



SEÇÃO: ARTIGO

## Uma volta ao mundo na “narração” da viagem de Fernão de Magalhães por um português

*A trip around the world in the “narrative” of Fernão de Magalhães’ voyage by a Portuguese man*

José Manuel Garcia<sup>1</sup>

[orcid.org/0000-0002-5211-8161](https://orcid.org/0000-0002-5211-8161)

[jgarcia@sapo.pt](mailto:jgarcia@sapo.pt)

Recebido em: 5 set. 2021.

Aprovado em: 6 mar. 2022.

Publicado em: 20 dez. 2022.

**Resumo:** Neste estudo analisa-se a possível autoria e o conteúdo de uma curta “narração” sobre a viagem de Fernão de Magalhães escrita por um português. Trata-se da única obra de um participante desta nacionalidade embarcado na armada de Magalhães que chegou até nós, o que aconteceu porque Giovanni Battista Ramusio a traduziu para italiano e editou em 1554. Da análise do texto verifica-se a sua importância pelo rigor das datas apresentadas e sobretudo avalia-se criticamente o significado das medidas das distâncias que são dadas entre cada uma das escalas da viagem que permitiu o conhecimento da Terra tal como ela é.

**Palavras-chave:** volta ao mundo; Fernão de Magalhães; Giovanni Battista Ramusio; descobrimentos.

**Abstract:** This study analyzes the possible authorship and content of a short “narrative” about the journey of Fernão de Magalhães written by a Portuguese man. It is the only work by a participant of this nationality, embarked on Magellan’s armada that has come down to us, which happened because Giovanni Battista Ramusio translated it into Italian and edited it in 1554. From the analysis of the text, its importance is verified due to the rigor of the texts, dates presented and above all critically evaluated and the meaning of the measurements of the distances that are given between each of the trip scales that allowed the knowledge of the Earth as it is.

**Keywords:** around the world; Ferdinand Magellan; Giovanni Battista Ramusio; discoveries.

### Introdução

Uma curta “narração” sobre a viagem de Fernão de Magalhães escrita por um português é uma das fontes relativas a tão importante evento. Trata-se do único texto de um participante desta nacionalidade embarcado na armada de Magalhães que chegou até nós, o que aconteceu porque Giovanni Battista Ramusio o traduziu para italiano e editou com a indicação de se tratar de uma *Narratione di un Potoghese compagno di Odoardo Barbosa, qual fu sopra la nave Vittoria del Anno MDXIX*. Esta pequena obra foi publicada no *Primo volume e Seconda editione Delle navigationi et viaggi in molti lvoghi corretta, et ampliata [...]*, o qual foi impresso em Veneza, Stamperia de Giunti, 1554, fls. 408v e 409.<sup>2</sup>



Artigo está licenciado sob forma de uma licença  
[Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

XIX e XX, esta teve divulgação desde o século XVI porque foi editada

<sup>1</sup> Gabinete de Estudos Olisiponenses, Lisboa, Portugal.

<sup>2</sup> Consultamos o exemplar da Biblioteca Nacional de Portugal com a cota: D.S. XVI – 22.

em 1554. Tal realidade, contudo, não nos impede de afirmar que estamos perante um texto que tem recebido pouca atenção nos estudos sobre a viagem de Fernão de Magalhães.

A versão italiana deste texto foi feita a partir de um original português perdido, o qual foi apelidado pelo seu editor de "narração", ainda que corresponda a apontamentos sob a forma de um breve diário da navegação feita pela armada de Magalhães até às Molucas, os quais foram de seguida completados por registos roteirísticos muito sumários com indicações de distâncias entre as Molucas e Lisboa.

O texto ficou anónimo visto que o seu autor não foi identificado pelo editor e tradutor que desconhecia o seu nome tendo-o apenas referenciado de uma forma vaga e errónea como sendo "um português, companheiro de Duarte Barbosa, que foi na nau *Victória* o ano de 1519". Deduzimos a incorreção cometida por Ramusio da circunstância do único dado pessoal que o autor do texto refere sobre si registar a indicação de que: "In Terenate, avanti ch'io mi partisse, li Portoghesi vi aveano fatto un castello molte forte". Esta informação leva-nos a verificar o facto de que em 1522 o autor se encontrava na nau *Trinidad* e não na nau *Victória*, pois só assim se pode justificar a afirmação de que estava em Ternate quando aí se construía uma fortaleza portuguesa. Tal alusão não poderia ter sido escrita por alguém que estivesse a bordo da nau *Victoria*, pois esta deixou as Molucas em 21 de dezembro de 1521, antes da chegada a Tidore, em 14 de maio de 1522, da força portuguesa comandada por António de Brito. Foi esta personalidade que iniciou a construção dessa fortaleza em 24 de junho de 1522. A forma como a referida informação foi registada não pode ter resultado de uma interpolação no texto original pelo que tal situação colide com as duas atribuições de autoria propostas até agora para este trabalho: Vasco Gomes Galego e Luís Afonso de Góis (DENUCÉ, 1911, p. 21-22; LAGUARDA TRÍAS, 1991, p. 211-215). Tais hipóteses não são consistentes e resultam de vários equívocos. Com efeito, Vasco

Gomes Galego regressou a Espanha na nau *Victoria*, pelo que não assistiu à construção da fortaleza de Ternate, além de que a rota apontada na obra para a vinda da Ásia para a Europa não foi a seguida por Juan Sebastián Elcano. Quanto a Luís Afonso de Góis basta verificar que tendo sido morto em 1 de maio de 1521, em Cebu, não chegou às Molucas.

Após uma análise sobre as possibilidades de atribuição da autoria desta obra sugerimos a hipótese de estar perante uma personalidade que se identificou inicialmente como Luís de Beas ou Veas, do nome da terra galega de onde disse ser originário, para assim poder contornar a limitação imposta à participação de portugueses na armada. Na verdade, veio a constatar-se que ele era português, podendo o seu nome verdadeiro ser Luís Peres, pois Peres é o nome do seu pai, Bartolomeu Peres, chamando-se a sua mãe Isabel Peres.

Examinando a lista dos trinta e quatro portugueses que embarcaram na armada de Magalhães o referido Luís Peres é o que reúne mais condições para poder ser considerado o autor do texto aqui em causa, visto ter sido o único com esta nacionalidade que se encontrava entre os tripulantes da *Trinidad* que chegaram a Ternate em finais de outubro de 1522.<sup>3</sup>

Luís Peres foi contratado em 1519 como grumete da nau *Trinidad*, na qual fez a viagem, sabendo-se que depois de ter chegado a Ternate, em 1522, foi levado em 28 de fevereiro de 1523 para Malaca, de onde seguiu para Cochim, onde veio a falecer no final de maio de 1525.<sup>4</sup>

A forma como Ramusio identificou o autor do texto dizendo ser: "companheiro de Duarte Barbosa que foi na nau *Victoria* em 1519" é em parte errónea, pois Duarte Barbosa, tal como Luís Peres, embarcou nesse ano de 1519 na nau *Trinidad*. Duarte Barbosa só passou para a *Victoria* para ser seu capitão depois dos violentos incidentes ocorridos no Puerto de San Julian em 1520. Este último facto é que poderia estar na origem da atribuição do nome da nau em que teria viajado o autor da "narração", mas nada indica que Luís Peres

<sup>3</sup> Sobre a identificação dos portugueses a bordo da armada de Magalhães cf. GARCIA, 2019, p. 161-186.

<sup>4</sup> Sobre esta personalidade cf. nomeadamente TORIBIO MEDINA, 1920, p. CCCLV; LAGOA, 1938, p. 278; CASTRO, 2010, p. 509.

tivesse acompanhado Duarte Barbosa na sua ida para *Victoria* e voltado depois da sua morte em 1 de maio de 1521, em Cebu, à nau *Trinidad*. A referência quer a Duarte Barbosa quer à *Victoria* poderiam ter resultado da imaginação ou de um equívoco de Ramusio ao ter pensado que o seu autor regressara à Europa naquele navio. A evocação do nome da nau *Victoria* não é decisiva para o apuramento da autoria do texto, sendo preferível ter em conta uma eventual relação do autor com o referido Duarte Barbosa à partida de Espanha.<sup>5</sup>

A análise do texto que aqui tratamos não leva à conclusão de que o seu autor tivesse regressado à Europa, pois as alusões que nele se fazem à viagem da Índia para Lisboa pela rota do cabo da Boa Esperança constituem referências impessoais e genéricas, características de informações roteirísticas, não resultando de uma viagem concreta realizada depois de 1522, embora possa ter sido feita com base numa experiência anterior a 1519, ou resultado mais provavelmente de informações obtidas pelo seu autor junto de portugueses que estavam na Índia.

Uma particularidade curiosa apontada no texto consiste no destaque dado a uma curiosa informação registada ao mencionar-se a rota de regresso à Europa. Trata-se da alusão a um português que vivia então na ilha de Santa Helena, indicação que poderia ter sido fornecida a Luís Peres na Índia, ou ser por ele conhecida anteriormente. Esse português era um Fernão Lopes que havia sido punido em 1512 por ordem de Afonso de Albuquerque como castigo de ter sido um dos arrenegados que se passou para o lado dos muçulmanos durante lutas travadas na zona de Goa. Foi devido a essa situação que, segundo João de Barros, este governador mandou cortar a tais homens "as orelhas, narizes, mão direita e dedo polegar da esquerda" antes de os ter enviado para Portugal. Fernão Lopes acabou por ficar em isolamento na ilha de Santa Helena, em vez de regressar a Lisboa. João de Barros referiu-se à sua história dizendo que ele

ficou naquela ilha

com um negro que lhe os capitães deram, o qual, pelo tempo em diante, foi mui proveitoso às naus que ali vão fazer sua aguada à vinda da Índia; porque, com a criação de porcos, cabras, galinhas e hortaliça que lhe as naus deram, e ele criou e semeou, quando chegam, acham este refresco, que dá vida aos homens de tão comprida viagem, entanto que a nau que não toma esta ilha traz muita gente morta por falta da água e deste refresco de que Fernão Lopes foi o autor.

Passados alguns anos nesta vida solitária em que fazia penitência, veio a este reino e daqui foi a Roma a pedir reconciliação e absolvição plenária de seus pecados. E vindo de lá, se tornou à mesma ilha, onde ainda estava em penitência no tempo que escrevamos esta história (GARCIA, 2017, p. 386-387).

A obra que aqui equacionamos talvez tenha vindo da Índia para Portugal em 1525 juntamente com um chamado "roteiro de um piloto genovês", o qual foi traduzido para português, tendo o seu autor sido identificado como León Pancaldo, o qual também havia sido detido em Ternate (GARCIA, 2007, p. 190-194). É de notar a existência de afinidades entre estes dois textos, nomeadamente em pontos como a denominação do rio de São Cristóvão atribuída ao rio da Prata, a qual só foi registada nessas duas fontes e em alguma cartografia antiga.

Um dos aspetos mais importantes e originais a ter em conta na análise da "narração" consiste na avaliação dos valores registado na medição das distâncias entre as várias regiões por onde Magalhães foi passando. É por tal motivo que vamos verificar o que se pode deduzir das referências às medidas das distâncias aí apresentadas, as quais é necessário ponderar terem sido alteradas por Ramusio, pois no original que usou estariam em léguas, visto ser a medida usada pelos portugueses. Por certo ele converteu as léguas em milhas italianas. Assim sendo é de considerar que cada uma dessas milhas mede cerca de 1,48 km, enquanto cada légua portuguesa tinha quatro dessas milhas, medindo uns 5,92 km (COSTA, 1938, p. 370-379). Iremos,

<sup>5</sup> Talvez não se possa ainda excluir a possibilidade de Ramusio ter cometido alguma confusão entre o Duarte Barbosa, que foi companheiro de Fernão de Magalhães e sobrinho do seu sogro, com um outro Duarte Barbosa, que viveu no Oriente e sobre ele escreveu um livro bem conhecido. O equívoco entre estes dois homónimos tem sido frequente.

por isso, referindo as medidas em milhas com a sua equivalência em km.

Nas observações que tecemos ao conteúdo da "narração" deveremos observar que, por vezes, há aproximação entre as medidas fornecidas no texto e aquelas que podemos fazer sobre um mapa atual. Nos resultados obtidos na comparação das medidas há discrepâncias maiores ou menores, as quais poderão ter a ver com erros de avaliações feitas na altura ou a questões relacionadas com os percursos mais ou menos atribulados seguidos pelos navios. É importante fazer este estudo comparativo para mostrar que alguns dos dados indicados têm um maior ou menor rigor, o mesmo acontecendo com as datas apontadas.

### 1 Sobre a rota e as distâncias percorridas durante a viagem da armada de Fernão de Magalhães

A seguir pode ser visto sobre a rota e as distâncias percorridas durante a viagem da armada de Fernão de Magalhães:

a) começamos por assinalar a correção da referência ao dia em que a armada partiu de Sevilha – 10 de agosto de 1519 – bem como ao facto de ela ter ido de San Lucar de Barrameda até às Canárias, mais especificamente à ilha de Tenerife, referindo que tal itinerário correspondeu a um percurso de 960 milhas (1.420 km), sendo que em linha reta se regista uma distância de uns 1.310 km.

Quanto ao porto de Santa Cruz, por onde passou a armada, diz-se corretamente estar situado a 28° N.

De assinalar que pela vulgaridade desta

primeira etapa da viagem, os dados referidos estavam bem estabelecidos desde há muito tempo;

b) saindo da ilha de Tenerife refere-se que a armada navegou até um ponto não determinado situado a 4° N, o qual estará situado numa zona ao largo da costa da Serra Leoa. Segundo o autor, teriam assim percorrido umas 1680 milhas = 2486 km, sendo que no mapa atual talvez se possa avaliar ter percorrido uns 2.700 km até um ponto incerto situado 4° N a sudoeste da Serra Leoa;

c) dos referidos 4° N até ao cabo de Santo Agostinho no Brasil, que está situado corretamente a 8° S, são referidas 1200 milhas (1.776 km) de viagem, sendo que poderiam ter navegado uns 2.000 km até um ponto incerto a 4° N e tendo em conta que a armada passou ainda longe do cabo de Santo Agostinho.

Avaliando o percurso desde Santa Cruz até às proximidades do referido cabo verifica-se que o autor registou uma rota com cerca de 4.262 km quando num mapa atual a nossa avaliação da distância percorrida admite que possa ter rondado os 4.700 km.

d) Da zona do cabo de Santo Agostinho o autor referiu que a armada seguiu até uma área indicada como estando a 20° S. Tal latitude aponta para a região de Espírito Santo, na qual foi feita uma primeira e rápida escala brasileira que ocorreu no dia 8 de dezembro de 1520 e está assinalada em poucas fontes. Indica-se terem sido então percorridas 864 milhas (1.278 km), embora medindo em linha reta no mapa atual a distância entre os 8° e os 20° assinalados se verifique haver uns 1400 km.<sup>6</sup>

Não sabemos por que motivo o autor não

<sup>6</sup> Sobre esta importante alusão à escala da armada feita nos 20° S, a qual tem passado despercebida, verificamos ser importante esclarecê-la informando que Francisco Albo no seu diário da viagem indicou que quando em 8 de dezembro de 1519 a armada estava a 19° 59' Sul rumou a sudoeste e avistou "tierra playas planas". Esta alusão permite identificar uma primeira e muito rápida aproximação a terras brasileiras numa altura em que os pilotos portugueses da armada sabiam já ter passado os perigosos baixos de Abrolhos os quais entram uns 65 km pelo mar por volta dos 18° Sul. A referida aproximação à costa brasileira foi igualmente mencionada em 1522 em Ternate por tripulantes da *Trinidad* a António de Brito que a registou na carta que enviou ao rei de Portugal a 11 de fevereiro de 1523: "E daqui se fizeram à vela, e a primeira terra que tomaram foi o cabo dos baixos de *Ambar*". Este último topónimo corresponde a uma corrupção de Abrolhos e o referido nome dessa "primeira terra que tomaram" surge sob a mesma forma de "*cabo dos bayxos de Abreolho*" na carta do Brasil do atlas de Lopo Homem (Atlas Miller) de 1519, correspondendo à referência de Albo a "*tierra playas plana*". Esta zona situada por Albo a 19° 59' Sul corresponderá ao sul da Baía de Espírito Santo (20° 17' Sul) numa região entre a Ponta de Santa Luzia e a Ponta de Setiba. Este percurso brasileiro da armada foi também referido de forma muito sumária e vaga na carta de Juan López de Rascalde, datada de 12 de maio de 1521, ao indicar: "Y llegados à la costa del Brasil tomaron agua y leña, é dió cargo à Juan Lopez Garaballo, dándole el farol en la nao *Concepción* para que tirase el camino la costa adelante". A comunicação de tal escala foi fornecida por tripulantes da nau *Santo Antonio* regressados a Sevilha após a fuga a que procederam no Estreito de Magalhães. Sobre este assunto cf. GARCIA, 2021, p. 242-281.

registou a escala da armada feita entre 13 e 27 de dezembro de 1520 no Rio de Janeiro, que fica a 22° 54' S;

e) dos referidos 20° S até ao Rio da Prata, que é referido com o nome de rio de São Cristóvão, são apontadas como navegadas 1500 milhas (2.220 km), o que está próximo dos mais de 2000 km que avaliamos poder estar entre tais pontos. O nome do rio aqui referido poderá ter sido o que lhe foi dado por Magalhães, embora então ele também pudesse ser conhecido por rio de Solis, devido à morte que ali ocorreu em 1516 do piloto João Dias de Solis.

A foz do Rio da Prata é certamente referida como tendo 108 milhas de boca (159 km), o mesmo acontecendo quanto à latitude que lhe foi dada - 35° S - que correspondem à latitude real medida a meio da foz daquele rio.

f) Do Rio da Prata é indicado terem navegado 1638 milhas (2.424 km) até a ponta dos Lobos Marinhos, que corresponde à atual Punta Lobos na bahía de Los Nodales. O percurso entre as duas regiões deve ter tido problemas de navegação que levaram o autor a avaliá-lo de uma forma superior aos cerca de 2.000 km que contamos no mapa atual.

Quanto à indicação dos 48° S atribuídos a tal ponta verificamos que ela está bem situada, pois fica a 47° 57'<sup>7</sup>. Foi nessa região que a armada chegou a 27 de fevereiro de 1520 tendo-se então caçado lobos marinhos e pinguins;

g) da ponta dos Lobos Marinhos até Puerto de San Julian afirma-se que foram percorridas 350 milhas (518 km). Tal distância poderá ter resultado de dificuldades na navegação, sendo, por isso, superior aos cerca de 200 km que calculámos haver em linha reta no mapa atual entre as duas regiões.

Quanto à duração da escala feita em Puerto de San Julian verifica-se que foi arredondada um pouco por cima, pois não decorreu nos cinco meses referidos visto ter demorado quatro meses e vinte quatro dias.

Quanto à latitude de 50° S atribuída a esse

porto verifica-se que está perto dos 49° 18' S, que realmente tem.

É de realçar a correção da data registada para a partida da armada daquele porto, que é dada como tendo ocorrido em 24 de agosto de 1520.

h) A pequena distância que de seguida é indicada como tendo sido percorrida entre o Puerto de San Julian e o rio de Santa Cruz é indicada corretamente como sendo de 100 milhas (148 km).

Quanto à latitude dada ao referido rio verifica-se que não foi corrigida relativamente à da escala anterior, pois foram apontados os mesmos 50° S, a qual neste caso está correta.

É de assinalar mais uma vez o rigor da indicação da data de 18 de outubro apontada para marcar a partida daquele rio;

i) a distância dada como percorrida entre o rio de Santa Cruz e a entrada do estreito de Magalhães é apontada como sendo de 378 milhas (559 km), sendo na realidade de uns 400 km. Neste caso será de ponderar que a referida medida poderá ter em conta problemas de navegação que prolongaram a distância percorrida;

j) é de assinalar que, segundo o autor, o estreito teria sido então denominado "estreito da Victoria, porque a nau *Victoria* foi a primeira que o viu", sendo depois acrescentado que "alguns lhe chamaram o estreito de Magalhães, porque o nosso capitão se chamava Fernando de Magalhães". Este último dado pode afigurar-se algo estranho para um registo tão antigo como é o da "narração", visto que as restantes fontes só o assinalam a partir de 1525, a não ser que na altura da viagem já se tivesse avançado com tal nome. A referência aparentemente pessoal parece afastar a hipótese de uma interpolação de Ramusio, mas esta também não se poderá excluir.

Quanto à latitude dos dois lados da boca do estreito, que foi colocada a 53,5° S, verificamos que está perto da verdadeira, a qual ronda os 52° 30' S.

A extensão do estreito foi calculada corretamente em 400 milhas (592 km).

<sup>7</sup> Sobre a localização desta ponta cf. CASTRO, 2010, p. 356-357, 367, 785.

Quanto à data da saída da armada do estreito é dada como tendo acontecido a 27 de novembro de 1520, embora Leon Pancaldo refira que ela se verificou a 26 e Antonio Pigafetta a 28. A data mais provável é a do autor da "narração", tanto mais que está em conformidade com o registo publicado por Antonio Herrera, que se baseou em fontes sobre a viagem, entretanto perdidas. O dia apontado por Pigafetta poderá ter sido o do início da viagem para norte;

k) um dos pontos mais importantes a ter em conta no texto que estamos a analisar é o relativo à indicação das distâncias que o seu autor diz terem sido percorridas durante a viagem após a armada ter deixado o estreito, ainda que ele nem sempre seja muito claro. Com efeito no texto dá-se a entender que a armada navegou 9858 milhas (14.589 km) antes de se atingir o equador, o que se nos afigura pouco consistente, considerando que a armada terá deixado a região das proximidades da costa chilena cerca dos 32° S e passou o equador no dia 13 de fevereiro de 1521 talvez a uns 160° O. Ora a distância percorrida até esse ponto, medida desde a saída do estreito de Magalhães, seria de uns 12.000 km pelo que a indicação dos 14.589 km correspondem a um ponto que estaria mais para ocidente do que aquele em que foi passado o equador. Talvez se possa sugerir que o referido registo de 9858 milhas aponte para uma localização que é posterior ao avistamento de duas ilhas desertas, pois no texto refere-se que "Neste caminho encontrámos duas ilhas despovoadas". Tais ilhas estariam distantes entre si 800 milhas (1.184 km), havendo o lapso de se ter escrito que a primeira foi chamada de São Pedro, em vez do nome São Paulo, que lhe foi dado. A outra ilha foi nomeada corretamente como sendo a ilha dos Tubarões. Visto não termos por seguras as atribuições de identificação das referidas ilhas, não nos pronunciamos sobre a distância que o autor referiu existir entre elas.

Depois da menção das ilhas o autor do texto refere que "da linha equinocial navegámos entre o poente e noroeste 2046 milhas" = 3 028 km, até se encontrarem duas das ilhas Marianas, as quais foram situadas a 10 e 12° N, sendo que uma delas,

a de Guam, então chamada ilha dos Ladrões, está a 13° 30' N e 144° 48' O. Perante esta observação é de assinalar que entre os cerca de 160° O em que se terá passado o equador até à ilha de Guam vão cerca de 6.178 km pelo que verificamos estar muito longe dos 3.028 km apontados pelo autor.

O que se nos afigura mais importante assinalar neste contexto é que somando as distâncias dadas na "narração" que é de 14.589 km e 3.028 km, como tendo sido as percorridas entre o estreito de Magalhães e a ilha de Guam, temos um total de 17.617 km, enquanto a distância que apurámos entre esses dois pontos, medida num mapa atual onde traçámos a rota da armada, é de cerca de 18.200 km. Estes cálculos permitem-nos apurar que a soma das medidas do autor tem uma correção espantosa tendo em conta a enorme distância percorrida e as bem conhecidas dificuldades em determinar as longitudes num oceano tão vasto como é o Pacífico. Tendo em conta as medidas indicadas podemos por isso admitir que os cálculos registados na "narração" teriam ficado apenas uns 583 km aquém da realidade.

Depois da menção da ilha dos Ladrões o autor declarou que "Não direi mais o caminho que fizemos, porque nós o alongámos bastante mais e não pouco", parecendo ter querido deixar de dar mais indicações devido à excessiva extensão percorrida, talvez por na armada se ter percebido que, entretanto, se tinha entrado na área dos portugueses determinada pelo Tratado de Tordesilhas. Ainda assim o autor diz que em linha reta desde a ilha dos Ladrões e as Molucas medem-se 1 000 milhas (1.480 km) para sudoeste. Perante tal referência e medindo num mapa atual a distância entre Guam e Ternate, a principal ilha do cravo nas Molucas há uma distância de cerca de 2.380 km. Perante esta enorme discrepância de medidas somos levados a sugerir que Ramusio, ao traduzir o texto que tinha à sua frente, terá deturpado o que nele se encontrava, pois no original poderia antes haver uma referência à distância entre Guam e as primeiras ilhas das Filipinas onde foram, as quais estão a menos de 2.100 km de Guam.

Com efeito o autor escreveu o seguinte:

desta ilha dos Ladrões para ir às Molucas em linha reta é preciso navegar mil milhas para sudoeste, e ali se encontram muitas ilhas, às quais pusemos nome arquipélago de São Lázaro.

E um pouco mais adiante estão as ilhas das Molucas, as quais são cinco, a saber, Ternate, Tidore, *Motir*, *Machiam*, *Bachian*.

A pouca clareza deste registo leva-nos a pensar que a região onde se encontram muitas ilhas e onde foram depois de ir a Guam foi ao arquipélago de São Lázaro, isto é, as atuais Filipinas, pois de seguida se refere que "um pouco mais adiante estão as ilhas das Molucas". Destas ilhas às ilhas de Banda dá-se uma distância de 300 milhas (444 km). Neste ponto temos de observar que há cerca de 600 km entre Banda e Makian, a ilha mais a sul das ilhas do cravo nas Molucas do Norte. O autor refere corretamente que as ilhas de Banda estão a 4, 5° S.

Depois destas indicações aponta-se vagamente a existência de sete ilhas antes de se chegar a Banda entrando-se depois em registos muito gerais como são os de se referir que das Molucas a Malaca são 2000 milhas = 2.960 km, sendo que se aproxima da distância real, pois em linha reta há uns 2.800 km entre essas duas regiões. Assinala-se de seguida que a mesma distância é indicada entre Malaca de Calecut, a qual é verdadeira. Finalmente, indica-se que de Calecut a Portugal são 14 000 milhas = 20.720 km, distância que também foi dada com bastante rigor, considerando a extensão do traçado da carreira da Índia entre Lisboa e a Índia.

De seguida fornecem-se algumas indicações pouco claras onde se aponta corretamente o

cabo da Boa Esperança como estando a 34,5° S, o qual se referencia para escrever que dele à ilha de Santa Helena são 2400 milhas (3.552 km). Na realidade são uns 3.160 km medidos no mapa atual. Diz-se igualmente com rigor que esta ilha está a 16° S. Depois diz-se que ela dista do equador 1600 milhas (2.368 km), ainda que não se saiba qual a zona do equador a observar.

Do equador até se chegar aos 39° N diz-se que são 3354 milhas (4.963 km), distância que é difícil de contabilizar, pois não se sabe qual ponto do equador se iniciava a medida.

O autor refere corretamente que para se ir a Lisboa era preciso passar pelos Açores, de que menciona apenas sete ilhas, as quais são quase corretamente situadas entre os 37° e 40° N (na realidade 39°). Refere-se que se tem de fazer 950 milhas (1.406 km), mas não se indica de onde se faz a contagem, o que revela que Ramusio não terá entendido bem esta parte do texto.

Finalmente, diz-se que da ilha Terceira até Lisboa são 1100 milhas (1.628 km), o que revela um grande rigor, pois tal distância está próxima da realidade, que é de 1565 km, tendo por isso falhado por indicar apenas mais 63 km do que a distância verdadeira.

## 2 O texto da "navegação"

Apresentamos agora uma tradução portuguesa do texto da "narração" da viagem de Fernão de Magalhães que fomos apreciando (GARCIA, 2007, p. 190-194).<sup>8</sup> Para que ela seja mais bem aferida colocamo-la ao lado da versão italiana publicada por Ramusio.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa, Editorial Presença.

<sup>9</sup> Para a tradução que fazemos recorremos à edição original de 1554 do texto publicado em RAMUSIO, 1979, p. 953-955. Assinalamos ainda que o texto foi traduzido e publicado em inglês em ALDERLEY, 1874, p. 30-32; em espanhol em MEDINA, 1888, p. 395-398 e em francês em CASTRO, 2010, p. 783-787.

**Quadro 1** – Texto da “narração da viagem de Fernão de Magalhães

Em nome de Deus e do bom salvamento. Partimos de Sevilha o ano de 1519, a 10 de agosto, com cinco naus, para ir a descobrir as ilhas Molucas, donde começámos a navegar desde San Lucar para as ilhas de Canárias. E navegámos para sudoeste 960 milhas, onde encontrámos a ilha de Tenerife, na qual está o porto de Santa Cruz, em 28 graus do Pólo Ártico.

E da ilha de Tenerife navegámos para o sul 1680 milhas, donde nos encontrámos em quatro graus do Pólo Ártico.

Destes quatro graus do Pólo Ártico navegámos para sudoeste até encontrarmos o cabo de Santo Agostinho, o qual está em oito graus do Pólo Antártico, donde fizemos 1200 milhas.

E do cabo de Santo Agostinho navegámos à quarta de sul para sudoeste 864 milhas, onde nos encontrámos em vinte graus do Pólo Antártico.

E dos vinte graus do Pólo Antártico, estando no mar, navegámos 1500 milhas para sudoeste, donde nos encontrámos perto de um rio que tem 108 milhas de boca, o qual está em 35 graus no dito Pólo Antártico; e demos-lhe o nome rio de São Cristóvão. Deste rio navegámos 1638 milhas à quarta de sudoeste para poente, donde nos encontrámos na ponta dos Lobos Marinhos, a qual está em 48 graus do Pólo Antártico.

E da ponta dos Lobos Marinhos navegámos para sudoeste 350 milhas, donde nos achámos no porto de São Julião, onde estivemos 5 meses, esperando que o sol voltasse, porque nos meses de junho e julho em que estávamos o dia era só de quatro horas.

Deste porto de São Julião, o qual está em 50 graus, partimos aos 24 de Agosto de 1520 e navegámos para poente 100 milhas, donde encontrámos um rio a que pusemos nome rio de Santa Cruz e ali estivemos até 18 de outubro. Este rio está em 50 graus.

Partimos deste rio a 18 de outubro e navegámos ao longo da costa 378 milhas, à quarta de sudoeste para poente, donde nos encontrámos num estreito, ao qual pusemos nome estreito da Victoria, porque a nau Victoria foi a primeira que o viu; alguns lhe chamaram o estreito de Magalhães, porque o nosso capitão se chamava Fernando de Magalhães. A boca deste estreito está em 53 graus e meio.

E navegámos por este estreito 400 milhas, até à outra boca, a qual está nos ditos 53 graus e meio. Desembocámos deste estreito aos 27 de novembro de 1520.

Navegámos para o poente e noroeste 9858 milhas, sem chegar à linha equinocial. Neste caminho encontrámos duas ilhas despovoadas, distando uma da outra 800 milhas: à primeira pusemos nome São Pedro (sic, por São Paulo) e à outra ilha dos Tubarões. São Pedro está em 18 graus, e a ilha dos Tubarões em 14 graus do Antártico. E da linha equinocial navegámos entre o poente e noroeste 2046 milhas, donde encontrámos muitas ilhas a dez e doze graus do Pólo Ártico. Nestas ilhas havia muita gente nua, tanto os homens como as mulheres. E a estas ilhas pusemos-lhes nome ilha dos Ladrões, porque nos roubaram o nosso batel, ainda que lhes tivesse custado caro.

*Nel nome di Iddio e di bon salvamento.*

*Partimmo di Siviglia l'anno MDXX alli X d'agosto con cinque navi per andare a discoprire l'isole Malucche, donde cominciammo a navigare da S. Lucar per l'isole di Canaria, e navigammo per lebeccio 960 miglia, onde ci trovammo a l'isola di Tenerife, nella quale sta il porto di Santa Croce in 28 gradi del polo artico.*

*E da l'isola de Tenerife noi navigammo per mezzogiorno 1680 miglia, donde ci trovammo in quattro gradi del polo artico.*

*Da questi quattro gradi del polo artico noi navigammo per lebeccio sino che ci trovammo al capo di Santo Agostino, il quale sta in otto gradi del polo antartico, donde abbiamo fatto 1200 miglia.*

*E dal capo di Santo Agostino noi navigammo alla quarta di mezzodi verso lebeccio 864 miglia, onde ci trovammo in vinti gradi del polo antartico.*

*E dai vinti gradi del polo antartico essendo in mare noi navigammo 1500 miglia per lebeccio, donde ci trovammo appresso la fiumara che ha 108 miglia di bocca, la quale è in 35 gradi nel ditto polo antartico: e noi le mettemmo nome Rio di Santo Cristofano.*

*Da questo rio noi navigammo 1638 miglia alla quarta di lebeccio fra ponente, onde ci trovammo alla punta dei Lupi Marini, la qual sta in 48 gradi del polo antartico.*

*E dalla punta dei Lupi Marini noi navigammo per lebeccio 350 miglia, onde ci trovammo nel porto di San Giuliano, dove stemmo 5 mesi aspettando che 'l sole tornasse verso di noi, perché non vi era di giugno e luglio se non di 4 ore il giorno.*

*Da questo porto di San Giuliano, il quale è in 50 gradi, noi ci partimmo alli 24 d'agosto MDXX e navigammo per ponente 100 miglia, onde trovammo una fiumara, alla quale mettemmo nome rio di Santa Croce: e ivi stemmo sino alli 18 d'Ottobre. Questa fiumara si è in 50 gradi.*

*Noi ci partimmo alli 18 d'Ottobre da questa fiumara e navigammo a lungo la costa 378 miglia alla quarta di lebeccio fra ponente, onde ci trovammo in uno stretto al quale mettemmo nome stretto della Vittoria, perché la nave Vittoria fu la prima che lo vidde; alcuni gli dissero il stretto di Magaglianes, perché 'l nostro Capitano si chiamava Fernando di Magaglianes: la bocca di questo stretto è in 53 gradi e mezzo,*

*E noi navigammo per questo stretto 400 miglia sin a l'altra bocca, la qual è nei detti 53 gradi e mezzo. Noi sboccammo di questo stretto alli 27 di Novembre 1520.*

*Navigammo fra Ponente e Maestro 9858 miglia, sin che ci trovammo sulla linea equinoziale. In questo cammino noi trovammo due isole dispopolate, e l'una era lungi da l'altra 800 miglia: alla prima mettemmo nome San Pietro, all'altra l'isola delli Tiburoni. San Pietro si è in 18 gradi, l'isola delli Tiburoni in 14 gradi dell'antartico.*

*E dalla linea equinottiale noi navigammo fra Ponente e Maestro 2046 miglia, donde vi trovammo parecchie isole in dieci e dodici gradi del polo artico. In queste isole v'erano molte genti ignude, cosi gli uomini come le donne, e a queste isole noi mettemmo nome l'Isola dei Ladronei, perché ci avevano rubbato il nostro schifo: ma ben gli costò caro.*



Não direi mais o caminho que fizemos, porque nós o alongámos bastante mais e não pouco; mas direi que desta ilha dos Ladrões para ir às Molucas em linha reta é preciso navegar mil milhas para sudoeste, e ali se encontram muitas ilhas, às quais pusemos nome arquipélago de São Lázaro.

E um pouco mais adiante estão as ilhas das Molucas, as quais são cinco, a saber, Ternate, Tidore, Motir, Machiam, Bachian.

Em Ternate, antes que eu partisse, os Portugueses fizeram um castelo muito forte.

Das ilhas Molucas às ilhas de Banda são trezentas milhas e se vai a elas com diversos ventos, porque há muitas ilhas no meio e é necessário navegar à vista de olho nestas ilhas; há sete antes de chegar às ilhas de Banda, as quais estão em quatro graus e meio do Antártico. Nas ditas ilhas recolhem-se trinta a quarenta mil cântaros de nós moscada e se colhe também bastante mastice (sic, certamente por maça) E se quereis ir a Calecut, é preciso navegar sempre entre ilhas até Malaca, a qual dista 2000 milhas das Molucas.

*Non vi dirò più il cammino che noi facemmo, perché noi lo allungammo assai e non poco. Ma vi dirò che di queste Isole dei Ladroni per andare alle Molucche a cammin dritto bisogna navigare per lebeccio mille miglia, e ivi si trovano molte isole alle quali mettemmo nome l'arcipelago di San Lazaro,*

*e un poco più avanti vi sono l'isole delle Molucche, le quali sono cinque cioè Terenate, Tidori, Motir, Machiam, Bachiam.*

*In Terenate, avanti ch'io mi partissi, li Portoghesi vi aveano fatto un castello molto forte.*

*Da l'isole Molucche all'isole di Bandan vi sono trecento miglia, e vi si va per diversi venti, perché vi sono molte isole nel mezzo e bisogna navigare a vista d'occhio in queste isole sin che sete all'isole di Bandan, le quali sono in quattro gradi e mezzo dell'antartico. Vi si ricolgono da trenta sin in quarantamilha cantara di noci moscate, e ancora vi si ricoglie assai mastice.*

Deste cabo da Boa Esperança se navega à quarta do Noroeste para poente 2400 milhas, até chegar à ilha de Santa Helena, onde as naus dos portugueses se vão prover de água, lenha e outras coisas.

Esta ilha está em dezasseis graus largos do Pólo Antártico, e não há nela habitação alguma, a não ser a de um homem português, o qual não tem senão uma mão e um pé, não tendo nariz e orelhas, e se chama Fernão Lopes.

Desta ilha de Santa Helena, navegando mil e seiscentas milhas para noroeste tu te encontrarás debaixo da linha equinocial, da qual linha tu navegarás 3354 milhas à quarta do Noroeste entre a trasmontana, até te encontrares em trinta e nove graus do Pólo Ártico.

E destes trinta e nove graus, querendo ir a Lisboa, tu navegarás novecentos e cinquenta milhas para levante, onde encontrarás as ilhas dos Açores, as quais são sete, a saber: a Terceira, São Jorge, o Pico, o Faial, a Graciosa; do levante a ilha de São Miguel e a ilha de Santa Maria, todas se encontram entre trinta e sete a quarenta graus do Pólo Ártico.

Da ilha Terceira, tu navegarás depois para levante mil e cem milhas, onde tu te encontrarás na terra de Lisboa.

*Da questo capo di Buona Speranza si naviga alla quarta di Maestro fra Ponente 2400 miglia, e vi si truova l'isola di Santa Elena, dove le navi di Portoghesi vanno a prendere acqua e legne e altre cose.*

*Questa isola è in sedici gradi larga del polo antartico, e non vi è abitazione alcuna, se non d'un uomo Portoghesse, il quale non ha se non una mano e un piede, senza naso e senza orecchie, e si chiama Fornam lopem.*

*Da questa isola Santa Elena navigando millesecento miglia per maestro, tu ti troverai sulla linea equinoziale, dalla qual linea tu navigherai 3354 miglia alla quarta di maestro tra la tramontana, sin che tu ti troverai in trentanove gradi nel polo artico.*

*E da questi trentanove gradi, volendo andare a Lisbona, tu navigherai novecentocinquanta miglia per levante, onde troverai l'isole de los Azores, le quali sono sette, cioè la Terzera, San Georgio, lo Pico, lo Fayale, la Graziosa; da levante l'isola di San Michele, l'isola di Santa Maria: tutte sono da trentasette gradi sin in quaranta gradi nel polo artico.*

*da l'isola Terzera tu navigherai poi per levante millecenoto miglia, onde tu ti troverai sopra la terra di Lisbona.*

**Fonte:** Quadro comparativo elaborado pelo autor.

## Referências

ALDERLEY, Lord Stanley of. *The first voyage round the world, by magellan*. Translated from the accounts of pigafetta, and other contemporary writers, accompanied by original documents, with notes and an introduction. Londres: Hakluyt Society, 1874.

CASTRO, Xavier de. *Le voyage de Magellan (1519-1522): la relation d'Antonio Pigafetta et autres témoignages*. 2. ed. Paris: Chandeigne, 2010.

COSTA, Abel Fontoura da Costa. La lieue marine des portugais aux XV<sup>e</sup> e XVI<sup>e</sup> siècles. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, série 56, p. 370-379, 1938.

DENUCÉ, Jean. *Magellan: la question des Moluques et la première circumnavigation du globe*. Bruxelles: Hayez, 1911.

GARCIA, José Manuel. A América do Sul na problemática da primeira volta ao mundo de Fernão de Magalhães. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM COMEMORAÇÃO AO 5<sup>o</sup> CENTENÁRIO DA PRIMEIRA VOLTA AO MUNDO: A ESTADIA DA FROTA NO RIO DE JANEIRO. 2019, Rio de Janeiro. *Anais [...]*. Organização de Paulo Roberto Pereira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2021. p. 242-281.

GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007.

GARCIA, José Manuel. *Fernão de Magalhães - herói, traidor ou mito: a história do primeiro homem a abraçar o mundo*. Queluz de Baixo: Manuscrito, 2019.

GARCIA, José Manuel. *O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017.

LAGOA, Visconde de. *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem*. Lisboa: Seara Nova, 1938. v. 1.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando A. Un relato mal atribuído del viaje de Magallanes. *Mare Liberum*, Lisboa, n. 3, p. 211-215, 1991.

MEDINA, José Toribio. *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888. t II.

MEDINA, José Toribio. *El descubrimiento del Océano Pacífico*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria, 1920.

RAMUSIO, Giovanni Battista. *Primo volume, e Seconda editione Delle navigationi et viaggi in molti lvoghi corretta, et ampliata*. Veneza: Stamperia de Giunti, 1554.

RAMUSIO, Giovanni Battista. *Navigazioni e viaggi*. Edição de Marica Milanese. Turim: Giulio Einaudi editore, 1979. v. 2.

---

## José Manuel Garcia

Doutor em História pela Universidade do Porto. Desempenhou cargos na Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. É investigador do Gabinete de Estudos Olisiponenses e membro do Instituto de História da Arte da Universidade Nova de Lisboa, Academia Portuguesa da História e Academia de Marinha.

---

## Endereço para correspondência

### José Manuel Garcia

Rua Ana de Castro Osório, 4

6.º D, 1500-037

Lisboa, Portugal

*Os textos deste artigo foram revisados pela Poá Comunicação e submetidos para validação do autor antes da publicação.*