tinham o problema de serem desacreditados antes mesmo de a jornada começar, como se tem visto nos livros didáticos de História.

Hoje a visão global dos povos se estendeu para além das áreas da navegação. A economia, as trocas de comércio envolvidas nela, os problemas de possíveis transmissões, de surtos de doenças ao haver contato de populações umas com as outras, estão entre as questões atuais recorrentes, a partir do momento em que se passa a ter um ponto de vista mais globalizado. As regras de navegação foram se aprimorando com o passar do tempo. O controle que as nações desejavam ter sobre o mar antigamente pode muito bem comparado ao que se observa hoje, de países querendo dominar outras áreas, como terras e um pouco antes, o espaço, como ocorreu com a corrida espacial.

As descobertas nem sempre ocorriam na velocidade desejada pelos patronos das expedições marítimas. Pode parecer muito fácil hoje chegar a determinado lugar, mas antes, limitadas pela tecnologia, as pessoas acabavam por vezes, descobrindo lugares por acidente, ao procurar por outros locais, a princípio. Portugal se esforçava em não ficar atrás de outras nações no quesito mercadológico. O mesmo se pode observar, de diferentes maneiras, nos mercados, de diferentes áreas, nas questões econômicas, como as disputas entre países que disputam para ver quem avança mais na tecnologia e quem consegue vender mais produtos com valor agregado.

Diferente de antigamente, é certo dizer, hoje, que muitos países dominam as águas em conjunto, pelo fato de a tecnologia naval estar disseminada de modo mais ou menos igual, entre muitos deles. Ao se analisar a questão do navegador de antigamente ser muito dependente dos reis, nota-se que tal situação muito se assemelha aos dias atuais, nos quais muitos patrocinadores apenas financiam empreendimentos, havendo a promessa, ou de dinheiro, ou algo equivalente. Pode-se pensar em como as correntes marítimas influenciavam as navegações do tempo da jornada de Fernão de Magalhães de circunavegação. As caravelas corriam muito mais risco de naufrágio, do que os navios hoje, tendo sido extremamente passível de acontecer o mesmo ao mudar uma determinada corrente diferente, que por conta de sua força, poderia causar tumulto no mar.

Os financiadores costumeiramente aparecem como figuras importantes nas vidas dos famosos navegadores. Hoje se pode fazer um paralelo com artistas e esportistas, que muitas vezes dependem dos patrocinadores para dar continuidade a uma carreira profissional. Um exemplo seria no futebol, com diversas marcas sendo colocadas na camisa do jogador; outro seria o da Fórmula 1, com o carro com adesivos e pinturas publicitárias. O tempo passa, mas a figura do mecenas permanece no mundo, mudando de forma.

Relembrando do controle total sobre as decisões do que fazer com seus subordinados, pode parecer absurdo para a sociedade brasileira atual que Fernão tivesse total direito de justiça exercida na negociação para a expedição, uma vez que a noção de democracia está muito difundida no Brasil; no entanto, aquela era uma época de autoridade mais rígida. Os navegadores demonstravam precisar ter certo conhecimento científico, para partir em suas jornadas. Essa questão de desagradar um patrocinador acabar acatando em prejuízo pode ser vista ainda hoje, em outras áreas além da navegação.

Ressalta-se ainda a tensão da jornada de Fernão de Magalhães que viria a surgir pelo fato de a tripulação não ser totalmente espanhola, nessa trajetória seguida na jornada de circunavegação. Estabelece-se um paralelo com os dias de hoje e como pessoas de diferentes povos, podem brigar por serem de diferentes nacionalidades e não simpatizarem uns com os outros. Que dirá a tripulação daquela viagem, que durante muito tempo era forçada a ficar compactada no mesmo navio, o que viria a gerar até um motim.

Os tubarões eram um dos muitos perigos dos mares. As aventuras pelas quais Pigafetta passou, com as guerras, eram, muitas vezes, fruto dos desejos dos países de enriquecer com riquezas inexploradas, resultando em mortes, problemas físicos para a tripulação e o fardo de ter que lidar com traições de parte dos próprios subordinados. Isso se aplica de um modo diferente em outras áreas da sociedade atual, pois governos acabam envolvendo suas forças militares em guerras para conseguir materiais como petróleo, os políticos sofrem rebelião uns dos outros dentro dos partidos e voluntários trabalhando para um governo em outros países, podem acabar adquirindo doenças às quais eles não estão acostumados. O presente trabalho mostra que quando queria,

Fernão usava uma autoridade que pode parecer brutal demais em se tratando da sociedade atual. Magalhães quis mostrar quem mandava de forma violenta.

A batalha em que Fernão de Magalhães morre é comentada no documentário *O Mundo em Duas Voltas*. Na atual localidade onde ocorreu a batalha, Lapu-Lapu passou a ser considerado um herói pelo povo, fazendo proteção da cultura e do modo de vida de uma população. Interessante é traçar um paralelo de como Magalhães era considerado um intruso e não um herói no documentário, com o paralelo de como os bandeirantes, no Brasil, passaram a ser vistos ao longo do tempo nos livros de História; antes vistos como corajosos desbravadores, depois foram chamados de monstros pela matança de populações nativas. Mais tarde ainda, os bandeirantes passaram a ser considerados como figuras mais neutras, sem serem exemplos de bem, nem de mal, apenas seres humanos de seu tempo.

A continuação da jornada com Elcano, com a tripulação tão reduzida, mostra o quanto as viagens marítimas nesse tempo eram realmente mortais, fazendo jus ao adeus que as famílias costumavam dar aos marinheiros, toda vez que elas iam vê-los partir, nos portos daquele tempo. Hoje a sociedade sente muito mais segurança em viajar pelo mar, com a atual tecnologia.

Considerações Finais

Durante as navegações por mar dos séculos XV e XVI, a Europa passou a ter um mercado mais forte. No começo as noções geográficas eram menos desenvolvidas. No anseio de encontrar especiarias nas Índias, os navegadores se aventuraram no oceano, sendo que apesar de as expedições iniciais terem fracassado nesse quesito, elas serviram para ampliar a sabedoria do povo pelo mundo.

O mapeamento global passou a considerar a noção de continentes. Portugal queria controlar certos mercados de alimentos. O presente trabalho mostra que um dos destaques da temática da navegação foi a primeira jornada de Cristóvão Colombo, ao descobrir a América. Cristóvão Colombo não tinha uma noção exata de onde estava indo, diferentemente de outros navegantes em suas jornadas. Podia ter um abismo no fim do mar, fazendo-o correr mais riscos. Lendo as cartas de Colombo, pode parecer que sua principal motivação era o ouro.

Ao se analisar os relatos de Cristóvão Colombo nota-se que ele destacava as riquezas e o ouro para agradar aos reis da Espanha e animar seus subordinados. Colombo estava mais interessado no cristianismo sendo espalhado; preocupava-se mais em ser um monge, mas viu-se obrigado a ser um descobridor.

Além de espalhar a fé cristã e buscar riquezas, Cristóvão Colombo queria libertar Jerusalém. Em meio ao desenvolvimento do comércio europeu marítimo, a corrupção se manifestou. Com o passar do tempo, os portugueses ficaram especialistas na astronomia marítima e na navegação oriental. Descobriu-se o Estreito de Magalhães e criou-se um trajeto do Cabo da Boa Esperança para a Índia, para achar especiarias.

Durante a Era dos Descobrimentos, os saberes europeus de navegação e de higiene eram ruins. O escorbuto, que causava lacerações e inchaço, era comum nos marujos, que sofriam por não saber que a doença era mais bem combatida com o consumo de vitamina C. Os nativos ajudaram nesse quesito, pois quando os descobridores aportavam em suas ilhas, eram recebidos com frutas ricas em vitamina C.

A situação dos navegantes piorava, por eles abastecerem água de maneira inadequada, causando problemas digestivos. Para piorar, eles não lavavam roupas, copos e talheres. As caravelas levavam ou comida estragada ou em quantidade pequena. Na falta de algo melhor, comiam-se os ratos dos navios. Havia alguns médicos nas

caravelas. Existiam ainda os representantes espirituais, sem os quais os navios nunca partiam. O que faz mais sentido ainda quando se relembra que um dos principais interesses dos navegadores era o mistério.

Alguns defendiam que o Paraíso ficava na Ásia. Havia relatos fantasiosos sobre os locais por onde os navegadores passavam, como mulheres engravidando do vento e machos que matavam os pais e os comiam, para não morrerem de velhice. Supostamente, formigas do tamanho de cachorros, guardavam minas indianas.

Fernão de Magalhães era um navegador português que precisou mudar de senhor quando se viu abandonado pelo rei de Portugal, passando a servir ao rei da Espanha. Querendo encontrar um novo caminho para as Ilhas Molucas por meio das Índias Ocidentais, Magalhães se prepara para fazer uma jornada em busca de especiarias para o rei espanhol, por meio do mar.

Magalhães usava tentativas de convencer os nativos das ilhas de fazer o que ele queria por meio do diálogo e da violência ao mesmo tempo. A viagem de Magalhães chegou a levar alguns produtos de volta para a Espanha. Fernão conseguiu converter muitos nativos de ilhas ao catolicismo. O cronista Antonio Pigafetta acompanhou toda a viagem de circunavegação de Fernão, fazendo o relato sobre a jornada.

Magalhães, por ser de Portugal, acabou tendo desavenças com subordinados da Espanha, o que resultou em um motim e na morte de uma parte dos rebeldes. O apontamento de problemas como falta de água e alimento para os marinheiros de Magalhães durante a viagem é feito. Por fim, relata-se que Fernão de Magalhães não conseguiu chegar vivo ao fim da jornada, pois morreu em um combate com um chefe de uma ilha, forçando os marinheiros a completarem a viagem de circunavegação sem ele. Os navegantes de Fernão de Magalhães não puderam achar muitas especiarias, mas a sabedoria adquirida foi a maior riqueza achada na jornada. Provou-se a esfericidade da Terra. Uma vitória conseguida com dificuldade, uma vez que o mar era retratado como assustador e perigoso.

Bibliografia

Fontes:

CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*. Primeira edição. SP: Editora Martin Claret, 2002.

Livros e artigos:

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Viventes: Formação do Brasil Atlântico Sul: Séculos XVI e XVII*. Quinta edição. SP: Editora Companhia das Letras, 2008.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial- Volume 1*. Primeira edição. Lisboa: Editorial Presença, 1991.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso*. Primeira edição. SP: Editora Brasiliense, 2000.

THOMAS, Hugh. *Rivers of Gold- The Rise of the Spanish Empire, from Columbus to Magellan*. Nova York: Random House, 2003.

Referenciais eletrônicos

Fontes:

ANÔNIMO, Piloto. *Relação do Piloto Anônimo*. 1999. Disponível em: <http://www.cultura.com.br/dochist/Relação%20do%20piloto%20Animo.pdf>. Acesso em 8/2/2017.

GODOY, Soraya Jorge. *Navegaciones, Pactos e Colonizaciones: Coincidencias entre el Mediterraneo Antiguo y Canarias en los Siglos XIV y XV*. Acesso em 13/6/2016.

PIGAFETTA, Antonio. *Primer Viaje Alrededor Del Mundo*. Madrid: 1899. Disponível em: <http://www.memoriachilena.cl/archivos2/pdfs/mc0000793.pdf>. Acesso em 23/11/2015.

RANGEL, Symon. *Consejo Superior de Investigaciones Cientificas. Una Curiosa Demanda sobre los Bienes de Hernando de Magallanes*. Portal ProQuest Information and Learning Company. Acesso em 13/6/2016.

Livros e artigos

FONSECA, Luís Adão da. O Imaginário dos Navegantes Portugueses dos Séculos 15 e 16. 1992. Disponível em: <http://www.luisdafonseca2000>. Portal Estudos Avançados. Acesso em 13/11/2015.

GURGEL, Cristina B. F. M. e LEWINSOHN, Rachel. A Medicina nas Caravelas.2010. Disponível em:

http://www.periodicos.ses.sp.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-76342010000200007&Ing=pt&nrm=isso. Revistas SES. Acesso em 4/9/2017.

OSÓRIO, Jorge A. Reflexos de Tordesilhas numa Nota Antiportuguesa de Pedro Mártir de Anghiera. 1994. Disponível em: <http://www.reflexosdetordesilhas>. Revista da Faculdade de Letras. Acesso em 13/11/2015.

SPEER, Lonme R. Ferdinand Magellan's Overconfidence in Technology Prevented him fromCircumnavigatingtheWorld.2001.Disponível em:http://www.historynet.com/magazines/military_history. Portal Weider History Group. Acesso em 13/11/2015.

TODOROV, Tzvetan. A Conquista da América- A Questão do Outro. 2017. Disponível em: <http://www.ufscar.br/~igor/wp-content/uploads/tod.pdf>. Portal Le Livros. Acesso em 2/8/2017.

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, Lucas Sigilião Costa, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado A Viagem de Fernão de Magalhães foi integralmente por mim redigido, e que assinalei devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico.

Brasília, 14 de Novembro de 2017.

Lucas Sigilião Costa

Lucas Sigilião Costa