

*A viagem de*  
*Fernão de Magalhães*

*A relação de Antonio Pigafetta*  
*1519-1522*

**N** IMPRENSA  
NACIONAL

*A viagem de*  
***Fernão de Magalhães***

*A relação de Antonio Pigafetta*  
***1519-1522***

*Edição, introdução e notas por*  
Michel Chandeigne

*Olhares*  
Série «A Viagem»

**N** I M P R E N S A  
N A C I O N A L

Imprensa Nacional  
é uma marca editorial da **INCM**  
**IMPRENSA NACIONAL-CASA DA MOEDA, S. A.**  
Av. de António José de Almeida  
1000-042 Lisboa  
www.imprensanacional.pt  
www.inem.pt  
www.facebook.com/ImprensaNacional  
editorial.apoiocliente@inem.pt

© Chandeigne, 2017, 2.ª edição, 2019  
10, rue Tournefort, 75005 Paris  
www.editionschandeigne.fr

**DIREÇÃO EDITORIAL**

Da série «A Viagem», coleção «Olhares»  
Luísa Braz de Oliveira

**TÍTULO**

*A Viagem de Fernão de Magalhães*  
*A Relação de Antonio Pigafetta 1519-1522*  
Edição, introdução e notas por Michel Chandeigne

**AUTOR**

Antonio Pigafetta, Michel Chandeigne

**TRADUÇÃO**

Sandra Monteiro

**DESIGN**

www.whitestudio.pt

**REVISÃO E PAGINAÇÃO**

Imprensa Nacional-Casa da Moeda

**CARTOGRAFIA**

Michel Chandeigne

**IMPRESSÃO E ACABAMENTO**

Imprensa Nacional-Casa da Moeda

Composto em Jannon 10 Pro  
Impresso em Ensocoat 1 face 275 g (capa)  
e Coral Book Ivory 90 g (miolo)

**I.ª EDIÇÃO**

Outubro, 2020

ISBN 978-972-27-2769-3

DEPÓSITO LEGAL N.º 453 771/19

EDIÇÃO N.º 1023278

## ÍNDICE

✓ **PÁG. 11**

Nota prévia

✓ **PÁG. 13**

Introdução

✓ **PÁG. 51**

Cronologia da viagem e itinerários  
*com a lista dos mortos e dos desaparecidos*

✓ **PÁG. 75**

A relação de Pigafetta

✓ **PÁG. 251**

Notas complementares

✓ **PÁG. 347**

Índice biográfico dos membros da tripulação

✓ **PÁG. 421**

Bibliografia

✓ **PÁG. 429**

Índice remissivo

✓ **PÁG. 443**

Índice das ilustrações

Fernão de Magalhães é o mais célebre dos navegadores e a sua viagem a mais fascinante das expedições marítimas jamais empreendidas. Foi por isso que, quando começámos a reunir e a confrontar a totalidade dos testemunhos diretos sobre esta navegação, pensámos entrar num domínio que se encontraria bem delimitado há muito tempo, tal como acontece com Vasco da Gama, Cristóvão Colombo ou Américo Vespúcio. Foi com enorme surpresa que constatámos que não era de todo assim. Ao ler de maneira quase exhaustiva a bibliografia sobre o tema, descobrimos que ela era, no seu conjunto, bastante reduzida e que continha abundantes contradições, erros manifestos ou preconceitos desde há muito tempo enraizados. Com efeito, era urgente visitar as fontes mais próximas dos acontecimentos, colocando momentaneamente de parte as crónicas mais tardias e as biografias que, frequentemente, atribuíram demasiado crédito a estas últimas. Este trabalho conduziu ao livro<sup>1</sup>,

1 *Le voyage de Magellan. La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*, edição estabelecida por Xavier de Castro [Michel Chandeigne], Jocelyne Hamon e Luís Filipe Thomaz, 1088 pp., Chandeigne, 2007, 2.<sup>a</sup> ed., 2010. Doravante esta obra será citada pelas iniciais *VDM*.

hoje de referência, publicado em 2007 na nossa coleção *Magellane*.

Para esta nova edição da relação de Antonio Pigafetta, que continua a ser o mais belo testemunho sobre esta navegação, recuperamos o essencial da nossa edição crítica e dos conhecimentos que ela fixou, os quais permitiram afastar os principais preconceitos<sup>2</sup> que ainda hoje circulam sobre o tema:

— Não, antes de Magalhães a Igreja não acreditava que a Terra era plana. Nunca o afirmou nem o ensinou.

— Não, a viagem de Magalhães não demonstrou que a Terra era redonda; toda a gente o sabia, e ele simplesmente provou que ela era circum-navegável.

— Não, Magalhães não propôs inicialmente o seu projeto ao rei D. Manuel I. Trata-se de confusão com Cristóvão Colombo e D. João II.

— Não, Magalhães não efetuou ele próprio a primeira volta ao mundo, uma vez que morreu a caminho, nas Filipinas; além disso, nunca decidiu, e sem dúvida nunca projetou, fazê-lo: o seu objetivo era alcançar as Molucas por ocidente e as suas ordens indicavam claramente que o regresso fosse feito pela mesma via, permanecendo no «hemisfério espanhol» definido pelo Tratado de Tordesilhas<sup>3</sup> em 1494. Esta primeira volta ao mundo, terminada sob o comando do basco Juan Sebastián Elcano, foi fruto das circunstâncias, do acaso e da sorte.

2 Comentários mais completos sobre os mesmos podem ser encontrados em Xavier de Castro e Jean-Paul Duviols, *Idées reçues sur les Grandes Découvertes*, Chandeigne, 2019, pp. 205-246.

3 Ver pp. 30-31.

## I. PRÓLOGO

Há várias pessoas curiosas, Ilustríssimo e Reverendíssimo Senhor, que não só se comprazem a ouvir e a saber as grandes e maravilhosas coisas que Deus me permitiu ver e padecer na longa e perigosa navegação que fiz, aqui a seguir descrita, como ainda querem saber os meios, os modos e o caminho que segui para lá ir, não acrescentando fé nem firme crença no fim se primeiramente não estiverem bem advertidos e certos do começo.

Por esta razão, meu Senhor, agradar-vos-á ouvir que eu me encontrava em Espanha no ano da natividade de Nosso Senhor de 1519 na corte do Sereníssimo Rei dos Romanos<sup>20</sup> com o reverendo monsenhor Francesco Chiericati, então protonotário apostólico e embaixador do Papa Leão X, o qual, pela sua virtude, ascendeu desde então ao bispado de Aprutino e ao principado de Teramo. Conhecendo, tanto pela leitura de vários livros como pelo relatório de numerosos clérigos e pessoas instruídas que conversavam com ele sobre as muito grandes e medonhas coisas do mar oceano, eu decidi, com a boa graça do imperador e do supradito senhor, experimentar e ir ver com os meus olhos uma parte destas coisas,

20 D. Carlos I (1500-1558), rei de Castela, Aragão e Sicília desde 1516, proclamado imperador do Santo Império Romano-Germânico a 28 de Junho de 1519. Coroado a 29 de outubro de 1520 em Aix-la-Chapelle, adota então o nome de Carlos V.



a fim de satisfazer a vontade dos ditos senhores, e sobretudo a minha, para que seja dito que eu realmente fiz esta viagem e vi as coisas a seguir descritas, e para conseguir alguma fama para o meu nome junto da posteridade.

Permiti-me que comece pelo início. Ouvi dizer que havia na cidade de Sevilha uma pequena armada de cinco navios, pronta para essa longa viagem destinada a encontrar e descobrir as ilhas de Maluco<sup>21</sup> de onde vêm as especiarias. Esta armada tinha como capitão-mor Fernão de Magalhães, fidalgo português, comendador da Ordem de Santiago, que havia feito várias viagens no mar oceano, onde se havia comportado muito honestamente e como homem de bem. Parti então com várias cartas de recomendação de Barcelona, onde o imperador se encontrava por essa altura, vim por mar até Málaga, e de lá fui por terra até Sevilha, onde permaneci três meses à espera que a armada estivesse em ordem e pronta para a sua viagem. Por fim, como aprendereis no que se segue, a nossa navegação começou sob os mais ditosos auspícios.

No regresso desta viagem, indo a Roma ter com o nosso Santo Padre Clemente, encontrei Vossa Senhoria em Monterosi, onde de vossa graça me destes bom conselho, e me fizestes saber que desejardeste ter por escrito as coisas que Deus, por Sua graça, me havia permitido ver e padecer na minha viagem. Assim, para satisfazer e obedecer à vossa vontade, abreviei neste pequeno livro o melhor que pude todas as minhas vigílias, fadigas e peregrinações, rogando-vos, apesar dos cuidados assíduos que prestais às coisas de Rodes, que vos dignais a percorrê-lo, no que não poderia receber maior

21 Pigafetta escreve «*isole de Maluco*» («ilhas de Maluco»), que designam todas as Molucas; «Maluco» designa para os portugueses a ilha de Ternate.



remuneração de Vossa Senhoria, à graça da qual me confio e recomendo.

Por fim, todas as provisões feitas e os navios em ordem, o capitão-mor, homem sábio, virtuoso e amante da sua honra, não quis começar a sua viagem sem fazer primeiramente algumas boas e honestas ordenanças\*, como é costume para os que vão para o mar. Porém, não declarou inteiramente a viagem que queria fazer, por receio de que as suas gentes, por espanto e medo, não o quisessem acompanhar numa tão longa viagem que havia empreendido no seu entendimento, uma vez considerados os ventos furiosos e as tormentas impetuosas da vida no mar oceano onde ele pretendia ir.

Havia também uma outra razão, a saber, que os patrões e capitães dos outros navios da sua companhia não gostavam dele. Não sei a razão para tal, a não ser que ele, capitão-mor, era português, e eles espanhóis<sup>22</sup> ou castelhanos, os quais têm desde há muito tempo alguma parcialidade e malquerença uns para com os outros. Apesar disso, todos lhe foram obedientes e, querendo cumprir a tarefa que ele havia prometido ao imperador D. Carlos, rei de Espanha, ele fez as suas ordenanças tal como se segue. De noite ou durante as tormentas da vida no mar, os seus navios não deviam afastar-se nem separar-se uns dos outros. Publicou estas ordenanças e deu-as por escrito a cada patrão dos navios, e ordenou-lhes que elas fossem observadas e inviolavelmente respeitadas, salvo em caso de grande e legítima escusa, e quando fosse aparente que não podia ter sido feito de outro modo.

22 Aquando da partida, os capitães Juan de Cartagena (*San Antonio*), Gaspar de Quesada (*Concepción*), Luis de Mendoza (*Victoria*) e Juan Serrano (*Santiago*) eram espanhóis; só Fernão de Magalhães (*Trinidad*) era português. A partir do Estreito de Magalhães, a maior parte dos cargos de confiança serão detidos por portugueses.

## 2. ORDENANÇAS DO CAPITÃO-MOR.

Primeiramente, o capitão-mor quis que a nau onde se encontrava a sua pessoa tomasse a dianteira sobre os outros navios, e que os outros a seguissem. Com este fim, de noite, envergava na popa da sua nau um fanal constituído por um archote, ou um facho de madeira ardente, chamado *fárol*, que queimava toda a noite, a fim de que os seus navios não a perdessem de vista. Algumas vezes ele colocava uma lanterna; outras, uma corda de junco grossa em chamas. Ela é feita de junco bem ensopado na água e vigorosamente pisado, depois é secada ao sol ou ao fumo; é uma coisa bem propícia para um caso como este.

Quando o capitão fazia um destes sinais às suas gentes, elas respondiam-lhe do mesmo modo. Assim ele sabia se os seus navios o seguiam e se estavam juntos ou não. E quando ele queria dar a volta<sup>23</sup>, logo que o tempo mudava, ou quando o tempo era contrário ou ele queria fazer pouco caminho, mandava acender dois fogos. E se ele queria que os outros levantassem um cutelo, acendia três fogos. Também pelos três fogos, mesmo que o tempo estivesse bom para avançar mais depressa, ele pretendia que se içasse o dito cutelo, a fim de que a vela-mestra pudesse ser baixada e recolhida mais cedo e mais facilmente, se sobreviesse mau tempo, por causa de alguma tormenta ou de outra coisa.

Igualmente, quando o capitão queria que os outros navios amainassem a vela, mandava acender quatro fogos, que depressa eram extinguidos. Depois acendia apenas um fogo,

<sup>23</sup> *Dar a volta*: virar, mudar radicalmente de rota.

sinal de que queria parar ali e permanecer, e que os outros navios fizessem como ele.

Por outro lado, quando descobria alguma terra ou um banco de areia, acendia vários fogos ou disparava uma bombardarda. E, se queria navegar, fazia sinal aos outros navios com quatro fogos, a fim de que fizessem como ele e o seguissem, e o acima referido *farol* mantinha-se pendurado na popa do seu navio.

Quando ele queria também que se atasse novamente o cutelo à vela, acendia três fogos. E para saber se todos os navios o seguiam e vinham juntos, acendia um fogo apenas, além do *farol*. E então cada um dos navios respondia com um outro fogo.

Além das ordenanças acima referidas para praticar a arte do mar e para evitar as tormentas que podem suceder aos que não montam guardas, o capitão, perito em navegação, ordenou que se montassem três guardas durante a noite. A primeira era ao começo, a segunda à meia-noite e a terceira pelo romper do sol, que se chama comumente a *alvorada* ou a estrela da alva do dia. E todas as noites os guardas mudavam: o que havia feito a primeira, no dia seguinte fazia a segunda, e o que havia feito a segunda fazia a terceira, e assim todas as noites.

E então Magalhães mandou que as suas ordenanças, relativas tanto aos sinais como aos guardas, fossem bem observadas, a fim de que a sua viagem se fizesse na maior segurança.

As gentes da armada estavam repartidas em três bordadas: a primeira era a do capitão-mor ou então do contramestre, alternando entre os dois todas as noites; a segunda era a do piloto, e a terceira a do mestre de equipagem. O capitão-mor

ordenou que os navios observassem todos os sinais e as guardas, a fim de tornar a viagem mais segura, e depois decidiu partir.

### 3. PARTIDA DOS CINCO NAVIOS DO PORTO DE SEVILHA.

10/08/1519 Segunda-feira, 10 de agosto de 1519, dia de São Lourenço, a armada, abastecida com tudo o que lhe era necessário, com uma tripulação de gentes de diversas nações no total de 237<sup>24</sup> nos cinco navios, ficou pronta para partir do porto de Las Muelas de Sevilha. Disparando toda a artilharia, navegámos apenas com o traquete, e descemos o rio Bétis, agora chamado Guadalquivir. No caminho, passámos em frente a San Juan de Aznalfarache, onde habitavam muitos mouros. Havia lá uma ponte em ruínas, fora duas colunas debaixo da água, e também tínhamos connosco pessoas experimentadas da região, para nos ensinarem o lugar cómodo para as passar, sem receio de embater contra elas. Além disso, para passar com toda a segurança esta ponte, e outros locais deste rio, é necessário que a água esteja um pouco alta.

Depois de ter ultrapassado as duas colunas, chegámos a um outro lugar chamado Coria. E atravessando várias pequenas aldeias ao longo deste rio, chegámos ao castelo do duque

24 Este número é exato, tendo sido confirmado pelos nossos cotejos (VDM, pp. 477-514).



MAGALHÃES não completou a primeira viagem de volta ao mundo, mas tornou-se o mais célebre dos navegadores e a sua viagem, graças à relação de Antonio Pigafetta, constitui a mais fascinante das epopeias marítimas.

Este volume oferece o vivido relato deixado por Pigafetta, numa tradução para português da transcrição estabelecida, em francês, para a edição de referência *Le Voyage de Magellan* por Michel Chandeigne, Jocelyne Hamon e Luís Filipe Thomaz (Edições Chandeigne, 2007), reunindo e confrontando os testemunhos diretos disponíveis, retifica erros recorrentes, atualiza detalhes anteriormente ignorados e reformula várias hipóteses sobre os enigmas desta prodigiosa navegação. Enriquecido por mapas, uma cronologia detalhada, um índice biográfico de todos os membros da expedição, notas e complementos de leitura que incorporam as mais recentes investigações.

Com ele se inicia a série «A Viagem», que integra a já bem conhecida coleção *Olhares* da Imprensa Nacional, chancela editorial da INCM.

