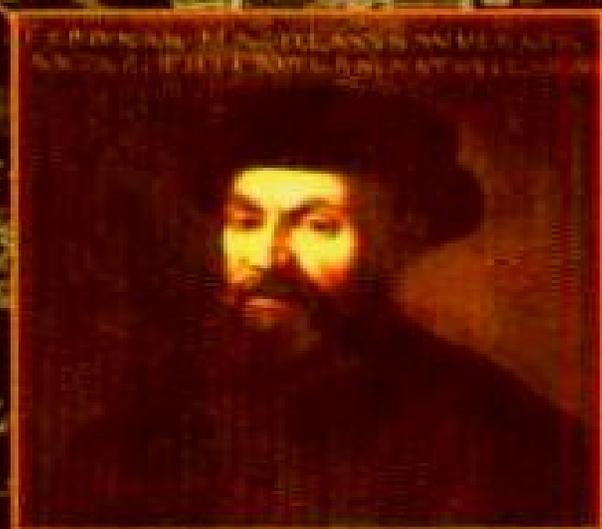


LAURENCE BERGREEN

A MAGNÍFICA ODISSEIA
DA VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO

FERNÃO *de* MAGALHÃES

PARA ALEM DO FIM DO MUNDO



BERTRAND EDITORA



DADOS DE COPYRIGHT

SOBRE A OBRA PRESENTE:

A presente obra é disponibilizada pela equipe Le Livros e seus diversos parceiros, com o objetivo de oferecer conteúdo para uso parcial em pesquisas e estudos acadêmicos, bem como o simples teste da qualidade da obra, com o fim exclusivo de compra futura. É expressamente proibida e totalmente repudiável a venda, aluguel, ou quaisquer uso comercial do presente conteúdo

SOBRE A EQUIPE LE LIVROS:

O [Le Livros](#) e seus parceiros disponibilizam conteúdo de domínio público e propriedade intelectual de forma totalmente gratuita, por acreditar que o conhecimento e a educação devem ser acessíveis e livres a toda e qualquer pessoa. Você pode encontrar mais obras em nosso site: [LeLivros.love](#) ou em qualquer um dos sites parceiros apresentados neste [LINK](#).

"Quando o mundo estiver unido na busca do conhecimento, e não mais lutando por dinheiro e poder, então nossa sociedade poderá enfim evoluir a um novo nível."



FERNÃO DE MAGALHÃES PARA ALÉM DO FIM DO MUNDO

BERTRAND EDITORA

CHIADO 2005

Título Original: Over the Edge of the World

Autor: ***Laurence Bergreen***

2003 by Laurence Bergreen

Todos os direitos para a publicação desta obra
em língua portuguesa, excepto Brasil, reservados por:
Bertrand Editora, Lda.

Rua Anchieta, 29-1.

1249-060 Lisboa

Telefone: 210 305 500

Fax: 210 305 563

Correio eletrónico: editora@bertrand.pt

Revisão: Eda Lyra

Paginação: A Dentada do Rato Azul, Lda.

Pré Impressão, impressão e acabamento:

Tilgráfica, S.A.—Braga

À memória do meu irmão e do meu pai

*De como um barco tendo passado o Equador foi levado
por tempestades para as Terras Frias, para os lados
do polo Sul; e de como daí navegou para as
Latitudes tropicais do Grande Oceano Pacífico; e
das estranhas coisas que lhe aconteceram; e de que
maneira o Velho Marinheiro regressou ao seu País.*

Samuel Taylor Coleridge, «Rima do Velho Marinheiro»

PERSONAGENS PRINCIPAIS

Carlos I (mais tarde Carlos V, Imperador do Sacro Império Romano) D. Manuel I (Rei de Portugal)

Juan de Aranda

Juan Rodríguez de Fonseca (bispo de Burgos)

Cristóbal de Haro (financeiro)

Rui Faleiro (cosmógrafo)

Beatriz Barbosa (mulher de Fernão de Magalhães)

Diogo Barbosa (sogro de Fernão de Magalhães)

A Armada de Molucas (quando da partida de Sevilha)

Trinidad Fernão de Magalhães (capitão-general)

Estevão Gomes (piloto-mor)

Gonzalo Gómez de Espinosa (aguazil)

Francisco Albo (piloto)

Pedro de Valderrama (capelão)

Ginés de Mafra (marinheiro)

Henrique de Malaca (intérprete)

Duarte Barbosa (supranumerário)

Álvaro de Mesquita (parente de Fernão de Magalhães, supranumerário) Antônio Pigafetta (cronista, supranumerário)

Cristóvão Rebelo (filho ilegítimo de Fernão de Magalhães, supranumerário)

San Antônio

Juan de Cartagena (capitão e vedor-geral)

Antônio de Coca (contabilista da frota)

Andrés de San Martin (astrólogo e piloto)

Juan de Elorriaga (mestre)

Gerónimo Guerra (contador)

Bernard de Calmette, também conhecido por

Pêro Sánchez de La Reina (capelão)

Concepción

Gaspar de Quesada (capitão)

João Lopes de Carvalho (piloto)

Juan Sebastián Elcano (mestre)
Juan de Acurio (contramestre)
Hernando Bustamente (barbeiro)
Joãozinho Carvalho (criado de bordo)
Martin de Magalhães (supranumerário)
Victoria
Luís de Mendoza (capitão)
Vasco Gomes Gallego (piloto)
Antônio Salamón (mestre)
Miguel de Rodas (contramestre)
Santiago Juan Rodríguez Serrano (capitão)
Baltasar Palia (mestre)
Bartolomé Prieur (contramestre)

NOTA ACERCA DAS DATAS

As datas são apresentadas no calendário juliano, em vigor desde o tempo de Júlio César. Com algumas modificações, este calendário foi adotado pelas igrejas cristãs em todo o mundo, Espanha incluída.

Sessenta anos depois da realização da viagem de Fernão de Magalhães, em 1582, a Espanha, a França e outros países europeus migraram para o calendário gregoriano, decretado pelo Papa Gregório XIII, destinado a corrigir erros de incremento no sistema juliano. Foram necessários mais de dois séculos para realizar a transição para o novo calendário em toda a Europa, uma vez que as nações protestantes resistiram à mudança. Para corrigir erros acumulados, foram omitidos dez dias, de forma que o dia 5 de Outubro de 1582, no calendário juliano, transformou-se de súbito no dia 15 de Outubro de 1582, no gregoriano.

Para além desta alteração no calendário, a viagem de Fernão de Magalhães teve os seus próprios problemas de registo de dados. As datas de vários acontecimentos registados pelos dois cronistas oficiais da expedição, Antônio Pigafetta e Francisco Albo, divergem ocasionalmente de um dia. A discrepância pode dever-se a erro humano, mas também pode ser consequência da maneira como cada um deles considerava o dia. Albo, um piloto, seguia o costume do diário de bordo, que iniciava o dia ao meio-dia em vez de à meia-noite. Ao contrário, Pigafetta usava um esquema de referência não-náutico no seu diário.

Por isso, um acontecimento ocorrido numa determinada manhã poderia ter sido lançado com um dia de diferença nos registos mantidos pelos dois homens.

Por fim, a linha internacional da data não existia antes da viagem de Fernão de Magalhães. (Estende-se agora para ocidente a partir da ilha de Guam, no Oceano Pacífico).

Quando Albo e Pigafetta estavam prestes a concluir a sua circum-navegação, ficaram espantados por verificar que os seus cálculos estavam desequilibrados e que a viagem à volta do mundo demorara realmente mais um dia do que julgavam.

PESOS E MEDIDAS

Uma braça equivale a 1,83 metros.

Uma légua espanhola equivale aproximadamente a seis quilômetros.

Um bahar (de cravos-da-índia) equivale a 185 quilos. Um quintal equivale a 50 quilos.

Um cate (medida chinesa) equivale a pouco mais de 600 gramas.

Uma braça (de tecido) equivale a cerca de 1,70 metros.

Um maravedi equivale aproximadamente a 12 cêntimos (de dólar) modernos.

Prólogo

UMA APARIÇÃO FANTASMAGÓRICA

Oh! que sonho de alegria! Era a igreja no alto? E era o farol que eu via? Era esta a minha terra, Onde eu vira a luz do dia?

A 6 de Setembro de 1522, um navio escalavrado surgiu no horizonte perto do porto de Sanlúcar de Barrameda, em Espanha.

Quando o navio se aproximou, as pessoas que se tinham juntado na praia repararam que as velas esfarrapadas voluteavam na brisa, que o cordame apodrecera, que o sol lhe descolorara as cores e que as tempestades lhe tinham retalhado os costados. Um pequeno barco-piloto foi despachado para guiar o estranho navio por entre os recifes até ao porto. Os homens a bordo do barco-piloto acharam-se a contemplar o pesadelo de todos os marinheiros. A embarcação que guiavam para dentro do porto vinha munida de uma tripulação esquelética de apenas dezoito marinheiros e três cativos, todos eles em grave estado de malnutrição. À maioria faltava forças para andar ou até para falar.

Tinham as línguas inchadas e os corpos estavam cobertos de furúnculos dolorosos. O capitão tinha morrido, tal como os oficiais, os contramestres e os pilotos; de fato, quase toda a tripulação tinha perecido.

O barco-piloto conduziu a pouco e pouco a escalavrada embarcação através dos perigos naturais que guardavam o porto, e o navio, o Victoria, começou com lentidão a singrar pelo rio Guadalquivir, suavemente sinuoso, em direção a Sevilha, a cidade da qual partira três anos antes. Ninguém sabia o que se passara com o navio desde então e o seu

aparecimento constituiu uma surpresa para os que perscrutavam o horizonte à espera de outras velas. O Victoria era um navio de mistério e todos os rostos descarnados no tombadilho estavam repletos dos segredos sombrios de uma viagem prolongada a terras desconhecidas. Apesar das tribulações da viagem, o Victoria e a sua reduzida tripulação tinham realizado o que nenhum outro navio conseguira antes. Viajando para ocidente até chegarem ao Oriente e continuando depois a navegar na mesma direção, tinham concretizado uma ambição tão antiga quanto a imaginação humana, a primeira circum-navegação do globo.

Três anos antes, o Victoria pertencera a uma frota de cinco embarcações com cerca de 260 marinheiros, todos sob o comando de Fernão de Magalhães.

Português, nobre e navegador, abandonara a sua terra natal para partir ao serviço de Espanha com uma carta régia para explorar partes ainda não descobertas do mundo e reclamá-las para a coroa espanhola. A expedição que chefiou foi das maiores e mais bem equipadas da Época dos Descobrimentos. Agora o Victoria e a sua pequena tripulação devastada era tudo o que restava, um navio fantasma assombrado pela memória de mais de duzentos marinheiros ausentes. Muitos tinham tido uma morte atroz, alguns de escorbuto, outros por tortura e uns tantos afogados. Pior ainda, Fernão de Magalhães, o capitão-general, tinha sido morto de forma brutal. Apesar do seu bravo nome, o Victoria não era um navio de triunfo, era uma embarcação de desolação e angústia.

E contudo, que história esses escassos sobreviventes tinham para contar—um relato de motins, de orgias em praias distantes e da exploração do globo inteiro.

Uma história que mudou o curso da História e a forma como vemos o mundo. Na Época dos Descobrimentos, muitas expedições acabaram em desastre e foram rapidamente esquecidas, contudo esta, apesar dos

infortúnios que lhe couberam em sorte, tornou-se a viagem marítima mais importante jamais empreendida.

Esta circum-navegação alterou para sempre as ideias que o mundo ocidental tinha sobre cosmologia—o estudo do universo e o nosso lugar nesse universo—bem como sobre geografia. Demonstrou, entre outras coisas, que a terra era redonda, que as Américas não faziam parte da Índia, mas constituíam na realidade um continente separado, e que os oceanos cobriam a maior parte da superfície da terra. A viagem demonstrou de forma definitiva que a terra é, no final de contas, um mundo. Mas também demonstrou que era um mundo de conflito incessante, quer natural quer humano. O custo destas descobertas em termos de perda de vidas e de sofrimento foi maior do que alguém poderia prever no início da expedição. Estes homens tinham sobrevivido a uma expedição aos confins da terra, mas mais do que isso, tinham arrostado uma viagem aos recessos mais negros da alma humana.

**LIVRO PRIMEIRO—A Procura de
Império.**

Capítulo I—A DEMANDA.

Prende-o com mão macilenta, «Houve um barco», diz-lhe então. «Larga-me já, velho tonto!» E retirou logo a mão.

A 7 de Junho de 1494, o Papa Alexandre VI dividiu o mundo em duas partes, outorgando a parcela ocidental à Espanha e a oriental a Portugal.

As coisas poderiam ter sido diferentes se o pontífice não fosse espanhol—Rodrigo de Bórgia, nascido perto de Valência—mas era-o. Homem de leis por formação, assumiu o nome Bórgia quando o tio materno, Afonso Bórgia, iniciou o seu curto reinado como Papa Calisto III. Como a sua linhagem sugere, Alexandre VI era um Papa bastante secular, contando-se entre os homens mais ricos e mais ambiciosos da Europa, dedicado às suas muitas amantes e progênie ilegítima e dotado de energia e capacidade suficientes para se entregar às suas paixões mundanas.

Fez valer todo o peso da sua autoridade para apoiar os pedidos de Fernando e de Isabel, os Reis Católicos de Espanha que tinham instituído a Inquisição em 1492 para limpar a Espanha de Judeus e Mouros. Exerciam influência considerável sobre o papado e tinham todas as razões para contar com um ouvido atento em Roma. Fernando e Isabel queriam a bênção do Papa para proteger as recentes descobertas feitas por Cristóvão Colombo, o navegador genovês que reclamou um novo mundo para a Espanha. Portugal, o principal rival de Espanha no controlo do comércio mundial, ameaçava defender os seus próprios direitos às terras recentemente descobertas, como faziam a Inglaterra e a França.

Fernando e Isabel imploraram ao Papa Alexandre VI que apoiasse o direito da Espanha ao Novo Mundo. Alexandre VI em resposta publicou bulas papais—editos solenes—

estabelecendo uma linha de demarcação entre territórios espanhóis e portugueses em todo o globo. A linha estendia-se do Polo Norte ao Polo Sul. Localizava-se a cem léguas (cerca de seiscentos quilômetros) a ocidente de um obscuro arquipélago conhecido como as Ilhas de Cabo Verde, situado no Oceano Atlântico ao largo da costa do Norte de África. Antônio e Bartolomeo da Noli, navegadores genoveses, ao serviço de Portugal, tinham-na descoberto em 1460 e desde então as ilhas tinham servido como posto avançado do comércio português de escravos.

As bulas papais concediam à Espanha direitos exclusivos para as zonas do globo que se situavam a oeste da linha; esperava-se, naturalmente, que os portugueses se limitassem ao este. E se qualquer dos dois países descobrisse um território governado por um soberano cristão, não poderia reivindicá-lo para si. Em vez de resolver as disputas entre Portugal e Espanha, esta solução veio desencadear uma corrida furiosa entre as duas nações para reclamarem novas terras e para controlarem as rotas do comércio mundial, ao mesmo tempo que tentavam alterar a linha de demarcação para favorecer uma ou outra parte. Os conflitos em relação à localização da linha continuaram e diplomatas de ambos os países reuniram-se na pequena cidade de Tordesilhas, no noroeste de Espanha, para se tentar chegar a um compromisso.

Em Tordesilhas, os delegados espanhóis e portugueses concordaram em submeter-se à ideia de uma divisão papal, que parecia proteger os interesses de ambas as partes. Ao mesmo tempo, os representantes portugueses persuadiram os representantes espanhóis a mudar o meridiano 270 léguas mais para oeste; ficava agora a 370 léguas para ocidente das Ilhas de Cabo Verde, aproximadamente 46 graus 30 minutos oeste, segundo cálculos modernos. Esta alteração colocava a fronteira no meio do Atlântico, cerca de meio caminho entre as Ilhas de Cabo Verde e a ilha Hispaniola no mar das Caraíbas. A nova fronteira dava aos

portugueses amplo acesso ao continente africano por mar e, ainda mais importante, permitia que os portugueses reclamassem as terras recentemente descobertas do Brasil.

Mas a discussão em relação à linha—e a reivindicação de império que dependia da sua localização—arrastou-se durante anos. O Papa Alexandre VI morreu, em 1503, e teve como sucessor o Papa Júlio II que, em 1506, concordou com as alterações tendo o Tratado de Tordesilhas chegado à sua forma final.

Resultado de infundáveis compromissos, o tratado criou mais problemas do que aqueles que resolveu. Era impossível fixar a localização da linha porque os cosmólogos ainda não sabiam como determinar a longitude—nem saberiam por mais outros duzentos anos. Para complicar ainda mais a questão, o tratado não especificava se a linha de demarcação se estendia a toda a volta do globo ou bissetava apenas o Hemisfério Ocidental. Finalmente, não se sabia muito sobre a localização dos oceanos e continentes. Mesmo que o mundo fosse redondo, e os homens da ciência e do saber concordavam que era, os mapas de 1494 representavam um planeta muito diferente daquele que conhecemos hoje.

Misturavam geografia com mitologia, acrescentando continentes fantasmas ao mesmo tempo que descuravam os verdadeiros e o resultado era uma imagem de um mundo que nunca existiu. Até Copérnico, assumia-se em geral que a Terra era o centro absoluto do universo, com os planetas perfeitamente circulares—incluindo o Sol—girando à sua volta em órbitas perfeitamente fixas e circulares; era melhor conceber a Terra encaixada no centro de todas estas órbitas.

Mesmo os mapas mais sofisticados revelavam as limitações da cosmologia da altura. Na Época dos Descobrimientos, a cosmologia era uma área acadêmica especializada que se preocupava em descrever a imagem do mundo, incluindo o estudo dos oceanos e da terra, bem

como o lugar do mundo no cosmos. Os cosmólogos ocupavam cátedras de prestígio em universidades e eram altamente considerados pelos tronos da Europa. Embora muitos fossem grandes matemáticos, muitas vezes dedicavam-se à astrologia, que se acreditava ser um ramo legítimo da astronomia, uma prática que os tornava queridos de soberanos inseguros à procura de conforto e encorajamento num mundo de incertezas. E esse mundo estava a mudar mais depressa do que os cosmólogos se apercebiavam.

Durante todo o século XVI, os cálculos e teorias dos antigos matemáticos e astrônomos gregos e egípcios serviam como base da cosmologia, mesmo quando novas descobertas destruíam veneráveis hipóteses. Em vez de reconhecerem que se estava próximo de uma verdadeira revolução científica, os cosmólogos reagiam a este desafio tentando modificar ou vergar esquemas clássicos, especialmente o sistema codificado por Cláudio Ptolemeu, o astrônomo e matemático grego egípcio que viveu no século II d. C.

O volumoso compêndio de cálculos matemáticos e astronômicos de Ptolemeu fora redescoberto em 1410, depois de séculos de negligência. O revivalismo do saber clássico pôs de lado as noções medievais do mundo que se baseavam numa interpretação literal—no entanto mágica—da Bíblia, mas mesmo que a abordagem rigorosa de Ptolemeu à matemática fosse mais sofisticada do que as fantasias monásticas sobre o cosmos, a sua descrição do globo continha lacunas e erros significativos. Seguindo o exemplo de Ptolemeu, os cosmólogos europeus menosprezavam o Oceano Pacífico, que cobre um terço da superfície do mundo, nos seus mapas e apresentavam interpretações incompletas do continente americano baseadas em relatórios e rumores, em vez de em observações diretas. As omissões de Ptolemeu inadvertidamente encorajaram a exploração, porque ele

fazia com que o mundo parecesse mais pequeno e mais navegável do que realmente era. Se tivesse apresentado uma estimativa correta do tamanho do mundo, a Época dos Descobrimentos poderia nunca ter acontecido.

Por entre a confusão, desenvolveram-se dois tipos de mapas: cartas «portulano» simples mas precisas, baseadas nas observações reais dos pilotos, e gráficos muito mais elaborados dos cosmógrafos. As cartas mostravam simplesmente como navegar de um ponto a outro; os cosmógrafos tentavam incluir o cosmos inteiro nos seus esquemas. Os cosmógrafos baseavam-se essencialmente na matemática para as suas descrições, mas os pilotos baseavam-se na experiência e observação. As cartas dos pilotos cobriam portos e linhas de costa marítima; os mapas-múndi dos cosmógrafos, cheios de especulação enganadora, eram muitas vezes inúteis para a navegação prática. Nenhuma das abordagens aplicava com êxito os termos do Tratado de Tordesilhas ao mundo real.

Embora fosse de esperar que os pilotos trabalhassem em estreita colaboração com os cosmólogos, esse não era de modo nenhum o caso. Os pilotos eram homens contratados que pertenciam a um estrato social mais baixo. Muitos deles eram iletrados e confiavam em cartas simples, que delineavam linhas de costa e portos familiares, bem como nos seus próprios instintos em relação aos ventos e às águas. Os cosmólogos olhavam com sobranceria os pilotos, considerando-os «homens rudes» que possuíam «poucos conhecimentos». Os pilotos, que arriscavam a vida no mar, tinham tendência para considerar os cosmólogos como sonhadores pouco práticos. Os exploradores que empreendiam viagens oceânicas a terras distantes precisavam da perícia de ambos; iam buscar a sua inspiração aos cosmólogos, mas confiavam nos pilotos para a realização.

Embora o Tratado de Tordesilhas estivesse destinado a desmoronar-se sob o peso das suas conclusões incorretas,

constituiu um desafio para os velhos processos cosmológicos. Fundamentados nesta ficção, baseada numa interpretação profundamente errada do mundo, Espanha e Portugal competiram entre si para estabelecer os seus impérios globais. O Tratado de Tordesilhas nem sequer era uma linha desenhada na areia; estava traçada na água.

Encorajados pelo Tratado de Tordesilhas, Fernando e Isabel procuraram formas de explorar a porção do globo concedida à Espanha. O sucesso foi difícil de definir: as viagens de Cristóvão Colombo ao Novo Mundo falharam todas pelo fato de não terem conseguido achar um caminho marítimo para as Índias. Uma geração depois de Colombo, o Rei Carlos I retomou o intento de estabelecer um império global espanhol. Carlos I, ou os seus conselheiros, reconheceram que as Índias podiam fornecer mercadorias inestimáveis e que o bem mais precioso de todos eram as especiarias.

As especiarias têm desempenhado um papel econômico essencial nas civilizações, desde a antiguidade. Tal como o petróleo hoje em dia, a procura europeia de especiarias impulsionou a economia mundial e influenciou a política global e, tal como o petróleo hoje, as especiarias ficaram inextricavelmente interligadas às explorações, às conquistas, ao imperialismo. Mas as especiarias suscitavam um encanto e uma aura muito próprios. A mera menção dos nomes—pimenta branca e preta, mirra, incenso, noz-moscada, canela, cássia, macis e cravos, só para mencionar algumas—evocavam as maravilhas e o mistério do Oriente.

Os mercadores árabes negociavam em especiarias por rotas terrestres que alcançavam a Ásia e tornaram-se peritos em fazer subir os preços ocultando as origens da canela, pimenta, cravo e noz-moscada com que se enriqueciam. Os mercadores mantinham um quase monopólio, insistindo que estes itens preciosos vinham de África, quando de fato eram cultivados em vários locais na Índia e na China, e especialmente por todo o Sudoeste

Asiático. Os europeus foram levados a acreditar que as especiarias vinham de África, quando de fato aí só trocavam de mãos. Para proteger o seu monopólio, os mercadores de especiarias árabes inventaram todo o tipo de monstros e mitos para dissimular o processo vulgar de colheita das especiarias, fazendo com que parecesse incrivelmente perigoso adquiri-las.

O comércio de especiarias era importantíssimo para o modo de vida árabe.

Maomé, o profeta do Islão, pertencia a uma família de distintos mercadores e durante muitos anos negociou em mirra e incenso, entre outras especiarias, em Meca. Os árabes desenvolveram métodos sofisticados de extração de óleos essenciais a partir de especiarias aromáticas, óleos esses utilizados em medicina e outros fins terapêuticos. Criaram elixires e xaropes derivados de especiarias, incluindo o julãb, de onde deriva a palavra «julepo». Durante a Idade Média, os conhecimentos árabes sobre as especiarias espalharam-se pela Europa ocidental, onde os boticários desenvolveram um próspero comércio de misturas feitas de cravo, pimenta, noz-moscada e macis. Numa Europa com grande necessidade de ouro (muito dele controlado pelos Árabes), as especiarias tornaram-se mais valiosas do que nunca, um componente essencial das economias europeias.

Apesar da importância esmagadora das especiarias na sua economia, os europeus continuavam a depender dos mercadores árabes para o respectivo fornecimento. Sabiam que o clima europeu não era favorável a estas espécies exóticas. No século XVI, a península ibérica era demasiado fria—mais fria do que é agora, sob influência do pequeno período glaciário—e demasiado seca para cultivar canela, cravinho e pimenta. Diz-se que um soberano indonésio se gabou a um mercador que queria cultivar especiarias na Europa: «Poderá conseguir levar as nossas plantas, mas nunca conseguirá levar a nossa chuva.»

Segundo o sistema tradicional, as especiarias, tal como as sedas damasco, os diamantes, os opiáceos, as pérolas e outras mercadorias da Ásia, chegavam à Europa por rotas lentas, dispendiosas e indiretas, por terra e mar, atravessando a China e o Oceano Índico, através do Médio Oriente e do Golfo Pérsico. Os mercadores recebiam-nas na Europa, geralmente na Itália ou sul de França e enviavam-nas por via terrestre até ao seu destino final. Ao longo de todo o caminho, as especiarias passavam por várias mãos diferentes, que chegavam a atingir o número de doze, e sempre que mudavam de mãos, os preços disparavam. As especiarias eram a melhor forma de fazer dinheiro.

O comércio global de especiarias sofreu uma convulsão em 1453, quando Constantinopla caiu nas mãos dos Turcos e as veneráveis rotas terrestres de especiarias entre a Ásia e a Europa foram cortadas. A perspectiva de estabelecer um comércio de especiarias através de uma rota marítima abria novas possibilidades económicas para qualquer nação europeia capaz de dominar os mares. Para os que estavam dispostos a assumir os riscos, as compensações decorrentes de um comércio de especiarias oceânico, combinado com o controlo da economia mundial, pareciam irresistíveis.

A atração das especiarias impeliu financeiros a apoiar expedições altamente arriscadas a partes desconhecidas do globo e levou muitos jovens a arriscarem as suas vidas. Na Espanha, a melhor razão, e talvez a única, para correr o risco de se aventurar no mar era a perspectiva de ficar rico nas Ilhas das Especiarias, onde quer que essas ilhas se encontrassem. Se um marinheiro dedicasse alguns anos da sua vida a ir a essas ilhas e depois voltar, e se conseguisse trazer para casa uma pequena saca atulhada de especiarias, como por exemplo cravo ou noz-moscada, de forma legítima ou não, podia vendê-la por dinheiro suficiente para comprar uma pequena casa; poderia viver dos rendimentos para o resto da vida. Um marinheiro de terceira classe poderia alcançar um grau modesto de

riqueza, mas um capitão tinha direito a contar com muito mais do que isso na Época dos Descobrimentos—não apenas grandes riquezas e fama, mas títulos para transmitir aos seus herdeiros e terras estrangeiras para governar.

Portugal foi a primeira nação europeia a explorar os mares à procura de especiarias e do império global daí decorrente. A demanda começou logo em 1419, quando o infante D. Henrique, terceiro filho de D. João I e da sua mulher inglesa, Filipa, estabeleceu a sua corte em Sagres, um árido afloramento rochoso na ponta mais a sul de Portugal. Conhecido como o Navegador, o infante D. Henrique, raramente se fez ao mar; estimulou, isso sim, outros a conquistar o oceano.

Os navios portugueses enfrentavam obstáculos tão esmagadores, tão envoltos em ignorância e superstição, que apenas marinheiros extraordinariamente confiantes e dotados ousavam aventurar-se no Mar Oceano, como era conhecido na altura o Oceano Atlântico.

Como jovem soldado, o infante D. Henrique lutara contra os árabes e estava decidido a expulsá-los da península ibérica e do norte de África. Ao mesmo tempo, aprendeu muito com o seu inimigo confesso: as suas rotas comerciais, a sua ciência e cartografia e, sobretudo, as suas técnicas de navegação. Quando o infante D. Henrique chegou a Sagres, os europeus pouco sabiam do oceano para além da latitude 27 graus N, marcada pelo Cabo Bojador na África Ocidental.

Acreditava-se que as águas a sul deste ponto estavam cheias de monstros, que as tempestades que as assolavam as tornavam demasiado violentas para a navegação e que nevoeiros que não se conseguiam evitar envolveriam os navios pouco seguros. Confrontado com todos estes perigos, o infante D. Henrique replicou corajosamente: «Não é possível achar um perigo tão grande cuja esperança de recompensa não seja ainda maior.»

Para conseguir levar a cabo o seu propósito, atraiu navegadores, construtores navais, astrônomos, pilotos,

cosmógrafos e cartógrafos, quer cristãos, quer judeus, para a academia de Sagres, onde todos cooperaram no grande empreendimento de explorar o mundo, sob a orientação do infante. Conceberam um novo tipo de navio, a pequena caravela mais manobrável, que se distinguiu pela sua vela latina triangular, copiada das embarcações árabes. Até essa altura, as embarcações europeias como as galés confiavam na força motriz de remadores ou de velas fixas. Com o seu calado pouco profundo e velas móveis, as caravelas do infante D. Henrique podiam definir uma rota a favor do vento e podiam virar de bordo, ou seja, alterar de rumo para tirar partido do vento de uma direção e depois de outra, zigzagueando contra o vento em direção a um ponto fixo. Com as suas velas manobráveis e navegabilidade impressionante, as caravelas tornaram-se as embarcações de eleição para a exploração marítima.

Mesmo assim, o oceano revelou-se extremamente perigoso. O infante D. Henrique enviou nada menos do que catorze expedições ao Cabo Bojador em doze anos e todas falharam. Convenceu Gil Eanes, um explorador português, a tentar mais uma vez e, em 1434, Gil Eanes finalmente conseguiu o que tantos tinham dito ser impossível. Dobrou em segurança o Cabo Bojador. No ano seguinte, Gil Eanes, junto com Afonso Gonçalves Baldaia, voltou ao Cabo Bojador; cinquenta léguas para além do cabo, exploraram uma grande baía e encontraram uma caravana de homens e camelos. Baldaia viajou ainda mais para sul e apanhou milhares de peles de foca; foi a primeira carga comercial trazida para a Europa daquela parte de África. Em viagens subsequentes, os navios portugueses trouxeram ouro, peles de animais, dentes de elefante—e escravos.

Todos os capitães apadrinhados pelo Infante D. Henrique tinham ordens para registar as marés, as correntes e os ventos e para compilar cartas precisas da linha da costa. Viagem após viagem, estas cartas ajudaram ao

conhecimento português dos oceanos e do mundo para lá da península ibérica.

Embora Portugal fosse afamado por ser o líder da Europa na Época dos Descobrimentos, os Reis portugueses muitas vezes frustravam os seus heroicos marinheiros. Em 1488, durante o reinado de D. João II, Bartolomeu Dias chegou à ponta mais a sul de África e dobrou aquele que é conhecido por Cabo da Boa Esperança; a sua viagem veio abrir novas possibilidades para o comércio e expansão portugueses. Quando regressou, Bartolomeu Dias tentou reclamar uma recompensa pelo seu feito, mas não recebeu praticamente nada. Dez anos depois, quando o Rei D. Manuel I já tinha sucedido no trono, Vasco da Gama voltou a traçar a rota de Bartolomeu Dias dobrando a ponta de África e chegou a Moçambique na costa sudeste; aí reabasteceu-se e viajou mais para este descobrindo um caminho marítimo para a Índia. Vasco da Gama recebeu uma nomeação real como vice-rei da Índia e o Rei D. Manuel I sagrou-se a si próprio «Senhor da Guiné e da Navegação e do Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia»—tudo graças a Vasco da Gama. Na Europa, outros monarcas rebaixaram D. Manuel I chamando-lhe «Rei Merceeiro» e Vasco da Gama passou a acreditar que tinha sido insuficientemente recompensado pelos serviços prestados à coroa.

Com o tempo, juntou-se às fileiras de exploradores que se afastaram deste vaidoso soberano.

A indiferença do Rei D. Manuel I em relação àqueles que tinham arriscado as vidas para promover a causa do império português tinha muito a ver com o seu receio arraigado de rivais em Portugal. Desde o início do reinado, em 1495, gozara de grande êxito comercial à medida que as riquezas das Índias entravam nos cofres reais, graças aos feitos de Vasco da Gama e de outros exploradores portugueses, tudo coisas que o Rei considerava como lhe sendo devidas. Mas D. Manuel I não era um aventureiro e faltava-lhe a capacidade de apreciação, para além dos aspectos

estritamente comerciais, do que os seus exploradores tinham feito pelo império português. Em vez de se lançar ele próprio naquela batalha de expansão, preferia permanecer no seu palácio, fiel à sua mulher e à Igreja e cuidando dos assuntos internos de Portugal.

A política mais dura de D. Manuel I esteve relacionada com os judeus de Portugal, que se distinguiram como cientistas, artesãos, mercadores, estudiosos, doutores e cosmógrafos. Em 1496, quando o Rei D. Manuel quis tomar a filha de Fernando e Isabel como sua mulher, foi-lhe dito que só podia fazê-lo com a condição de «purificar» Portugal expulsando os judeus, como a Espanha tinha feito quatro anos antes. Não querendo perder este segmento valioso da população, D. Manuel I encorajou as conversões ao Cristianismo—conversões forçadas, em muitos casos. Como «cristãos novos» (o título não enganava ninguém), os judeus portugueses continuaram a ocupar posições elevadas no governo e receberam concessões comerciais do Rei, especialmente no Brasil. Apesar destes compromissos, o anti semitismo em Portugal levou a um massacre de judeus em Lisboa, em 1506. D. Manuel I castigou os responsáveis, mas o legado de amargura e sofrimento arrastou-se e muitos judeus saíram do país e foram para a Holanda.

Durante toda esta agitação, Portugal manteve as suas ambições de sacar o controlo do comércio de especiarias aos árabes e de chegar às Ilhas das Especiarias. Para atingir este objectivo, marinheiros corajosos, mesmo temerários, apresentaram-se ao Rei procurando apoio para as suas viagens de exploração a estes novos mundos perigosos e exóticos. A maioria saiu frustrada, pois a corte portuguesa era um local de intrigas, suspeições, desonestidade e invejas.

Entre os suplicantes mais persistentes encontrava-se um fidalgo menor com uma longa e variada história ao serviço do império português em África: Fernão de Magalhães.

Segundo a maior parte dos relatos, nascera em 1480, na paróquia montanhosa remota de Sabrosa, sede da propriedade da família. Passou a infância no noroeste de Portugal, à vista da rebentação esmagadora do Atlântico. O pai, Rodrigo de Magalhães, descendia de uma linhagem que chegava até um cruzado francês do século XI, De Magalhães, que se distinguira o suficiente para ser recompensado com uma concessão de terras pelo duque de Borgonha. Rodrigo de Magalhães estava classificado entre a fidalguia menor portuguesa e prestava serviço como magistrado da Coroa no porto de Aveiro.

Menos se sabe da mãe de Fernão de Magalhães, Alda de Mesquita, o que dá azo a especulações intrigantes. O nome Mesquita, com o seu significado evidente, era um nome vulgar entre os conversos portugueses que procuravam disfarçar as suas origens judaicas. É possível que tivesse ascendência judaica, e se fosse esse o caso, Fernão de Magalhães também era judeu, de acordo com a lei judaica. No entanto, a família considerava-se cristã e Fernão de Magalhães nunca se viu senão como um devoto católico.

Mesmo estas linhas gerais básicas sobre a ascendência de Fernão de Magalhães se prestam a dúvidas. Em 1567, os herdeiros entraram em contestações em relação às suas propriedades e surgiram questões sobre a sua posição exata na árvore genealógica dos Magalhães. As dificuldades em traçar a ascendência de Fernão de Magalhães surgem das idiossincrasias da genealogia portuguesa. Por exemplo, até ao século XVIII, os varões geralmente assumiam o apelido do pai, mas as meninas muitas vezes escolhiam outros apelidos. Ou ficavam com o nome do pai, ou com o da mãe, ou até com o nome de um santo. E algumas crianças assumiam o nome de um avô, ou o apelido da mãe, ou ainda outros nomes de família. O irmão de Fernão de Magalhães, Diogo, ficou com o apelido Sousa, do lado da família da avó paterna. Estas irregularidades tornam difícil determinar, mesmo hoje em dia, exatamente que ramo da

árvore genealógica dos Magalhães pode legitimamente reclamar o explorador.

Aos doze anos de idade, Fernão de Magalhães e o irmão Diogo vieram para Lisboa, onde se tornaram pajens na corte real; aí Fernão tirou partido da mais avançada educação em Portugal e contactou com tópicos tão variados como a religião, a escrita, a matemática, a música e a dança, a equitação, as artes marciais e, graças ao legado do infante D. Henrique, o Navegador, a álgebra, a geometria, a astronomia e a navegação.

Devido à sua posição privilegiada na corte, Fernão atingiu a maioridade ouvindo falar das descobertas portuguesas e espanholas nas Índias e teve conhecimento dos segredos da exploração portuguesa dos oceanos. Ajudou mesmo a preparar as frotas que partiam para a Índia, familiarizando-se com as provisões, os apetrechos e as armas.

Fernão de Magalhães parecia destinado a tornar-se ele próprio capitão, mas em 1495, o seu patrono, o Rei D. João II, líder de uma facção com apenas ténues direitos ao trono, subitamente morreu. O sucessor de D. João II, D. Manuel I, não confiava no jovem Fernão de Magalhães, que tinha, no final de contas, sido aliado da oposição. Em consequência, o cortesão em ascensão rápida vê a sua carreira contrariada. Embora tenha mantido a sua modesta posição na corte, a perspectiva de liderar uma grande expedição para Portugal parecia extinguir-se. Por fim, em 1505, depois de uma década de serviço anónimo no palácio, Fernão e Diogo de Magalhães receberam duplas nomeações a bordo de uma frota enorme constituída por vinte e dois navios que partiam para a Índia, todos eles sob o comando de Francisco de Almeida. Fernão de Magalhães passou os oito anos seguintes a tentar estabelecer uma presença portuguesa permanente na Índia, correndo de um entreposto comercial para outro e de uma batalha para a seguinte; sobreviveu a

múltiplos ferimentos e, pelo menos, aprendeu a manter-se vivo num meio hostil.

Aqui, na primeira fase da sua carreira no estrangeiro, Fernão de Magalhães demonstrara notável bravura e tenacidade, mas lá para o fim o serviço no estrangeiro resultou numa aventura complicada. Investiu a maior parte da sua fortuna com um mercador que em breve faleceu; na confusão que se seguiu, Fernão de Magalhães perdeu a maior parte dos seus ativos. Apresentou uma petição a D. Manuel I para que lhe fossem restituídos, mas o Rei recusou o pedido. Depois de todos aqueles anos ao serviço da coroa fora do seu país, de todos os perigos que sofrera e dos ferimentos que recebera, a sua relação com a corte não estava melhor do que estivera quando saíra de Portugal anos antes.

Regressado a Lisboa, Fernão de Magalhães, ainda a ferver de ambição, iniciou uma nova fase da sua carreira. Procurando tornar-se útil à coroa, envolveu-se na luta portuguesa para dominar o Norte de África. Em 1513, pareceu encontrar uma oportunidade ideal para demonstrar a sua lealdade e utilidade para a coroa quando a cidade de Azamor, em Marrocos, subitamente recusou pagar o seu tributo anual a Portugal. O governador marroquino, Mulei Zayam, cercou a cidade com um exército poderoso e bem equipado. O Rei D.

Manuel respondeu ao desafio enviando a maior força naval que alguma vez partira do seu reino: quinhentos navios, quinze mil soldados, todo o poderio militar desta pequena nação.

Entre as hordas de soldados enviados para defender a honra de Portugal contava-se Fernão de Magalhães, com o seu velho corcel, a única montada a que se podia dar ao luxo com o seu orçamento drasticamente reduzido. Cavalgou corajosamente para a batalha, apenas para perder o cavalo para os árabes. O que começara com tanta valentia para Fernão de Magalhães tornou-se quase um

desastre, pois mal escapou do cerco com vida. O quadro mais vasto foi mais favorável, pois Portugal recuperou a cidade, mas Fernão de Magalhães continuou indignado. Perdera o cavalo ao serviço do seu país e do seu Rei! E o exército português apenas lhe oferecia como compensação uma fração do que ele considerava ser o verdadeiro valor da sua montada.

Exibindo uma exaltação e falta de tato que atrapalhava toda a sua carreira, Fernão de Magalhães escreveu diretamente a D. Manuel I, insultando numerosos ministros por se aproveitarem da sua autoridade ciosamente protegida e insistiu em receber total compensação pelo cavalo. D. Manuel I provou não ser mais generoso do que fora por ocasião do anterior pedido de compensação de Fernão de Magalhães em relação ao seu investimento perdido. A nova solicitação foi rapidamente rejeitada como incômodo menor.

A reação de Fernão de Magalhães foi significativa; em vez de abandonar descontente o campo de batalha, manteve-se obstinadamente no seu posto, adquiriu de alguma forma outro cavalo e tomou parte nos recontros com os árabes que se precipitavam das terras estéreis do deserto para atacar os soldados portugueses que guardavam Azamor. Fernão de Magalhães mostrou ser um guerreiro intrépido, entregando-se diariamente a combates armados com o inimigo. Numa das confrontações, recebeu um ferimento grave de uma lança de arremesso árabe, que o deixou com um joelho despedaçado e um coxear para toda a vida; também pôs fim à sua carreira como soldado. Com a sua lealdade e idealismo irracionais, os seus ferimentos e a sua sede insaciável por batalhas e por corrigir males perceptíveis, Fernão de Magalhães veio a assemelhar-se a um Dom Quixote da vida real.

Por fim, recebeu algum do reconhecimento a que aspirava quando o serviço prestado nas batalhas e os ferimentos de guerra lhe conquistaram uma promoção para

o posto de mestre da intendência. O cargo dava-lhe direito a uma parte dos despojos de guerra, o que provou ser a sua ruína. Numa batalha subsequente, os árabes entregaram uma imensa manada de gado, mais de 200.000 cabras, camelos e cavalos. Fernão de Magalhães contava-se entre os oficiais responsáveis pela distribuição dos despojos de forma equitativa e decidiu pagar aos aliados tribais com alguns dos animais capturados. Em consequência desta transação, Fernão de Magalhães e outro oficial foram pronunciados por venderem quatrocentas cabras ao inimigo e guardarem o respectivo lucro para uso pessoal.

As acusações eram abertamente disparatadas. Fernão de Magalhães, como mestre da intendência, tinha direito aos seus despojos de guerra e não era evidente que os tivesse recebido. Não foi responder às acusações e, sem autorização, saiu de Marrocos para Lisboa, onde apareceu perante D. Manuel I.

Fernão de Magalhães não pediu desculpa pela sua conduta em Marrocos, mas exigiu um aumento da pensão que recebia como membro da casa real, a sua moradia. Transformando uma má situação numa ainda pior, censurou o Rei, recordando-lhe que ele, Fernão de Magalhães, era um fidalgo e que prestara serviços toda a vida à coroa e tinha os seus ferimentos que o demonstravam.

Nada senão uma moradia mais generosa seria suficiente para reconhecer a sua estatura, o seu sentido de honra e o seu idealismo. Rivais invejosos murmuraram por trás das costas de Fernão de Magalhães que o coxear era simplesmente fingimento para conseguir mais simpatia para o seu caso.

A sentença de D. Manuel, quando surgiu, foi rápida e certa: o insolente e insensato Fernão de Magalhães devia voltar a Marrocos imediatamente para enfrentar as acusações de traição, corrupção e de ter abandonado o exército sem autorização. O que ele fez. Depois de investigadas as provas, um tribunal em Marrocos indeferiu

todas as acusações pendentes contra ele e Fernão de Magalhães regressou a Lisboa trazendo uma carta de recomendação do seu oficial superior. Exibindo uma obstinação sobre-humana, Fernão de Magalhães voltou ao seu soberano para pedir o aumento da moradia, com mais veemência do que nunca.

Mais uma vez o Rei recusou.

Fernão de Magalhães estava a entrar na meia-idade, com uma perna deficiente e uma reputação injustamente manchada. Baixo e escuro e quase à beira da pobreza, não se assemelhava nada ao aristocrata que pensava ser. E ainda ansiava por se distinguir ao serviço de Portugal, criar para si um nome que fosse considerado ao mesmo nível das figuras importantes da época, os exploradores que abriam novas rotas comerciais para Portugal nas Índias e dessa maneira se tornavam eles próprios ricos. Parecia que Fernão de Magalhães estava meramente a exacerbar a sua loucura ao pedir ao Rei que recusara aumentar a sua moradia para custear toda uma expedição, mas o futuro explorador via as coisas de forma diferente. Estava a oferecer ao Rei um esquema, por certo um pouco vago e arriscado, para encher os cofres reais com a riqueza das Índias.

Reconhecendo que precisava de ajuda para persuadir D. Manuel I, Fernão de Magalhães trouxe com ele uma personagem proeminente: Rui Faleiro, um matemático, astrónomo e estudioso dos assuntos náuticos. Era, em suma, esse quintessencial homem da Renascença, um cosmólogo. Os documentos da época referem-se sempre a Faleiro como um bachiller, por outras palavras, um estudante (e talvez também professor) numa universidade. Nascido na Covilhã, uma cidade na região este montanhosa de Portugal, Rui Faleiro era um homem brilhante, mas instável, que impressionava os seus colegas com a sua personalidade demoníaca; como muitos estudiosos da época, poderia ser um converso. Trabalhava muitas vezes em estreita colaboração com o irmão Francisco, ele próprio

um estudioso influente e autor de um conceituado estudo sobre navegação, e era provável que ambos os irmãos Faleiro planeassem desempenhar um papel importante na expedição. Apesar das credenciais impressionantes que trazia para o empreendimento, Rui Faleiro tinha a sua própria história complicada com D. Manuel I. O Rei recusara a candidatura de Rui Faleiro a «Astrônomo da Corte» e, pior, nomeara um rival para uma nova cadeira de astronomia na Universidade de Coimbra. Por isso, quando Fernão de Magalhães e Rui Faleiro se apresentaram na corte com o seu plano, o Rei já tinha ideias preconcebidas contra os dois homens, o obstinado, provocador Magalhães e o inconstante Faleiro, homens cujos pedidos já recusara no passado.

Na altura em que Fernão de Magalhães expôs os seus argumentos, D. Manuel I, então com cinquenta e um anos, entrara nas angústias de uma crise pessoal.

Acreditou que o seu longo reinado estava a chegar ao fim; a sua adorada mulher morrera recentemente de parto e ele decidiu abdicar a favor do filho. Mas quando o jovem se mostrou ingrato, D. Manuel mudou abruptamente de ideias, decidiu manter-se no trono e combinou casar com a noiva do filho, Leonor, a irmã de vinte anos do Rei Carlos de Espanha. Durante todo esse tempo, dizia-se, ela continuou a ter relações com o rapaz, o príncipe João, uma situação que causou interminável escândalo e derisão na corte. Por isso o soberano português a quem Fernão de Magalhães dirigiu a petição para o seu ambicioso plano era um homem em conflito consigo mesmo, infeliz e profundamente desconfiado—um homem determinado a manter os outros afastados da fama e do poder.

Três vezes pediu Fernão de Magalhães autorização real para uma viagem às Índias para descobrir um caminho marítimo para as fabulosas, mas pouco conhecidas, Ilhas das Especiarias. Três vezes o Rei, que não gostava e não

confiava em Fernão de Magalhães há mais de vinte anos, recusou.

Por fim, em Setembro de 1517, Fernão de Magalhães pediu se podia oferecer os seus serviços noutra local e, para sua surpresa, o Rei retorquiu que Fernão de Magalhães tinha liberdade para fazer o que quisesse. E quando Fernão de Magalhães se ajoelhou para beijar as mãos do Rei, como ditava o costume, D. Manuel I escondeu-as atrás do seu manto e virou as costas ao requerente.

A humilhação da rejeição provou ser a gênese de Fernão de Magalhães.

Depois de receber o vexame final do Rei português, encontrou de súbito um rumo a dar à sua vida e movimentou-se rapidamente, impelido pelas suas próprias ambições e pelo curso da História. A 20 de Outubro de 1517 tinha chegado a Sevilha, a maior cidade da Andaluzia, no sudoeste de Espanha. Rui Faleiro e possivelmente Francisco aí se lhe juntaram em Dezembro, formando os três uma equipa fortemente unida de expatriados portugueses procurando a sua fortuna numa nova terra turbulenta e energética. Poucos dias depois da sua chegada, Fernão de Magalhães assinou documentos que formalmente o transformavam num súbdito de Castela e do seu jovem Rei, Carlos I. Já não era Fernão de Magalhães; em Espanha tornou-se conhecido como Hernando de Magallanes.

Havia inúmeros precedentes para a emigração de Fernão de Magalhães para Espanha. O herói da sua meninice, Cristóvão Colombo, viera para Espanha de Génova procurar apoio para a descoberta de uma rota para as Índias e, depois de anos de atrasos e frustrações, conseguira-o por fim dos avós do Rei Carlos I, Fernando e Isabel. Fernão de Magalhães acreditava que conseguiria fazer o que o navegador genovês reivindicara fazer, mas nunca na verdade realizara: chegar às fabulosas Índias navegando para ocidente e atravessando o oceano.

A tensão entre Espanha e Portugal atingia níveis tão elevados que uma expedição que seguisse esta rota podia criar um incidente internacional. Portugal há muito tempo que se mantinha notoriamente reservado em relação ao seu império, quase tão reservado quanto os árabes o tinham sido. Por um edito do Rei português, anunciado a 13 de Novembro de 1504, qualquer pessoa que revelasse descobertas ou planos para missões de exploração podia ser executada. Desde 1500 até cerca de 1550, nenhum livro relacionado com os descobrimentos portugueses foi publicado, pelo menos em Portugal. Os indivíduos, em privado, durante a maior parte do século XVI, não tinham permissão para possuir materiais que dissessem respeito ao comércio das Índias e assuntos relacionados. As cartas e mapas portugueses eram considerados informação secreta e tratados como segredos de estado. Se Fernão de Magalhães tivesse navegado ao serviço da sua pátria, a sua viagem à volta do mundo poderia ter-se perdido para a História.

Felizmente, os espanhóis desenvolveram uma abordagem diferente da construção de um império. Arquivistas obsessivos, dados a documentar tudo—leis, linhagens, finanças—aplicaram o mesmo escrutínio à viagem de Fernão de Magalhães. Ao contrário dos portugueses ou dos árabes, os espanhóis proclamavam as suas proezas para apoiar a sua reclamação de várias partes do mundo. Além disso, a Época dos Descobrimentos coincidiu com a descoberta dos caracteres móveis e a propagação de livros e panfletos impressos por toda a Europa, suplementados por exemplares de oferta escritos à mão e compilados por escribas profissionais para as bibliotecas da nobreza.

Todos estes relatos ajudaram a espalhar as notícias sobre a descoberta do Novo Mundo e a remodelar os mapas e as ideias populares sobre o globo. Fernão de Magalhães trouxe com ele muitos dos segredos mais preciosos e delicados de

Portugal: informação sobre expedições secretas, familiaridade com as atividades portuguesas nas Índias e uma experiência do conhecimento naval português do mundo para além da Europa. Pertencia a uma raça rara, um explorador, treinado na tradição real fundada pelo infante D. Henrique, o Navegador. Mas precisava de um patrocinador.

Aos dezoito anos, Carlos I, Rei de Castela, Aragão e Leão, estava perfeitamente consciente dos seus augustos antecedentes. Precedera Fernão de Magalhães na chegada a Espanha em apenas um ano e era tão estrangeiro no país, ou mais.

Sendo um Habsburgo, atingira a maioridade na Flandres, a beber cerveja e a falar flamengo. Estava agora a tentar aprender a língua espanhola e os costumes espanhóis tão depressa quanto podia. Dotado do físico clássico dos Habsburgo—alto, loiro, com um queixo muito proeminente—elevava-se acima da maioria dos seus súbditos. Estava a tentar deixar crescer a barba para cobrir a extensão larga do queixo e estava a caminho de se tornar um perfeito cavaleiro.

Dizia-se que até participava em touradas para exhibir a sua valentia.

A sua sede de fama e glória tornara-se evidente logo que chegara a Espanha e era encorajada pelos seus conselheiros, a maioria membros da Igreja com altos cargos, que tinham estado no poder desde o tempo de Fernando e Isabel e que viam no jovem Rei o veículo perfeito para fazer progredir as suas próprias ambições. Menos de um ano depois da sua chegada a Espanha, Carlos foi eleito Rei dos Romanos, graças a uma grande quantidade de puxar de cordelinhos pelos membros da sua família. A nomeação significava que, por fim, seria coroado como Carlos V, imperador do Sacro Império Romano, mas para receber o título teria de pagar enormes somas de dinheiro, essencialmente subornos, aos eleitores, que estavam estabelecidos na Alemanha, e contava assim com as Índias

e o Novo Mundo como fonte de receitas para realizar as suas ambições pessoais.

Exploradores como Fernão de Magalhães podiam ser muito úteis para um jovem Rei à procura de glória e com necessidade de dinheiro.

O momento da chegada de Fernão de Magalhães a Espanha era auspicioso, mas as suas perspectivas gerais eram decididamente confusas. Embora possuísse conhecimentos especializados e experiência do vasto e ainda secreto império português, representava uma incógnita para a corte e ministros espanhóis. Falava espanhol com pouca fluência e tinha de usar escribas para as comunicações escritas nessa língua. Renunciara à sua lealdade a Portugal, mas continuava a ser um estrangeiro em Espanha, em período de prova e sob suspeita. Nestas circunstâncias difíceis, obter o apoio financeiro para a viagem que se propunha exigiria desenvolvimento sobre-humano de esforços e astúcia, bem como uma generosa quantidade de sorte. A Espanha, nesta época, continuava a ser uma sociedade feudal, governada por um clero poderoso, temido e corrupto. Os filhos ilegítimos dos bispos, muitas vezes chamados «sobrinhos» ou «sobrinhas», desempenhavam papéis de relevo na vida pública. A crueldade, a hipocrisia e a tirania impregnavam a ordem social em que Fernão de Magalhães se encontrava agora, mas de momento fazia progressos apelando para o desejo da corte espanhola de dominar o comércio mundial e insinuando-se na estrutura de poder do país.

Logo depois de chegar a Sevilha, Fernão de Magalhães travou conhecimento com Díogo Barbosa, outro expatriado português que se fixara nesta cidade catorze anos antes e era agora Cavaleiro Comandante da Ordem de Santiago, entre outras condecorações. O sobrinho de Diogo, Duarte, tinha navegado ao serviço de Portugal e Fernão de Magalhães foi provavelmente influenciado pelos seus relatos sobre essa viagem. Ao mesmo tempo, Fernão de

Magalhães começou a cortejar a filha de Diogo, Beatriz; a relação evoluiu muito rapidamente e casaram-se antes do ano acabar. De súbito, Fernão de Magalhães tinha um padrinho importante em Sevilha, bem como uma participação financeira, porque Beatriz trouxe com ela um dote de 600.000 maravedis. Poderia estar grávida por alturas do casamento; a criança, chamada Rodrigo, nasceu no ano seguinte.

Guiado pela família Barbosa, Fernão de Magalhães preparou-se para persuadir a poderosa Casa de Contratación, ou Câmara do Comércio, a autorizá-lo a empreender a sua audaciosa viagem. Fundada em Sevilha a 20 de Janeiro de 1503, pela Rainha Isabel, a Casa organizava as expedições ao Novo Mundo em nome da coroa e desempenhava as incumbências administrativas com o zelo burocrático que dava fama aos espanhóis. Na altura da sua fundação, a Casa de Contratación ficava perto dos estaleiros dos navios, nas Atarazanas, ou arsenal, mas para sublinhar a sua importância a Rainha Isabel mudara-a para o próprio palácio real, o Alcázar Real. O papel da Casa depressa se expandiu da mera colecta de impostos e direitos para a administração de todos os aspectos da expansão, incluindo o registo das cargas e proclamação de regulamentos para o apetrechamento dos navios e seu armamento. Dentro de poucos anos após a sua fundação, a Casa começou a dar instruções aos capitães e a impor castigos para o contrabando, que estava sempre presente. Em breve a Casa funcionava como tribunal marítimo, decidindo disputas sobre contratos e julgando pretensões de seguros para todas as viagens ao Novo Mundo. A Casa até administrava a cosmografia, mantendo e atualizando o padrón real, ou carta real, que servia como desenho base para os mapas distribuídos a todos os navios que saíam de Espanha. Em 1508, a Casa adquiriu um piloto major, piloto-mor, que geria uma escola de navegação para treinar navegadores e marinheiros que quisessem educar-se. (O

primeiríssimo piloto major foi Américo Vespucci, que deu o nome às Américas.)

A Casa de Contratación era controlada por um homem, que não era nem navegador nem explorador. Juan Rodríguez de Fonseca, o bispo de Burgos, servira como capelão da Rainha Isabel e gerira as expedições de Cristóvão Colombo mesmo antes da Casa existir. Burocrata frio e manipulador, que defendia ciosamente o seu poder, Fonseca conseguiu tornar-se essencial a todas as expedições espanholas ao Novo Mundo. Qualquer pessoa que desejasse o apoio da Espanha teria de obter a bênção de Juan Rodríguez de Fonseca—que, como legiões de exploradores podiam testemunhar, era também uma maldição.

Colombo e Fonseca desprezavam-se um ao outro e brigavam intensamente.

Fonseca estava sempre a tentar levar Fernando e Isabel e os seus sucessores a ignorar as reivindicações de empreendedores independentes como Colombo e a exercer controlo total sobre as expedições que a Espanha enviava ao Novo Mundo. Isto significava, claro, que Fonseca controlaria as expedições e tiraria pleno proveito do respectivo comércio. No meio da disputa, Colombo atacou fisicamente o contabilista de Fonseca, pontapeando-o e agredindo-o como representante do próprio Fonseca. No entanto, Fonseca gradualmente conseguiu exercer o seu mando sobre Colombo e quando Fernão de Magalhães surgiu em cena, o equilíbrio de poder em relação aos privilégios da atividade comercial passara decisivamente do explorador para a coroa. Fernão de Magalhães e outros na sua posição teriam de se contentar com o que a coroa lhes concedia—ainda assim uma fortuna para lá de toda a imaginação—em vez de estabelecerem os seus próprios impérios comerciais no estrangeiro. Não poderia haver qualquer expedição às Ilhas das Especiarias sem o apoio de Juan Rodríguez de Fonseca e da sua Casa de Contratación.

Quando Fernão de Magalhães abordou representantes da Casa de Contratación e declarou que acreditava que as Ilhas das Especiarias estavam situadas dentro do hemisfério espanhol, estava a dizer-lhes exatamente o que eles queriam, na verdade, precisavam de ouvir. Pedro Mártir, um cronista com acesso aos círculos mais importantes da Casa, mal consegue esconder a satisfação maldosa desses representantes. «Se o assunto tem um resultado favorável, conquistaremos aos Orientais e ao Rei de Portugal o comércio das especiarias e das pedras preciosas.» Ainda assim, as provisões do Tratado de Tordesilhas punham sérios obstáculos à expedição planeada. Os membros da Casa não conseguiam perceber como é que Fernão de Magalhães podia evitar violar os interesses portugueses navegando para ocidente até alcançar o Oriente. Antecipando esta objecção, Fernão de Magalhães remeteu os distintos membros da Casa para uma cláusula no Tratado de Tordesilhas que permitia à Espanha ou a Portugal liberdade de circulação nos mares para alcançar terras que pertencessem a um ou a outro império. Tal cláusula estava aberta a muitas interpretações e Fernão de Magalhães podia arriscar-se a um conflito com Portugal se tentasse tirar partido dela.

Depois havia a questão da nacionalidade de Fernão de Magalhães. A perspectiva de um português liderar uma expedição espanhola através de águas portuguesas punha quase toda a gente apreensiva na Casa de Contratación; se os portugueses tomassem conhecimento da expedição, as relações entre os dois países podiam ficar muito tensas até chegarem mesmo a ponto de ruptura.

Contudo o membro mais novo da Casa via as coisas de forma bastante diferente.

Juan de Aranda, um mercador ambicioso, chamou o navegador português à parte e ofereceu-se para fazer lóbi a favor da expedição em troca de 20 por cento dos lucros.

Particularmente, Fernão de Magalhães ficou irritado com a intrusão de Aranda no seu plano, mas o mercador constituía a melhor esperança de manter vivas as hipóteses da expedição. E por isso Fernão de Magalhães concordou em cooperar.

Juan de Aranda escreveu entusiasticamente em nome de Fernão de Magalhães, mas foi repreendido pela Casa de Contratación, que lhe recordou que não estava autorizado a negociar sozinho os termos da expedição. Pior, o colega de Fernão de Magalhães, Rui Faleiro, ficou ofendido e indignado quando soube que Aranda se insinuara na expedição e lançou-se numa invectiva tão violenta que fez com que Fernão de Magalhães voltasse atrás no que tinha acordado. Havia mais na fúria de Rui Faleiro do que simples indignação; era um sintoma da sua crescente instabilidade mental. Juan de Aranda, por seu lado, tentou pedir desculpa a Rui Faleiro e, apesar do violento desentendimento, esforçou-se por obter uma audiência para Fernão de Magalhães com o Rei Carlos I na cidade de Valhadolid no centro norte de Espanha. Fora aqui que Fernando e Isabel tinham casado e onde Cristóvão Colombo morrera e servia agora de capital a Castela. E a 20 de Janeiro de 1518, Fernão de Magalhães, juntamente com Rui Faleiro e o respectivo irmão Francisco, partiram de Sevilha para Valhadolid.

A chegada de Fernão de Magalhães à capital coincidiu com um período de instabilidade no seio dos círculos mais íntimos da corte real. O regente de Castela, o cardeal Ximenes de Cisneiros, acabara de morrer quando ia ajudar o inexperiente Carlos I e suspeitava-se de envenenamento. Mais do que qualquer outra pessoa em Espanha, o cardeal assegurara a segurança do Rei recém-chegado, fornecendo 32.000 soldados para manter a ordem, mas agora desaparecera e o jovem Carlos sentia imensamente a falta da ajuda orientadora do prelado. Em vez dele, apoiava-se, para todas as decisões, nos conselhos de um grupo de

ministros flamengos. Guillaume de Croy, Seigneur de Chièvres, talvez o mais capaz de todos eles, servia há muito tempo como tutor de Carlos, treinara-o no exercício do poder e defendia ciosamente a sua autoridade sobre o rapaz. O círculo íntimo do jovem Rei incluía também o sucessor de Ximenes, o chanceler Sauvage, e o cardeal Adrian de Utreque. Apesar da sua subsequente elevação ao papado como Adriano VI, este cardeal parece não ter conquistado a admiração de ninguém. Escreveu um historiador do século XIX sobre Adriano: «De baixa extração e uma pessoa de carácter fraco, o seu êxito deve ser sempre visto com espanto.» Tais eram os homens de quem um Rei imaturo, oriundo de uma cultura estrangeira, falando uma língua estrangeira, dependia para tomar decisões relacionadas com os assuntos de estado.

Juan de Aranda arranjou para Fernão de Magalhães um encontro com os ministros flamengos do Rei, para se considerar a proposta de reunir uma expedição às Ilhas das Especiarias. E Fernão de Magalhães chegou bem equipado para o que seria a reunião mais importante da sua vida. Para começar, ofereceu cartas perturbadoras do seu amigo Francisco Serrão, um explorador português, que descreviam as riquezas das Ilhas das Especiarias.

A odisseia de Francisco Serrão começara em 1511, quando assumira o comando de um de três navios despachados pelo vice-rei português da Índia para as Ilhas das Especiarias, usando uma rota para oriente. Sobrevivendo a naufrágios e ataques de piratas, Francisco Serrão e vários companheiros chegaram a Ternate, nas Ilhas das Especiarias, no ano seguinte. Segundo todas as probabilidades, eram os primeiros europeus a visitar estas fabulosas ilhas. Francisco Serrão dedicou cuidadosamente muito tempo e atenção à pequena classe dominante de Ternate, especialmente o Rei, e tentou promover o comércio entre Ternate e Portugal, mas o vigoroso comércio transoceânico em que depositava esperanças materializava-

se de forma muito lenta. Em vez de desistir, Francisco Serrão ficou nas ilhas. Rodeado pelo aroma dos cravos a secar, acarinhado pelas atenções da esposa nativa recém-adquirida, escreveu cartas sedutoras a Fernão de Magalhães descrevendo a pródiga beleza e riqueza das Ilhas das Especiarias e convidando o amigo a visitá-las e a constatar o fato por si próprio. «Encontrei aqui um novo mundo maior e mais rico do que o de Vasco da Gama», escreveu. «Suplico-te que venhas ter comigo, para poderes experimentar tu próprio as delícias que me rodeiam.»

Fernão de Magalhães tinha toda a intenção de visitar Francisco Serrão no paraíso insular: «Se Deus quiser, em breve irei daqui a ver-te, seja ao serviço de Portugal ou de Castela, pois é para esse lado que os meus negócios se têm estado a inclinar: terás de esperar aí por mim, porque já sabemos que passará algum tempo antes de podermos esperar que as coisas melhorem para nós.» E quando Fernão de Magalhães fazia uma promessa, fazia tudo o que estava ao seu alcance para a cumprir.

Significativamente, as cartas de Francisco Serrão situavam as Ilhas das Especiarias mais para este da sua verdadeira posição; Francisco Serrão indicava com firmeza que se localizavam dentro do hemisfério espanhol, tal como definido pelo Tratado de Tordesilhas. Este erro pode ter sido intencional a fim de esconder a localização das Ilhas das Especiarias de estranhos, mas seja como for a prestidigitação geográfica mitigou a principal ansiedade da Espanha: a expedição de Fernão de Magalhães não devia violar o tratado.

Para dar algum dramatismo à sua missão, Fernão de Magalhães exibiu depois o seu escravo de há muito, Henrique, que se acreditava ser nativo das Ilhas das Especiarias. (Este fato não era muito exato, mas seja como for, Henrique podia funcionar como intérprete.) Segundo um dos relatos, Fernão de Magalhães trouxe também consigo

outro escravo das índias, uma atraente mulher da Samatra, que falava muitas línguas.

Depois de apresentar os escravos, Fernão de Magalhães falou excitadamente da sua intenção de navegar ao longo da costa oriental do que é hoje chamada a América do Sul até que a terra acabasse e depois voltar para ocidente em direção às Ilhas das Especiarias; invocou os sete anos que passara ao serviço de Portugal, administrando o seu império e comércio florescente de especiarias; e, para rematar os seus argumentos, exibiu um mapa ou um globo (as palavras nos documentos originais são ambíguas) que mostrava a rota que planeava tomar.

Uma parte crucial do mapa era pouco clara, contudo: a parte que mostrava um caminho marítimo estendendo-se da América do Sul para as Ilhas das Especiarias. Embora Fernão de Magalhães na sua ânsia de persuadir os ministros do Rei a apoiarem a expedição, quase tivesse revelado a localização do estreito, continuava com medo de que alguém lhe roubasse o mapa e a estratégia planeada e empreendesse uma expedição rival antes que ele pudesse organizar a sua.

«Fernão de Magalhães tinha um globo bem pintado no qual estava representado o mundo inteiro», escreveu Bartolomé de Las Casas, um historiador e missionário que participou na reunião. «E nele indicou a rota que se propunha tomar.»

Informações fidedignas sobre rotas comerciais eram tão delicadas e preciosas que os governos guardavam cuidadosamente todos os mapas e cartas, que eram essenciais para a segurança nacional, e o fato de Fernão de Magalhães exibir um mapa provavelmente furtado de Portugal era o equivalente a vender segredos nucleares no auge da guerra fria.

A concepção que Fernão de Magalhães tinha do mundo que planeava explorar era fatalmente inexata. Como a maioria dos exploradores da Época dos Descobrimentos, as

suas ideias sobre o tamanho do globo e a localização das massas terrestres inspiravam-se em Ptolemeu. Se Fernão de Magalhães tivesse compreendido o tamanho do Pacífico, as suas correntes, tempestades e recifes, é pouco provável que tivesse ousado montar uma expedição. Mas sem o Oceano Pacífico a entrar nos seus cálculos, a extensão estimada da rota atingia apenas metade da distância verdadeira. Fernão de Magalhães predisse com segurança que levaria no máximo dois anos para chegar às Ilhas das Especiarias e voltar a Espanha com os navios atestados com cargas preciosas. Tudo o que teria de fazer era encontrar um caminho para dar a volta ou passar através da América do Sul e estaria à porta das Índias. Era quase o mesmo erro que Cristóvão Colombo tinha cometido repetidas vezes, durante as suas quatro viagens. E era um erro que seria corrigido apenas à custa de grande sofrimento e de muitas vidas durante a viagem que Fernão de Magalhães agora propunha realizar. Depois de fazer a sua apresentação aos ministros, Fernão de Magalhães foi convidado a discutir a expedição proposta em maior pormenor com Juan Rodríguez de Fonseca e Bartolomé de Las Casas.

«Perguntei-lhe que caminho planeava tomar», escreveu o historiador, «e ele respondeu que tencionava ir pelo Cabo Santa Maria, a que chamamos Rio da Prata e a partir daí seguir a costa até que atingisse o estreito.»

Las Casas manteve-se céptico em relação à crença de Fernão de Magalhães na existência do estreito. «Mas supondo que não descobris nenhum estreito através do qual chegar ao outro mar?» perguntou. Fernão de Magalhães disse-lhe que se não conseguisse localizar o estreito, «iria pelo caminho que os portugueses fizeram». Embora Fernão de Magalhães parecesse pronto a transgredir os termos do Tratado de Tordesilhas, o Rei e os seus conselheiros estavam demasiado interessados para o mandar embora. «Este Fernão de Magalhães deve ter sido um homem de coragem e valoroso nos seus pensamentos para empreender grandes

coisas», maravilhou-se Las Casas, «embora a sua presença não fosse imponente porque era de estatura baixa e não parecesse em si mesmo ser grande coisa, de forma que as pessoas pensaram que podiam acusá-lo de falta de prudência e coragem.»

No caso de Fernão de Magalhães, as aparências iludiam. As suas ideias eram suficientemente grandes e prometiam ser suficientemente lucrativas para convencer Carlos I e os seus poderosos conselheiros a apoiá-las.

Imediatamente após os encontros de Valhadolid, os potenciais co líderes da expedição apresentaram uma lista de exigências à coroa; estavam expressas numa linguagem respeitosa, mas eram exigências apesar de tudo. Incluíam uma concessão exclusiva das Ilhas das Especiarias por um período de dez anos, 5 por cento da renda e lucros «de todas as terras que descobirmos» e o privilégio de negociar por sua própria conta, desde que pagassem os impostos ao Rei. Pediam para ficar com quaisquer «ilhas» que descobrissem para eles, se descobrissem mais de seis, bem como permissão para transmitir as terras descobertas aos «nossos herdeiros e sucessores».

A insistência de Fernão de Magalhães na exclusividade de dez anos sobre as viagens às Ilhas das Especiarias parecia disparatada num mundo que evoluía tão rapidamente, mas ele estava preocupado com o fato da Espanha poder enviar expedições em duplicado logo que a sua desaparecesse no horizonte, expedições orientadas pelas suas teorias e segredos, expedições que poderiam ser bem sucedidas se ele fracassasse. Fernão de Magalhães tinha razão em insistir neste ponto, embora não tivesse qualquer poder para o fazer cumprir.

A 22 de Março de 1518, Carlos I, do seu assento real em Valhadolid, ofereceu a Magalhães e Faleiro um contrato «sobre o descobrimento das Ilhas das Especiarias». O documento era uma carta régia para descobrir um novo mundo em nome da Espanha. «Porquanto vós, Bacharel Rui

Faleiro e Fernão de Magalhães, senhores naturais do Reino de Portugal, desejando prestar-nos um notável serviço, vos obrigais a descobrir nos domínios que nos pertencem e são nossos no Mar Oceano, dentro dos limites da nossa demarcação, ilhas, terras firmes, especiarias ricas», começava, «mandamos assentar o seguinte contrato convosco.»

Na primeira cláusula, o Rei Carlos I parecia aceder à insistência de Fernão de Magalhães na exclusividade dos dez anos: «Uma vez que seria injusto que outras pessoas se atravessassem no vosso caminho e uma vez que o esforço desta empresa vai recair sobre vós, é meu desejo e vontade e prometo que durante os próximos dez anos não daremos a ninguém permissão para se lançar em descobrimentos nas mesmas regiões que vós.» No entanto, não honrou esta promessa. Tal como Fernão de Magalhães recebera, Carlos I despachou uma expedição de acompanhamento às Ilhas das Especiarias apenas seis anos depois da partida de Fernão de Magalhães de Espanha. As Ilhas das Especiarias eram demasiado valiosas para serem confiadas à sorte e habilidade de um único explorador.

O Rei Carlos I intimou Magalhães e Faleiro a respeitar os direitos territoriais portugueses segundo os termos do Tratado de Tordesilhas: «Deveis conduzir esta viagem de descoberta de forma a não invadir a demarcação e fronteiras do Sereníssimo Rei de Portugal, meu muito querido tio e irmão, ou de alguma outra maneira prejudicar os seus interesses, excepto dentro dos limites da nossa demarcação.» Recordou a Fernão de Magalhães a delicada situação diplomática e familiar que complicava a rivalidade entre a Espanha e Portugal para o domínio dos mares e do comércio mundial. O soberano de Portugal, D. Manuel I, casara não apenas com uma, mas com duas das tias de Carlos I, primeiro Isabel e depois Maria. E agora estava a planear casar com a irmã de Carlos, Leonor, dentro de uma questão de semanas. Os laços familiares, com a sua rede

complexa de sentimentos e formalidade, impediam Espanha e Portugal de entrarem em guerra aberta um com o outro, mas não extinguiram a intensa rivalidade entre as duas nações; impeliam-na para o campo subterrâneo ou para uma esfera diplomática, onde não deixava de ser menos feroz.

Carlos I tinha todas as intenções de passar à frente do velho Rei de Portugal.

Pouco importava o que a linguagem do contrato parecia dizer; o jovem Rei impaciente queria vergar os termos do Tratado de Tordesilhas em proveito da Espanha insistindo que as Ilhas das Especiarias se situavam dentro do hemisfério espanhol. E se era impossível provar este ponto, também era igualmente impossível refutá-lo. Para ter êxito, a expedição de Fernão de Magalhães só precisaria de dar à Espanha um argumento razoável para poder reclamar as Ilhas das Especiarias.

Do ponto de vista de Fernão de Magalhães, era um contrato notável, pois dava-lhe quase tudo o que ele queria. A concessão de terras, por exemplo, provou ser mais generosa do que Fernão de Magalhães tinha direito a esperar. «É nosso desejo e nossa vontade, de todas as terras e ilhas que descobrireis, conceder-vos... a vigésima parte, e recebereis além disso o título de Superiores e Governadores das ditas terras e ilhas para vós e os vossos filhos e herdeiros em regime de bens livres para todo o sempre, desde que a suprema [autoridade] permaneça Connosco e com os Reis que vierem depois de Nós.» Fernão de Magalhães teria o seu nome espalhado pelos mapas do mundo recém-redesenhados, mapas que mostrariam terras que não só descobrira como possuía: as ilhas de Magalhães, as terras de Magalhães, domínios inteiros pertencendo a Fernão de Magalhães e aos seus legítimos herdeiros varões. O mundo, ou pelo menos uma parte significativa desse mundo, podia ser seu.

Do ponto de vista de Juan Rodríguez da Fonseca, não era propriamente um contrato vantajoso, pois dava a Fernão de Magalhães demasiado poder sobre a expedição. Seriam precisos meses, mas por fim Fonseca exerceria a sua vingança sobre Magalhães e conquistaria o controlo sobre a expedição que lhe fora negado no contrato real.

Carlos I também prometeu a Fernão de Magalhães cinco navios: «Dois de 130 toneladas cada um, outros dois de 90 toneladas e outro de 60 toneladas, equipados com tripulação, mantimentos e artilharia, a saber que os ditos navios vão abastecidos para dois anos... e toda a outra gente necessária.» A frota seria chamada Armada de Molucas, de acordo com o nome indonésio das Ilhas das Especiarias.

Os navios eram na sua maior parte pretos—pretos como breu. O seu negrume e a sua aura ominosa derivavam do alcatrão que cobria o casco, os mastros e o cordame, praticamente toda a superfície exposta do navio à excepção das velas.

As popas erguiam-se bem alto acima do nível da água, elevando-se nove metros acima das ondas, tão alto que um homem de pé no tombadilho da popa parecia dominar o próprio mar. A altura exagerava o movimento; mesmo em águas relativamente calmas, os homens eram sacudidos como se fossem figuras de brinquedo.

Estes navios contavam-se entre as máquinas mais complicadas do seu tempo, maravilhas da tecnologia do Renascimento e produto de milhares de horas de esforço de artesãos habilidosos trabalhando nos seus ofícios especializados. Eram relativamente pequenos por necessidade. Uma das limitações de Sevilha como porto era a pouca profundidade do rio Guadalquivir; os navios tinham de ser suficientemente pequenos e leves para transpor o estreito curso de água até ao Atlântico. Por isso o navio almirante de Fernão de Magalhães, o *Trinidad*, pesava 100 toneladas; o *San Antônio*, que transportava muitas das

provisões, pesava 120 toneladas; o Concepción, 90 toneladas, o Victoria, 85 toneladas; e o Santiago, para ser utilizado para os reconhecimentos, pesava apenas 75 toneladas.

À exceção do Santiago, uma caravela, os navios classificavam-se todos como naus, um termo que significa simplesmente navios. Não sobreviveram quaisquer ilustrações destes navios, por isso é difícil determinar exatamente qual era a sua configuração, mas relatos do tempo de Fernão de Magalhães mencionam os seus castelos de popa intimidantes, os tombadilhos múltiplos e a profusão de obras muertas a ornamentar as instalações dos oficiais. Cada navio tinha três mastros, um dos quais apresentava uma vela latina.

Embora, segundo o contrato, Carlos I devesse pagar os navios de Fernão de Magalhães, estava profundamente endividado. Para cobrir o custo da expedição, a Casa de Contratación voltou-se para uma presença familiar nos círculos financeiros, Cristóbal de Haro, que representava a Casa Fugger, uma influente dinastia de banqueiros sediada em Augsburgo, na Alemanha. O nome de Haro derivava da cidade de Haro, no centro norte de Espanha. Haro (a cidade) florescera como centro vinícola e também abrigara uma comunidade de ourives e banqueiros judeus até que a guerra civil rebentou no século XIV e expulsou os judeus das suas casas. Muitos dos judeus perseguidos adaptaram-se tornando-se conversos e adotando nomes com ressonâncias cristãs, entre eles os antepassados de Cristóbal de Haro.

Durante anos, Haro serviu como homem dos Fugger em Lisboa, negociando em especiarias, emprestando dinheiro para as expedições secretas dos portugueses e forjando amizades com muitos dos grandes exploradores da época, incluindo Bartolomeu Dias. A sua familiaridade com as expedições secretas portuguesas, ou com os rumores incríveis sobre as suas descobertas, deram-lhe acesso a informações privilegiadas relacionadas com a existência de

um estreito que atravessava o continente americano até às Índias—a mesma possibilidade que animava o desejo furioso de Fernão de Magalhães de explorar o Oriente. Na sequência de uma disputa amarga com D. Manuel I, Cristóbal de Haro trocou Lisboa por Sevilha, onde renovou as suas relações com Fernão de Magalhães e fundiram o seu entusiasmo no que dizia respeito à procura do estreito.

Para um explorador com necessidade de apoio financeiro, Cristóbal de Haro era o amigo ideal; a Casa Fugger, para onde trabalhava, tinha dinheiro suficiente para financiar dez expedições ou mais; na verdade tinha mais dinheiro do que Carlos I.

Ao fazer entrar Haro no negócio, o Rei e os seus conselheiros estariam a desistir de uma quantidade significativa dos lucros. Dados os perigos do comércio de especiarias e a incerteza das longas viagens oceânicas, os financeiros como Haro só podiam ser levados a arriscar o seu capital em tais empreendimentos por uma única razão: a tentação de lucros extraordinários. Se bem sucedida, ou mesmo parcialmente bem sucedida, uma frota que regressasse das Índias podia ter um lucro de 400 por cento; Haro, mais pragmático, estimava que a expedição de Fernão de Magalhães poderia ter um lucro de 250 por cento. Entretanto adiantou dinheiro a uma taxa de juro de 14 por cento.

A contabilidade oficial da expedição calculou o custo em 8.751.125 maravedis, incluindo os cinco navios, as provisões, os salários pagos adiantados e apetrechos para os navios. A retribuição de Fernão de Magalhães atingia 50.000 maravedis e uns 8000 maravedis adicionais todos os meses. Por ordem real, o salário mensal ia diretamente para a mulher Beatriz.

Do custo total da expedição, a participação do Rei chegou aos 6.454.209 maravedis, grande parte fornecida a um juro elevado por Cristóbal de Haro.

Embora documentos reais inscrevam a contribuição de Haro para o grande empreendimento ao nível de uns modestos 1.616.781 maravedis, esse montante é enganador. Devido ao fato da Casa Fugger também financiar expedições para Portugal, provavelmente escondeu a total extensão da sua contribuição emprestando mais dinheiro ao Rei.

Numa jogada final, Carlos I conferiu o título de capitão a ambos, Fernão de Magalhães e Rui Faleiro. Dados os perigos da exploração, não era invulgar que as expedições na Época dos Descobrimentos tivessem como capitães, mas neste caso esta nomeação lançou involuntariamente as sementes para disputas amargas no mar. Os poderes outorgados ao par eram vastos e inequívocos. «Ordenamos que os mestres e contramestres, pilotos, marinheiros, grumetes e pajens e quaisquer outras pessoas e oficiais que possa haver na dita frota, quaisquer pessoas que sejam e residam nas ditas terras e ilhas que descobrires... que vos tenham, recebam e considerem como nossos capitães da dita armada. E como tal acatem e cumpram as vossas ordens, sob pena ou penas que, em nosso nome, mandardes pôr.» Como se tornava claro pela linguagem, Fernão de Magalhães e Rui Faleiro tinham autoridade absoluta no mar.

«Damo-vos poder e faculdade para executar sentenças sobre as suas pessoas e bens... se durante a viagem da dita armada surgirem quaisquer disputas e conflitos, no mar bem como em terra, podeis distribuir, determinar e fazer justiça a esse respeito, sumariamente e sem hesitação nem questões de leis.»

Fernão de Magalhães não podia ter ficado senão maravilhado com a rapidez com que o seu plano para atingir as Ilhas das Especiarias se tinha composto. Carlos I arriscava a autoridade e reputação da Espanha na expedição e os apoiantes financeiros arriscavam o seu capital, mas Fernão de Magalhães arriscaria ainda mais: a própria vida.

Capítulo II—O HOMEM SEM PAÍS.

*Nascia o Sol pela esquerda, No mar de onde saía!
Brilhava, e à direita No mar de novo caía.*

Quando as notícias da espetacular missão de Fernão de Magalhães chegaram a Portugal, o Rei D. Manuel I reagiu com alarme. O navegador traíra-os a todos e os membros da corte real não percebiam por que o tinha feito. O historiador da corte portuguesa João de Barros, que conhecia vagamente Fernão de Magalhães, afirmou que uma força demoníaca se apoderara do navegador. «E como o demônio sempre no ânimo dos homens move cousas para algum mau feito e os acabar nele, ordenou caso para que este Fernão de Magalhães se descontentasse de seu Rei, e do reino e mais acabasse em maus caminhos, como acabou.» Ninguém em Portugal ousou admitir a verdadeira razão para o comportamento de Fernão de Magalhães, que D. Manuel I se recusara a apoiar o navegador, humilhando-o repetidas vezes.

D. Manuel I fez o que pôde para arruinar o nome de Fernão de Magalhães enquanto, ao mesmo tempo, tentava atrair Magalhães e Faleiro de volta a Portugal. Envolveu o embaixador português na corte de Carlos I, Álvaro da Costa, que foi procurar os dois e Livross, prometendo que D. Manuel I reconsideraria o seu pedido de uma expedição. Álvaro da Costa foi muito explícito sobre as terríveis consequências que recairiam sobre os dois homens se continuassem com o seu plano de navegar ao serviço de Espanha; ofenderiam Deus, D. Manuel I, e renunciariam a toda a honra pessoal. Nem as coisas ficariam por aqui; as respectivas famílias e herdeiros sofreriam e prejudicariam as tréguas delicadas entre Espanha e Portugal, no próprio momento em que D. Manuel I estava a planear casar com a

irmã de Carlos I, Leonor. Fernão de Magalhães recusou ser influenciado pelas súplicas do embaixador. Suspeitou que se voltasse para Portugal seria atirado para a prisão, julgado por traição e executado. Fazendo apelo a todas as suas escassas faculdades diplomáticas, Fernão de Magalhães replicou que renunciara formalmente à sua fidelidade ao Rei D. Manuel I e oferecera a sua lealdade ao Rei Carlos I. Não tinha qualquer obrigação de servir mais ninguém.

Frustrado com a obstinação de Fernão de Magalhães, Álvaro da Costa apelou para o próprio Carlos I. «Sua Alteza tem muitos vassalos para descobrimentos sem ter de recorrer a estes malcontentes», argumentou. Não tendo a certeza de como lidar com o assunto, Carlos I virou-se para os seus conselheiros à procura de orientação e estes reiteraram a sua posição de que as Ilhas das Especiarias ficavam no hemisfério espanhol e que a expedição de Fernão de Magalhães não violaria o Tratado de Tordesilhas. Carlos I seguiu o seu conselho e Magalhães e Faleiro mantiveram assim o apoio apesar da pressão de Portugal. Álvaro da Costa tentou apresentar as coisas da melhor maneira em relação à sua tentativa diplomática falhada. Escreveu a D. Manuel I dizendo que Fernão de Magalhães e Rui Faleiro queriam realmente regressar a Portugal, mas que Carlos I os impedia de o fazerem. Álvaro da Costa provavelmente acreditava que a carta se manteria confidencial, mas o seu conteúdo tornou-se conhecido, para grande indignação de Carlos I. Em última análise, as afirmações falsas de Álvaro da Costa prejudicaram a causa de Portugal e fortaleceram a determinação de Carlos I de defender os seus dois exploradores rodeados de inimigos. A tentativa de Portugal de atacar Fernão de Magalhães veio confirmar a crença dos conselheiros de Carlos I de que tinham em mãos um projeto de grande valor estratégico. Contudo, as relações entre os dois países vizinhos eram mais complicadas do que pareciam. Apesar de toda a tensão entre eles, o Rei D. Manuel I prosseguiu com os seus

planos para casar com a irmã de Carlos I, Leonor, em conformidade com um contrato datado de 16 de Julho de 1518. A realizar-se, os rivais pelo controlo do comércio mundial estariam ligados pelo casamento. Não pondo fim à contenda, a união iminente empurrou o conflito para o mar alto. Em vez de competirem taco a taco na península ibérica, Espanha e Portugal engalfinhar-se-iam pelo controlo das rotas comerciais em todo o mundo.

Mantiveram-se simultaneamente rivais e aliados, enquanto assuntos de estado e questões do coração se alternavam em sucessão rápida.

Quatro dias depois de D. Manuel I completar os seus planos nupciais, o monarca espanhol deu instruções à Casa de Contratación para prosseguir sem demora com a expedição de Fernão de Magalhães às Ilhas das Especiarias. Fernão de Magalhães e Rui Faleiro deviam receber dinheiro para começarem com os preparativos e foram-lhes dadas ordens para irem para Sevilha apetrechar os seus navios.

Cidade de Ouro. Cidade de Água. Cidade de Fé. «Quien no ha visto Sevilla», diz um ditado popular, «no ha visto maravilla». Durante séculos, Sevilha, a proeminente cidade da Andaluzia, manteve a Espanha cativa. «Classifiquei Sevilha, ou antes Deus classificou-a, como a mãe de todas as cidades e centro da glória e perfeição daquele território», escreveu um primeiro historiador da cidade, «pois é a mais populosa e mais grandiosa das suas capitais». Agora, no auge da Época dos Descobrimentos, Sevilha pairava no vértice da sua prosperidade e influência. A cidade escarranchada no rio Guadalquivir era uma amálgama de culturas romana, visigoda, muçulmana, judaica e cristã. A sua fama ecoava pelo mundo conhecido, levada em navios com destinos apenas vagamente localizados nos mapas. Em toda a Europa, apenas Veneza, Nápoles e Paris eram maiores; Sevilha com uma população de cerca de 100.000 estava equiparada a Gênova e Milão, ambas centros comerciais florescentes; Londres a maior cidade da

Inglaterra, só podia reivindicar metade dos habitantes da ruidosa Sevilha.

Sevilha era sobretudo um centro comercial, «bem adaptado a qualquer empreendimento lucrativo e tanto se trazia ali para vender como era comprado, porque há mercadores para tudo», nas palavras de um observador do século XVI.

«É a pátria comum, o globo sem fim, a mãe dos órfãos e o esconderijo dos pecadores, onde tudo é uma necessidade e ninguém a tem.» Apenas Sevilha era capaz de fornecer a Fernão de Magalhães a tecnologia, a mão de obra e os recursos financeiros para viajar meio mundo à procura de terras para reclamar e especiarias para trazer de volta para a Europa.

Era também uma cidade de fé, onde se erguia a terceira maior igreja do mundo, depois da de São Pedro em Roma e da de São Paulo em Londres. Os trabalhos na catedral de Sevilha prolongaram-se por bem mais de cem anos, até 1519, o ano em que Fernão de Magalhães partiu para as Ilhas das Especiarias. Com a sua torre do sino, abóbadas, câmaras e amálgama fantástica de arquitetura gótica, greco-romana e árabe, a catedral tornou-se a expressão do desenvolvimento de Sevilha, um mundo em si mesma. A chama da fé católica ardia de forma mais forte em Sevilha durante a Semana Santa, que durava desde o Domingo de Ramos até ao Domingo de Páscoa, quando procissões solenes, quase assustadoras, de penitentes religiosos percorriam as ruas estreitas e sinuosas e as praças espaçosas da cidade. Os penitentes caminhavam descalços sobre as pedras e fragmentos cortantes embutidos nas ruas, carregando uma cruz de madeira, os pés a sangrar, exibindo as suas feridas em emulação de Jesus. Era um ato de piedade saído diretamente da Idade Média, uma demonstração de obediência cega a um Deus onnipotente, o reconhecimento e domínio sobre o sofrimento dos mortais e a confissão do estado pecaminoso do gênero humano.

Como tal, servia de boa prática para os rigores e sofrimentos de uma viagem de descobrimentos.

Quando Fernão de Magalhães e Rui Faleiro chegaram a Sevilha para começar os preparativos a sério para a viagem, a má vontade entre Espanha e Portugal fez surgir rumores de que as vidas dos dois comandantes portugueses estavam em perigo. Dizia-se que o bispo Vasconcelos, um confidente do Rei D. Manuel, fomentava uma tentativa de assassinato. Fernão de Magalhães estava inclinado a ignorar as ameaças de morte, mas Carlos I levou tão a sério a intimidação que providenciou guarda-costas para Magalhães e Faleiro, concedeu-lhes outra audiência, proclamou-os Cavaleiros da Ordem de Santiago e reafirmou os termos da sua primitiva comissão. Tendo feito tudo o que podia para demonstrar o seu apoio aos dois portugueses, Carlos I instou-os a iniciarem a sua expedição tão depressa quanto possível. O tempo urgia e estava um império em jogo.

«Surgiu uma questão», escreveu Fernão de Magalhães ao Rei Carlos I no sábado, 23 de Outubro de 1518, a meio do apetrechamento da frota para a viagem. Ao contrário de muitos capitães, Fernão de Magalhães envolvia-se nos preparativos diários, mesmo transportando artigos para bordo dos navios como se fosse um marinheiro vulgar, não o capitão-general, e fora assim que o problema começara.

Apesar da sua estreita interação com os marinheiros e trabalhadores das docas, ou talvez por causa disso, Fernão de Magalhães acreditava que não recebia a cooperação e o respeito a que estava acostumado. Em desespero, apelou para o único indivíduo que podia restaurar a ordem.

É possível que os problemas de Magalhães derivassem, pelo menos em parte, do seu espanhol insuficiente; tinha muitas vezes de confiar em tradutores e a sua incapacidade para comunicar sublinhava o seu estatuto de estrangeiro. Mesmo agora, a escrever ao Rei Carlos I, tinha de contar

com um escriba, «porque não sei escrever espanhol tão bem como devia». Prosseguia, explicando o assunto.

«Tive de puxar um dos navios para terra porque houve uma maré vazante.

Levantei-me às três da manhã para me certificar que o cordame estava no seu lugar e quando chegou a altura de trabalhar ordenei aos homens que içassem quatro bandeiras com o meu brasão no mastro onde se colocam geralmente as bandeiras do capitão, enquanto que o de Vossa Majestade devia ser colocado no topo do Trinidad, que é o nome do navio.» A inusitada justaposição de distintivos, sublinhando que um capitão português ia navegar ao serviço de Espanha, atraiu uma grande multidão bisbilhoteira de espectadores. «Porque neste mundo nunca há falta de pessoas invejosas, começaram a falar. Disseram que eu fizera mal em colocar o meu brasão no cabrestante.» A multidão pensava que as quatro bandeiras com o brasão de Fernão de Magalhães indicavam o brasão do Rei de Portugal. A indignação começou a ferver até que um funcionário ordenou a Fernão de Magalhães que retirasse as bandeiras ofensivas. «Aproximei-me dele e disse-lhe que aquelas bandeiras não eram do Rei de Portugal mas minhas e que eu era um vassalo de Vossa Majestade.» E recusou retirar as bandeiras. Outro oficial espanhol abordou Fernão de Magalhães com a mesma exigência. Não, explicou Magalhães, não baixaria as bandeiras.

Enquanto Fernão de Magalhães estava a explicar tudo isto ao oficial, o homem que primeiro o abordara, «sem qualquer aviso e sem

qualquer autoridade para o fazer... subiu as escadas gritando às pessoas para agarrarem o capitão português que pusera as bandeiras do Rei de Portugal».

Exigiu saber por que motivo Fernão de Magalhães quisera exhibir estas bandeiras e Magalhães, obviamente, recusou explicá-lo. Nesse momento, deu-se o caos.

O funcionário insolente «chamou oficiais militares para me agarrarem e pôs-me as mãos em cima, gritando que eles me iam prender a mim e aos meus homens».

Pior, «Houve alguns que mostraram intenção de ferir os meus homens em vez de nos ajudar no que era o serviço de Vossa Majestade.» Nesse ponto, os dois oficiais que se tinham dirigido a Fernão de Magalhães envolveram-se em luta um com o outro sobre a questão de como tratar Fernão de Magalhães. Os trabalhadores que estavam a apetrechar o Trinidad fugiram rapidamente, tal como alguns marinheiros, exasperando ainda mais Fernão de Magalhães, que se manteve impotente a ver os oficiais locais a desarmar os marinheiros e mesmo a deter vários deles e a levá-los para a prisão. Na luta, um dos pilotos de Fernão de Magalhães foi apunhalado enquanto desempenhava as suas funções. Embora Fernão de Magalhães escapasse a qualquer ferimento, a sua dignidade e autoridade tinham sofrido um grande golpe. Para tornar as coisas ainda piores, a luta acontecera às claras, sob o olhar atento de um espião português que levaria as notícias da rixa de volta para Lisboa. «Porque acredito que Vossa Majestade não aprova maltratar homens que deixam o seu reino e os seus para irem servir Vossa Majestade», escrevia Fernão de Magalhães, «peço-vos muito humildemente que decidais o que será melhor para o vosso serviço. Quaisquer que sejam as ordens de Vossa Majestade dar-me-ão extrema satisfação porque considero a afronta que me foi feita não uma afronta feita a um Fernão de Magalhães, mas feita a um capitão de Vossa Majestade.» A fúria de Fernão de Magalhães com este incidente era compreensível. eLivros, gozava da proteção do Rei Carlos I, mas na realidade estava à mercê da população e de quaisquer intrómetidos que aparecessem. Se não conseguia manter a ordem aqui no cais de Sevilha, como comandaria homens na perigosa viagem através de um oceano inexplorado até às Ilhas das Especiarias? E se houvesse outro motim numa praia distante, onde lhe seria

impossível apelar à ajuda do Rei, como é que as coisas ficariam?

Alguns dias depois de receber a carta de Fernão de Magalhães, Carlos I demonstrou a sua lealdade e puniu os criminosos — os que tinham entrado a bordo do *Trinidad*, apunhalado o piloto, agarrado o próprio Fernão de Magalhães e detido os marinheiros. Os preparativos para a viagem continuaram, mas o incidente das bandeiras serviu como aviso para Fernão de Magalhães de que os seus homens, especialmente os espanhóis, constituíam um perigo tão grande como o próprio mar.

A 6 de Abril de 1519, o Rei enviou ordens a outro oficial, Juan de Cartagena—ordens que se tornaram o aspecto mais controverso de toda a expedição—para servir como vedor-geral da frota sob o comando dos dois comandantes portugueses. Contudo, o seu salário era consideravelmente maior do que o de Fernão de Magalhães, o mais alto de todos na frota: 110.000

maravedis. No essencial, Juan de Cartagena teria a última palavra a dizer sobre todos os aspectos comerciais da expedição; era o contabilista mor e representante do tesouro do Rei. «Devereis providenciar para que seja mantido um livro onde registareis a entrada de tudo o que for carregado nos porões. Essas coisas devem ser marcadas com a vossa marca, cada tipo diferente de mercadoria por si mesmo; e deveis designar em particular o que pertence a cada pessoa, porque, como se verá depois, os lucros devem ser distribuídos até ao pormenor do grama, para que não possa haver fraude.»

Não era tudo. Faria parte do trabalho de Cartagena «cuidar de que as permutas e transações comerciais da dita frota sejam feitas com o maior proveito possível para a nossa fazenda». Teria de verificar todas as entradas em todos os livros e depois de as aprovar, assiná-las. Em todos os passos, deveria exercer «muito cuidado e vigilância». E era certamente do seu interesse fazê-lo, porque tinha

investido os seus próprios fundos na expedição. Esta medida fazia com que Fernão de Magalhães fosse responsável perante Juan de Cartagena para todas as decisões comerciais. A redação do texto («com o maior proveito possível para a nossa fazenda») permitia a Cartagena intervir a qualquer momento e impedir Fernão de Magalhães de se enriquecer a si próprio, mesmo que este acreditasse ter direito a fazê-lo segundo o seu próprio contrato com Carlos I. Implicitamente, estas novas instruções dadas a Cartagena tinham primazia sobre o acordo anterior.

Havia mais. Cartagena devia funcionar como os olhos e ouvidos do Rei durante toda a viagem. «Informar-nos eis completa e especificamente sobre a forma como as nossas instruções e ordens são obedecidas nas ditas terras; sobre as nossas justiças; sobre o tratamento dos nativos das ditas terras;... [e] sobre a forma como os ditos capitães e oficiais»—referindo-se especialmente a Fernão de Magalhães e Rui Faleiro—«cumprem as nossas instruções e outros assuntos do nosso serviço». Se os co comandantes fossem de alguma forma negligentes, Cartagena devia descrever o seu comportamento por escrito à Casa de Contratación. As instruções eram tão minuciosas que um espanhol com predisposição para desconfiar de Fernão de Magalhães e de Rui Faleiro podia concluir que ele, e não eles, tinha a última palavra a dizer em relação à condução de toda a viagem.

E foi essa exatamente a conclusão a que Juan de Cartagena chegou.

Mesmo tendo rebaixado a autoridade de Fernão de Magalhães, Carlos I continuava preocupado com a possibilidade de conflito aberto entre a Espanha e Portugal e fez uma tentativa de diplomacia pessoal. Escrevendo a D. Manuel I de Barcelona a 28 de Fevereiro de 1519, Carlos I confessou: «Fui informado por cartas que recebi de pessoas perto de vós que tendes algum receio que a frota que

estamos a despachar para as índias, sob o comando de Fernão de Magalhães e Rui Faleiro, possa ser prejudicial ao que vos pertence nessas partes das índias»—o que era pôr as coisas de forma suave. Carlos I continuava: «Para que possais livrar-vos dessa ansiedade, pensei escrever-vos a informar-vos de que o nosso desejo sempre foi, e é, respeitar devidamente tudo o que diz respeito à linha de demarcação que foi estabelecida e acordada com o Rei e a Rainha católicos meus soberanos e avós.» E jurava que «a nossa primeira instrução e ordem aos ditos comandantes é respeitar a linha de demarcação e não tocar seja de que maneira for, sob pena de pesadas sanções, qualquer região de quaisquer terras ou mares que vos foram atribuídos e vos pertencem segundo a linha de demarcação».

A 8 de Maio de 1519, por entre frenéticos preparativos para a partida, o Rei Carlos I entregou as instruções finais para a viagem a Fernão de Magalhães e Rui Faleiro, instruções tão detalhadas que os dois comandantes poderiam ter pensado que o Rei viria com eles num dos navios.

Fernão de Magalhães e Rui Faleiro receberam ordens para registar todas as terras avistadas de bordo e pontos de referência descobertos a que chegassem, e se encontrassem algumas terras habitadas deviam «tentar averiguar se havia alguma coisa nessa terra que seja do nosso interesse». Deviam também tratar humanamente quaisquer povos indígenas que encontrassem, nem que fosse apenas para tornar possível à frota assegurar o seu aprovisionamento de comida e água. Fernão de Magalhães podia capturar quaisquer árabes que descobrisse no hemisfério português—aceitação implícita de que, no final de contas, poderia violar o Tratado de Tordesilhas—e, se quisesse, vendê-los como escravos. Ao contrário, se Fernão de Magalhães encontrasse árabes no hemisfério espanhol, devia tratá-los bem e fazer tratados com os seus líderes. Só se fossem beligerantes podia sujeitá-los a castigo, como

aviso. Mas esta não era de forma alguma uma expedição para capturar escravos. Fernão de Magalhães devia partir à procura de especiarias e novas terras e nada mais e quando chegasse às Ilhas das Especiarias as suas instruções eram para «fazer um tratado de paz ou comércio com o Rei ou senhor dessa terra» antes de fazer qualquer tentativa para carregar as mercadorias a bordo dos seus navios.

Embora o Rei avisasse Fernão de Magalhães para ser cuidadoso nas suas transações com os indianos («Tenhais cuidado em não confiar nos nativos, porque por vezes, devido ao fato de se ir desarmado, os desastres acontecem»), as ordens insistiam para que Magalhães os tratasse com justiça. «Não os enganareis de forma alguma e... não quebrareis [a transação]... Não consentireis seja de que maneira for que lhes seja feito qualquer mal ou prejuízo...; ao contrário, deveis punir os que os prejudicarem.»

Numa questão sensível, Fernão de Magalhães e Rui Faleiro tinham de ter atenção para que os membros da tripulação não tivessem qualquer contato com as mulheres locais. «Nunca deveis consentir que alguém toque numa mulher... porque em todas essas partes o povo, por causa sobretudo dessa coisa, poderia rebelar-se e fazer-vos mal.» Essa ordem provaria ser impossível de fazer cumprir, tal como outra cláusula proibindo a utilização de armas de fogo; os membros da expedição estavam proibidos de as descarregar em terras recém-descobertas a fim de não aterrorizarem os nativos de cuja boa vontade dependeriam. Era outro edicto bem-intencionado, mas impraticável; se os homens tivessem armas, utilizá-las-iam.

As ordens especificavam o que Fernão de Magalhães devia fazer na eventualidade de um dos navios ficar separado da frota: «Deveis esperar um mês no local combinado antes e deixar um sinal que consistirá de cinco pedras colocadas no chão a formar uma cruz em ambas as margens do rio e outra cruz feita de paus. Deixarão também

alguma coisa escrita dentro de um receptáculo enterrado no chão indicando a hora e data da passagem do navio.»

As ordens também cobriam outras questões menores, mas importantes. Os marinheiros, por exemplo, tinham permissão para escrever o que quisessem nas cartas que enviassem para casa; felizmente, para futuros historiadores desta viagem, não haveria censura. A blasfêmia, por outro lado, era proibida a bordo do navio (Fernão de Magalhães achou impossível fazer cumprir esta diretiva), tal como jogadores de cartas e dados. Uma vez que estes itens eram ubíquos a bordo dos navios dos descobrimentos, é pouco provável que Fernão de Magalhães se desse ao trabalho de desencorajar jogos de sorte, mas pode ter conseguido evitar que jogadores profissionais e vigaristas se alistassem na tripulação e esfolassem os outros membros da tripulação durante a viagem.

Para além de Fernão de Magalhães e Rui Faleiro, os comandantes da expedição, uma cópia destas ordens foi enviada a Juan de Cartagena, na sua qualidade de vedor-geral. E é possível que Cartagena, com uma ideia exaltada do seu papel, interpretasse estas ordens como indicando que o Rei de Espanha o considerava agora numa posição igual à de Fernão de Magalhães.

O Rei D. Manuel I fez mais uma tentativa para destruir a Armada de Molucas.

Enviou o seu representante, Sebastião Álvares, um feitor, a Sevilha, com ordens para despedaçar a determinação de Fernão de Magalhães. A 18 de Julho de 1519, Sebastião Álvares secretamente relatou que os oficiais na Casa de Contratación «não conseguem suportar» Fernão de Magalhães. O habilidoso espião falou vagamente mas de forma provocativa de disputas entre a Casa de Contratación e Fernão de Magalhães relacionadas com os salários dos marinheiros. E contou os seus próprios esforços para persuadir Fernão de Magalhães a desistir da expedição: «Fui aos aposentos de Fernão de Magalhães, onde o encontrei a

organizar cestos e caixas com provisões de conservas e outras coisas» — iguarias para serem apreciadas pelos líderes da expedição e não propriamente pela tripulação. Sebastião Álvares iniciou um discurso cuidadosamente ensaiado para persuadir Fernão de Magalhães a abandonar o seu nefando esquema. «Quis recordá-lo de quantas vezes, como bom português e amigo, falara com ele e mostrar-lhe o grande erro que estava a cometer... Sempre lhe disse... que devia ver que este caminho tem tantos perigos como a Roda de Sta. Catarina.»

Segundo a lenda muitas vezes repetida, o imperador Maxêncio, um feroz pagão, capturou uma jovem convertida ao Cristianismo chamada Catarina em 305 d. C.

Diz-se que cinquenta filósofos tentaram persuadi-la que a sua crença no Cristianismo era tola, mas Catarina, apesar da sua juventude, refutou os seus argumentos e converteu-os à sua fé. Maxêncio ordenou que esses infelizes filósofos fossem condenados à morte e Catarina foi enviada para a prisão, onde a mulher do imperador a visitou e também se converteu ao Cristianismo. Aí o imperador decidiu que a própria Catarina devia morrer. Ordenou que se construísse uma roda embutida com lâminas; Catarina foi amarrada ao aro da roda, mas em vez de a cortar aos pedaços, a roda despedaçou-se e os seus estilhaços e lâminas feriram os espectadores. Em desespero, o imperador finalmente ordenou que Catarina fosse decapitada. Se Fernão de Magalhães não queria sofrer o mesmo destino de Catarina, Sebastião Álvares instava-o a «regressar ao seu país natal e às boas graças de Vossa Alteza, onde sempre receberia favores».

Fernão de Magalhães replicou que estava comprometido com Espanha e que nada o faria mudar de ideias.

A resposta ensaiada de Sebastião Álvares teria desencorajado uma alma mais fraca do que Fernão de Magalhães. «Disse-lhe que adquirir honra indevidamente e quando adquirida por tal infâmia não era nem sabedoria

nem honra... pois podia ter a certeza de que os principais castelhanos desta cidade, quando falavam dele, o tinham por um homem indigno, de sangue humilde, pois tinha aceite este empreendimento para o desserviço do seu verdadeiro Rei e senhor.» Além disse: «Ele podia ter a certeza que era considerado um traidor ao ir contra o Estado de Vossa Alteza.» Todas as palavras de opróbrio que Álvares lançou a Magalhães só fortaleceram a determinação do marinheiro de levar a cabo a sua missão. Até Sebastião Álvares ficou impressionado com a convicção de Fernão de Magalhães.

«Pareceu-me que o seu coração era fiel ao que convinha à sua honra e consciência.»

Apesar da sua determinação, Fernão de Magalhães sofreu tormentos de consciência em relação à sua decisão de abandonar a pátria. «Fez uma grande lamentação», observou Sebastião Álvares, «mas que não sabia de nenhum meio como pudesse razoavelmente abandonar um Rei que lhe demonstrara tantos favores. Eu disse-lhe... que devia pesar a sua vinda para Portugal.»

Deixando Fernão de Magalhães com o seu tormento, Sebastião Álvares tentou persuadir-se a si próprio e ao Rei D. Manuel I que a expedição nunca iria para a frente. Contava com o estado mental deteriorado do anteriormente brilhante Rui Faleiro para ajudar à desonestidade portuguesa. «Falei com Rui Faleiro por duas ocasiões», relatava Álvares ao seu soberano. «Parece-me que ele está com os sentidos e o espírito transtornados... Parece-me que se Fernão de Magalhães fosse removido, Rui Faleiro seguiria o que quer que fosse que Magalhães fizesse.»

Se a frota de alguma forma conseguisse partir, Sebastião Álvares avisava que os cinco navios provavelmente não aguentariam o mar. «São muito velhos e remendados, pois observei-os quando estavam em terra para reparações. Já estão a ser reparados há onze meses e estão agora a flutuar e estão a calafetá-los na água. Subi a bordo [de um deles]

algumas vezes e asseguro a Vossa Alteza que não me inclinaria muito a navegar neles até às Canárias.» Estas ilhas ficavam apenas a alguns dias de navegação da costa ibérica e se não se podia confiar nos navios para navegar até essa distância, como é que alguma vez conseguiriam chegar às Índias?

Sebastião Álvares continuava a gabar-se de que sabia qual o caminho que a armada planeava seguir. Logo que os navios atravessassem o Atlântico, se o atravessassem, o Brasil ficaria «do seu lado direito» enquanto eles navegariam até à linha de demarcação que dividia as duas metades do mundo, a espanhola e a portuguesa. Informou erradamente o Rei de que a frota navegaria depois por mar alto para oeste e noroeste até às Ilhas das Especiarias. «Não há terras apontadas nos mapas que eles levam com eles», notava Sebastião Álvares com alegria maliciosa. «Preze a Deus Todo-poderoso que façam a mesma viagem que fizeram os Corte Real»—exploradores portugueses cuja frota se tinha afundado sem o menor rasto.

De todos os problemas descritos por Sebastião Álvares, o mais grave era o débil estado mental de Rui Faleiro. Desde que saíra de Portugal e talvez mesmo antes, o brilhante cosmógrafo exibira sinais de instabilidade. Um dos seus conhecidos dizia que Rui Faleiro «dorme muito pouco e a sua mente vagueia até quase parecer tresloucado». Outros notavam a sua irritabilidade ou afirmavam simplesmente que perdera o juízo. As provas, embora muito fragmentárias, sugerem que Rui Faleiro sofria de doença bipolar ou de alguma forma de depressão extrema. Fernão de Magalhães mantinha-se calado em relação ao assunto do estado do colega, mas à sua volta os oficiais espanhóis comentavam o perigo de levar Rui Faleiro no seu estado instável numa viagem longa e penosa. E se ele enlouquecesse, abusasse da sua autoridade como co-almirante e pusesse em perigo toda a expedição?

Até o Rei Carlos I deu importância ao estado de Rui Faleiro e a 26 de Julho de 1519, emitiu uma carta real declarando que Rui Faleiro não navegaria com Fernão de Magalhães. Em vez disso, o cosmógrafo permaneceria em Sevilha para preparar outra expedição que seguiria na esteira da de Fernão de Magalhães.

Esta violação da exclusividade dos dez anos que Carlos I concedera a Fernão de Magalhães era provavelmente um gesto para salvar a reputação e preservar a pouca dignidade que restava a Rui Faleiro, pois ele nunca se chegou a fazer ao mar.

Fernão de Magalhães pareceu aliviado por se livrar do instável Rui Faleiro; concordou com o seu afastamento desde que a frota pudesse manter os preciosos e modernos instrumentos de navegação do cosmógrafo, que foi exatamente o que aconteceu. O tesouro escondido de Rui Faleiro era constituído por trinta e cinco compassos, suplementados por uns adicionais quinze instrumentos que Fernão de Magalhães comprara em Sevilha; um astrolábio de madeira construído pelo próprio Rui Faleiro; seis astrolábios de metal de uma variedade mais vulgar; vinte e um quadrantes de madeira; e dezoito ampulhetas, algumas das quais compradas pelo próprio Fernão de Magalhães. Depois havia as cartas, vinte e quatro no total, a maioria muito secreta, todas elas extremamente valiosas. Um indivíduo não autorizado apanhado com uma carta seria severamente punido, até com a morte. Eram mantidas fechadas a cadeado e sob vigilância de guarda armada. Do número total de cartas, seis tinham sido desenhadas por Rui Faleiro.

Dezoito outras eram obra do cosmógrafo Nuno Garcia, sete delas sob a orientação de Rui Faleiro e mais onze sob a orientação de Fernão de Magalhães.

Todos estes instrumentos preciosos ficaram com a armada, à disposição de Fernão de Magalhães. A frota também transportava grande abundância de pergaminhos

em branco, bem como peles secas para fabricar ainda mais pergaminhos, se necessário, para outros mapas. Assim a equipa de Fernão de Magalhães e Rui Faleiro, a força motriz por trás da expedição desde os dias de Lisboa, foi separada. Na realidade, o maquinador da remoção de Faleiro foi provavelmente Juan Rodríguez de Fonseca e não Carlos I. Como chefe da Casa de Contratación, Fonseca há muito que procurava uma forma de alterar o acordo pelo qual dois portugueses comandavam a expedição e a doença de Rui Faleiro forneceu a desculpa de que precisava. Conta-se que Fonseca astuciosamente provocou uma contenda entre os dois camaradas portugueses ao confiar o estandarte real a Rui Faleiro, indicando que ele e não Fernão de Magalhães seria o capitão-general da armada. Diz-se que Fernão de Magalhães ficara tão encolerizado que pedira o afastamento de Rui Faleiro do empreendimento e Fonseca ficou mais do que satisfeito por lhe fazer a vontade.

Juan Rodríguez de Fonseca substituiu o aspirante a explorador por Andrés de San Martín, um cosmógrafo e astrólogo bem relacionado que procurava há muito para si próprio um papel grandioso nos assuntos da Casa. San Martín ocupou um lugar de prestígio na lista de tripulantes e chamou a si um salário generoso—30.000 maravedis adiantados, mais uns 7500 adicionais para cobrir as despesas—mas não atingiu a posição elevada de Rui Faleiro. Rui Faleiro deslumbrara os espanhóis com o seu brilhantismo, paixão e a sua aura de misticismo. Andrés de San Martín, ao contrário, era um astrônomo e astrólogo com todas as necessárias qualificações, que gozava do respeito das autoridades espanholas e nada mais.

O afastamento de Rui Faleiro abriu caminho para que Juan de Cartagena, o vedor-geral, tomasse o seu lugar. Do ponto de vista de Fonseca, a promoção tinha uma certa lógica numérica, porque a expedição teria agora um líder espanhol e um português, mas Fernão de Magalhães não via as coisas da mesma maneira.

Considerava-se o único capitão-general e Cartagena simplesmente o vedor-geral, não um co almirante. O arcebispo Fonseca tinha claramente outra opinião, pois nomeou Cartagena substituto de Rui Faleiro, especificando que era «persona conjunta». O significado exato deste título estava sujeito a várias interpretações, mas no mínimo significava que Fernão de Magalhães tinha supostamente de consultar Juan de Cartagena em relação a todos os assuntos. No máximo, significava que os dois eram co comandantes, com Cartagena, como vedor-geral, tendo uma ligeira vantagem na sua qualidade de supervisor oficial de Fernão de Magalhães.

Embora não tivesse qualquer experiência de navegação, Juan de Cartagena viu-se a chefiar uma das maiores expedições marítimas organizadas pela Espanha. Esta situação bizarra tinha muito a ver com a sua relação com o homem que o nomeara, o arcebispo Fonseca. Cartagena era considerado sobrinho de Fonseca, mas como toda a gente percebia esse termo era um eufemismo: na realidade, Cartagena era filho ilegítimo de Fonseca. Nem sequer era o único exemplo desta peculiar espécie de nepotismo. O contabilista da frota, Antônio de Coca, era o «sobrinho» do irmão de Fonseca. E não foi só isto, mas Fonseca nomeou ainda dois «amigos» íntimos e «servidores» seus como capitães de dois dos navios; eram eles Luis de Mendoza, que assumiu o comando do Victoria, e Gaspar de Quesada, do Concepción. Não surpreende que todos os três capitães nomeados por Juan Rodríguez de Fonseca—Cartagena, Quesada e Mendoza—tenham desprezado e olhado com sobranceria para Fernão de Magalhães desde o momento em que subiram a bordo.

Aqui estava, finalmente, a vingança de Fonseca sobre Fernão de Magalhães. Não interessava o que dizia o contrato, Fonseca conseguira abafar a autoridade de Fernão de Magalhães e, potencialmente, o seu quinhão dos lucros da expedição, nomeando o filho natural e aliados íntimos

para quase todos os lugares importantes na armada. Colectivamente, seriam eles, e não Fernão de Magalhães, que teriam a última palavra a dizer em relação à disposição da frota e das suas finanças. Seriam eles, e não Fernão de Magalhães, que decidiriam a distribuição do pessoal e dos recursos. Fernão de Magalhães ainda detinha a posição de capitão-general, era verdade, mas tinha o seu poder reduzido; do ponto de vista de Fonseca, Fernão de Magalhães servia às ordens dos seus capitães castelhanos, em vez de ser ao contrário. Estas combinações faziam com que fosse impossível para Fernão de Magalhães e os seus capitães tomarem decisões na melhor das circunstâncias, mesmo que sentissem boa vontade uns em relação aos outros. E se lhes faltassem a confiança e o respeito mútuos, que era muito mais provavelmente o caso, preparava-se o cenário para infundáveis desafios à autoridade de Fernão de Magalhães, por outras palavras, para amotinação.

Não contente com o afastamento de Rui Faleiro, o arcebispo voltou a sua atenção maligna para Juan de Aranda, que apresentara pela primeira vez Fernão de Magalhães à corte castelhana. Juan Rodríguez de Fonseca lançou uma investigação aos acordos de negócios de Juan de Aranda com Fernão de Magalhães e Rui Faleiro; todos três foram interrogados separadamente. Sob juramento, Fernão de Magalhães descreveu as gratificações que Juan de Aranda recebera pelos serviços que prestara aos exploradores e o acordo assinado de repartirem uma parte dos lucros com Aranda. A 15 de Junho de 1519, o próprio Juan de Aranda apresentou-se perante o Supremo Conselho das Índias e saiu-se bem em relação a tudo. Servira os interesses da coroa espanhola nos seus negócios com Magalhães e Faleiro, e em relação à sua quota-parte na expedição, era o costume da época.

Apesar destas indicações favoráveis, o Supremo Conselho censurou Aranda pelas suas ações, declarando que cometera um ato criminoso ao receber dinheiro de

Fernão de Magalhães; a sentença foi assinada pelo presidente do conselho, que acontecia ser o arcebispo Fonseca. Duas semanas depois, a coroa espanhola acatou as acusações do conselho contra Aranda e afastou-o de qualquer ulterior envolvimento com a expedição. Em suma, caiu em desgraça. Fonseca podia ter apontado as mesmas faltas a Magalhães e a Faleiro, mas eles não eram os alvos do inquérito, que concluiu que estes homens estavam inocentes de qualquer escândalo. Com a purga do instável Faleiro e agora do ávido Aranda, Fernão de Magalhães só poderia ter tido uma sensação de alívio misturada com medo do que o todo-poderoso Fonseca pudesse fazer a seguir à Armada de Molucas.

Aproximando-se a data da partida, Fernão de Magalhães voltou a sua atenção para a questão complicada e extremamente dispendiosa do abastecimento de mantimentos aos navios. Durante os longos meses de preparação, os cinco navios de Fernão de Magalhães estiveram atracados numa doca conhecida como Puerto de Las Muelas, porque estava pavimentada com mós. Foi aqui, na doca das mós, que os navios receberam todos os equipamentos de navegação, armas, provisões e apetrechos que levariam na viagem.

Era a única doca onde se permitia que o vinho, uma parte essencial da dieta dos marinheiros, fosse carregado para bordo. A doca, e a zona à volta, pulsava de atividade, as águas constantemente agitadas por pequenos barcos para lá e para cá, as ruas cheias de carroças transportando provisões, todas elas controladas pelos inspetores da alfândega que verificavam se os mercadores pagavam as suas tarifas—e retribuições—às autoridades competentes.

Fernão de Magalhães abordou a tarefa do abastecimento de mantimentos com tanta atenção prestada aos pormenores como o fizera quando se tratara de apetrechar os navios e com boas razões. A comida representava um investimento considerável: 1.252.909 maravedis, quase

tanto quanto o custo de toda a frota e esse número cobria apenas comida suficiente para aguentá-los durante a primeira ou segunda etapas da viagem. Esperava-se que os marinheiros procurassem comida adicional em quase todos os portos e no próprio oceano.

Da comida que Fernão de Magalhães carregou em Sevilha, quase quatro quintos consistiam apenas de dois itens, vinho e biscoitos de bordo. O vinho era considerado o mais importante; era livre de impostos e exigia-se que um funcionário viesse a bordo verificar se não tinha avinagrado ou sido contaminado.

O vinho era armazenado em barris, que eram cuidadosamente conservados, e em cascos selados com uma rolha e com breu. Eram meticulosamente acondicionados a bordo dos navios segundo um plano concebido para maximizar a utilização do espaço limitado por baixo dos tombadilhos.

Os biscoitos de bordo, o outro artigo da dieta execrável dos marinheiros, consistiam de farinha grosseira de trigo, incluindo a casca, amassada com água quente (nunca água fria), e cozinhada duas vezes. O resultado, um biscoito duro e quebradiço, chamado biscocho, era armazenado até um mês antes de ser vendido. Inevitavelmente, o biscoito degradava-se nas condições de umidade no mar e quando ficava mole e podre e não comestível era chamado maçamorra; os marinheiros ferviam aquilo até que se transformava numa papa conhecida como calandra, que se dizia ser tão horrível que até marinheiros a morrer de fome a recusavam.

Os navios também levavam farinha guardada em barricas de madeira, para ser amassada com água do mar e depois frita numa espécie de tortilha, bem como carne, geralmente porco, toucinho, presunto e especialmente carne de vaca salgada. E alguma carne entrava a bordo viva.

A frota transportava sete vacas e três porcos; eram abatidos mesmo antes ou logo depois da partida; de outra forma, comeriam uma grande quantidade de comida valiosa. A sua presença transformava o navio num estábulo flutuante, com um odor a condizer. Barricas de queijo, amêndoas não descascadas, mostarda e barris de figos foram também carregados a bordo dos navios. Por mais inverosímil que pareça, a frota de Fernão de Magalhães transportava peixe—sardinhas, bacalhau, anchovas e atum—todo ele seco e salgado. Na expectativa de apanhar peixe fresco em caminho, os porões dos navios incluíam uma quantidade generosa de linha de pesca e um fornecimento apreciável de anzóis. Havia pouco no capítulo de legumes frescos; em vez deles, os marinheiros consumiam grão-de-bico, feijão, arroz, alho, amêndoas, lentilhas. Toda a fruta era de conserva. As uvas passas, um particular alimento favorito dos marinheiros, apareciam em duas variedades, «passas de sol», secas ao ar, e «passas de lixívia», fervidas numa solução leve de lixívia. Fernão de Magalhães também levava com ele conservas de geleia e compota, incluindo uma compota de cidra conhecida como «diacitrón». Os oficiais trouxeram com eles um acepipe que era polpa de marmelo, carne de membrillo, uma compota feita do fruto pequeno e duro, parecido com a maçã. No decurso da viagem, a compota de marmelo desempenharia um papel crucial nas vidas dos marinheiros e também na de Fernão de Magalhães.

Havia barris cheios de vinagre, que era usado como desinfetante quer para os navios quer para a água contaminada. Em raras ocasiões, marinheiros esfomeados adicionariam vinagre aos biscoitos de bordo podres. O açúcar e o sal também tinham o seu lugar na lista dos mantimentos. O sal era abundante e era utilizado para conservar a carne e o peixe durante a viagem, enquanto que o açúcar era escasso. Era administrado aos marinheiros que estavam doentes, mas não utilizado na comida. O mel,

muito mais barato, servia como adoçante universal. Estes mantimentos implicavam uma dieta pouco saudável, rica em sal, pobre em proteínas e a que faltavam as vitaminas que os marinheiros precisavam para se proteger dos rigores do mar. Dada a insuficiência e volatilidade do seu abastecimento de comida, não surpreende que a primeira preocupação de Fernão de Magalhães ao chegar aos portos de escala fosse reabastecer o seu stock e, com ele, a saúde e moral dos seus marinheiros.

Contendas a respeito da composição da tripulação e respectivo soldo atormentaram Fernão de Magalhães até ao momento da partida da frota de Sevilha. Três dos seus pilotos espanhóis exigiam ser pagos da mesma forma do que os mais experientes pilotos portugueses que Fernão de Magalhães tinha ao seu serviço, mas Carlos I recusou, recordando-lhes que já tinham sido ricamente recompensados com um ano completo de salários adiantados, alojamento gratuito em Sevilha e a perspectiva de serem distinguidos com o grau de Cavaleiro.

A composição da tripulação gerou maior controvérsia. Suspeitava-se que Fernão de Magalhães enchia a lista de tripulantes com os seus compatriotas, mas a realidade era que os marinheiros espanhóis experientes dispostos a alistar-se para a viagem eram escassos e por isso ele foi forçado a incluir muitos estrangeiros. A Casa de Contratación decretou que Fernão de Magalhães devia limitar toda a tripulação a um total de 253 homens, incluindo criados de bordo. Se não obedecesse a este constrangimento, avisava severamente a Casa, as culpas do «escândalo ou prejuízo» resultante ser-lhe-iam atribuídas, «como aconteceria com qualquer pessoa que escolhesse desobedecer a uma ordem real». Quando a lista de tripulantes da armada, inchada com espanhóis bem relacionados, excedeu este número, a Casa parou de súbito com os vacilantes preparativos e avisou Fernão de Magalhães. E quando ele contratou não menos de dezassete

marinheiros aprendizes, ou grumetes, foi forçado a deixá-los ir embora. Foi-lhe recordado que posições-chave como guarda-livros e tesoureiros deviam ser preenchidas por espanhóis. Fernão de Magalhães protestou que retivera os serviços de apenas dois tesoureiros portugueses e rogou por escrito à Casa que deixasse os homens que ele alistara seguir nos navios, sem olhar a nacionalidades. Se não pudesse ficar com a tripulação que queria, insistia que abandonaria a expedição.

A Casa não deixou as coisas ficarem por aqui. No dia antes da partida da frota de Sevilha, a 9 de Agosto de 1519, Fernão de Magalhães foi convocado a meio dos preparativos frenéticos de última hora para atestar que tinha feito todos os esforços para contratar oficiais e membros da tripulação espanhóis em vez de estrangeiros. Ele tinha, de fato, feito todos os possíveis para agir de acordo com o que lhe tinham pedido e foi inchado de orgulho que prestou a sua declaração sob juramento.

«Proclamei [através de um pregoeiro] nesta cidade [Sevilha], nas praças e mercados e locais movimentados e ao longo do rio que qualquer pessoa—marinheiros, criados de bordo, calafates, carpinteiros e outros oficiais—que quisesse ingressar na Armada me devia contactar, ao capitão, ou falar com os mestres do navio, e também mencionei os salários estipulados pelo Rei. Os marinheiros receberiam 1200 maravedis, os criados de bordo 800 maravedis, os pajens 500 maravedis por mês e os carpinteiros e calafates cinco ducados todos os meses. Nenhum dos aldeãos nascidos aqui quis ingressar na Armada.» E essa era a verdade. Os marinheiros qualificados eram raros em Sevilha e marinheiros qualificados dispostos a arriscar as suas vidas numa viagem às Ilhas das Especiarias ainda mais raros.

Desesperado para recrutar tripulantes experientes para a expedição, Fernão de Magalhães lançou a sua rede ainda mais longe. Enviou o seu aguazil a Málaga com uma carta

da Casa de Contratación indicando os salários e benefícios que os homens que ingressassem na Armada de Molucas receberiam. Outros oficiais espalharam-se por portos conhecidos como Cádiz à procura de homens interessados, mas os dispostos a arriscar as suas vidas numa viagem para o desconhecido provaram ser escassos. «Não consegui encontrar pessoas suficientes», explicou Fernão de Magalhães, «por isso aceitei todos os estrangeiros de que precisávamos como gregos e homens de Veneza, Gênova, Sicília e França.» Embora não o tivesse dito, poucos marinheiros espanhóis queriam navegar sob as ordens de um capitão português.

Como as coisas se apresentavam na altura da partida, Fernão de Magalhães tinha permissão para contratar apenas uma dúzia de portugueses; na realidade levava quase quarenta com ele. À última hora sacrificou três parentes que tinha discretamente alistado, entre eles um piloto aprovado pela Casa, mas manteve postos para pelo menos outros dois: Álvaro de Mesquita, um parente pelo lado materno e Cristóvão Rebelo, o seu filho ilegítimo.

Os compromissos de última hora em relação à composição da tripulação aplacaram a Casa e o capitão-general recebeu a autorização final para prosseguir com a sua expedição. Para garantir esta viagem, sacrificara a sua fidelidade à pátria, a sua parceria com Rui Faleiro e uma quantidade considerável da sua autoridade como capitão-general, mas conseguira manter intacta a sua missão essencial.

Passados doze meses de preparativos cuidadosos, a Armada de Molucas estava por fim pronta para conquistar o oceano.

Mesmo antes da partida, os oficiais e tripulação dos cinco navios que formavam a frota assistiram a uma missa em Santa Maria de La Victoria, situada em Triana, o bairro dos marinheiros.

Durante a cerimônia, o representante de Carlos I, Sancho Martínez de Leiva, presenteou Fernão de Magalhães com a bandeira real enquanto o capitão-general se ajoelhava diante de uma representação da Virgem. Assinalou-se assim a primeira ocasião em que Carlos I concedeu as insígnias reais a um não-castelhano. Fernão de Magalhães sentiu certamente que ficava agora investido com a confiança total do Rei.

Ainda ajoelhado, com a cabeça inclinada, Fernão de Magalhães jurou que era o fiel servidor do Rei, que cumpriria todas as suas obrigações para garantir o êxito da expedição e, quando acabou, os capitães repetiram o juramento e juraram obedecer a Fernão de Magalhães e segui-lo no seu caminho, levasse esse caminho onde levasse.

Entre os que assistiam em Santa Maria de La Victoria nesse dia estava um estudioso veneziano chamado Antônio Pigafetta que passara longos anos ao serviço de Andrea Chiericati, um emissário do Papa Leão X. Quando o Papa nomeara Chiericati embaixador na corte de Carlos I, Antônio Pigafetta, que tinha cerca de trinta anos nessa altura, seguiu o diplomata para Espanha. Segundo a sua própria descrição, Pigafetta era um homem de saber (gabava-se de ter «lido muitos livros») e de convicções religiosas, mas também tinha uma sede de aventuras ou, como dizia «uma ânsia de experiências e glória».

Tendo tido conhecimento da expedição de Fernão de Magalhães às Ilhas das Especiarias, sentiu que o destino o chamava e escusou-se dos círculos diplomáticos para procurar o famoso navegador, chegando a Sevilha em Maio de 1519, a meio dos febris preparativos para a expedição. Nos vários meses seguintes, ajudou a reunir instrumentos de navegação e insinuou-se na confiança de Fernão de Magalhães. Antônio Pigafetta rapidamente começou a idolatrar o capitão-general, apesar das suas diferentes nacionalidades e ficou impressionado com o carácter

ambicioso e perigoso da missão. No entanto, Pigafetta decidiu que tinha de ir também. Embora lhe faltasse experiência de mar, tinha recursos financeiros e impecáveis referências papais que o recomendavam.

Aceitando um salário de apenas 1000 maravedis, ingressou na lista como sobressaliente, um supranumerário, recebendo quatro meses do seu modesto soldo adiantados.

Fernão de Magalhães, que não deixava nada ao acaso, tinha um trabalho para Antônio Pigafetta; o jovem diplomata italiano deveria manter um registo da viagem, não o diário de bordo do piloto, seco e factual, mas um relato mais pessoal, cheio de historietas, de estilo livre, na tradição de outras obras populares de viagens dessa época; estas obras incluíam livros da autoria do cunhado de Fernão de Magalhães, Duarte Barbosa; de Ludovico di Varthema, outro italiano que visitara as Índias; e de Marco Polo, o viajante italiano mais célebre de todos eles. Não fazendo segredo da sua ambição de ocupar o seu lugar nas letras ao lado deles, Antônio Pigafetta aceitou prontamente o trabalho. A sua lealdade pertencia apenas a Fernão de Magalhães, não a Juan de Cartagena ou a qualquer dos outros oficiais. Para Pigafetta, a Armada de Molucas era o resultado tangível da temeridade de Fernão de Magalhães e se a expedição fosse bem sucedida seria o resultado da perícia de Fernão de Magalhães e da vontade de Deus—disso Pigafetta tinha a certeza absoluta.

Desde o momento em que a armada saiu de Sevilha, Pigafetta manteve um diário dos acontecimentos que gradualmente evoluiu de uma narrativa rotineira da vida a bordo para um diário tremendamente gráfico e franco que serve como o melhor registo da viagem. Levou a sério o seu papel de cronista oficial da expedição e o relato ferveja de pormenores botânicos, linguísticos e antropológicos. É também um registo humano e compassivo escrito num tom diferente, ingênuo embora culto, piedoso embora devasso. De entre o punhado de genuínas crônicas sobre terras

estranhas disponíveis na época, só a de Pigafetta preservou momentos de autolamentação e humor; só a sua traiu os medos reais, as alegrias e a ambivalência sentidas pela tripulação. A narrativa antecipa uma sensibilidade moderna onde as dúvidas pessoais e a revelação têm os seus papéis. Se Fernão de Magalhães era o herói da expedição, o seu Dom Quixote, um cavaleiro percorrendo o mundo numa demanda louca, vã e, contudo, magnífica, Antônio Pigafetta pode ser considerado o seu anti-herói, o seu Sancho Pança, inabalavelmente leal ao seu senhor, ao mesmo tempo que lança um olhar céptico, cáustico ao que se passa à sua volta.

A sua fome de experiência torna possível sentir a viagem de Fernão de Magalhães como os próprios marinheiros a sentiram e ver este extraordinário navegador a lutar contra os limites do conhecimento, da lealdade dos seus homens e da sua própria natureza obstinada.

Antônio Pigafetta não foi o único a escrever um diário durante a viagem. Francisco Albo, o piloto do *Trinidad* mantinha um diário de bordo e alguns dos marinheiros sobreviventes prestaram longas entrevistas e depoimentos quando regressaram a Espanha, ou escreveram os seus próprios relatos de memória. A pletora de impressões em primeira mão sobre a viagem, combinadas com os registos espanhóis fantásticamente pormenorizados, tornam possível recriar e compreender essa viagem de uma variedade de perspectivas, que vão desde o profundamente pessoal e ocasionalmente anedótico até ao oficial e legalista; ambos, realeza e marinheiros vulgares têm a sua voz expressa nesta epopeia de descobrimentos.

Uma limitação importante dominou todos os relatos, por mais variados que sejam.

Fornecem apenas a perspectiva europeia sobre uma viagem que afetou nações e culturas em todo o mundo, muitas vezes de forma profunda. Não há testemunhos dos indivíduos que a frota de Fernão de Magalhães visitaria.

Ocasionalmente, conseguimos vislumbrar alusões perturbadoras sobre as reações dos que a armada visitaria e sobre o que eles pensavam dos intrusos nos seus navios negros, esses homens que vinham de muito longe, homens que traziam ofertas, mas também armas.

A partida de Fernão de Magalhães afetou profundamente a sorte dos que deixou para trás. A mulher, Beatriz, grávida do segundo filho, vivia sossegadamente na cidade sob a proteção do pai. Recebia um estipêndio mensal, como estava especificado no contrato de Fernão de Magalhães, mas era de fato uma refém das autoridades espanholas. Se chegassem notícias a Sevilha de que Fernão de Magalhães tivesse feito alguma coisa inconveniente durante a expedição ou tivesse mostrado deslealdade para com Carlos I, seria a primeira pessoa que os agentes do Rei procurariam.

Embora parecesse que Fernão de Magalhães colocara a mulher grávida e o filho pequeno em risco no ambiente hostil de Sevilha, tomara na realidade grandes precauções para assegurar o seu futuro — e a sua própria glória póstuma—no seu testamento, datado de 24 de Agosto de 1519. Fernão de Magalhães sabia por experiência própria os riscos de embarcar na sua viagem de descobrimento. Sabia que em todos os dias da viagem estaria à mercê de forças que dificilmente poderia prever, forças que apenas a sua ardente fé em Deus e lealdade inabalável ao Rei Carlos I seriam capazes de o ajudar a superar. Embora cobiçasse a fama e as recompensas de uma viagem bem sucedida, percebia que poderia morrer muito longe de casa, numa parte do mundo que era ainda um espaço em branco nos mapas europeus. O conhecimento deste fato deu ao seu testamento um peso e premência especiais.

No testamento, Fernão de Magalhães deixava milhares de maravedis a várias igrejas e ordens religiosas, todas elas em Sevilha, que designava como sua morada permanente nesta vida e na próxima: «Desejo, se morrer nesta cidade de

Sevilha, que o meu corpo possa ser enterrado no mosteiro de Santa Maria de La Victoria em Triana—bairro e circunscrição da cidade de Sevilha—na sepultura para mim reservada; e se morrer nesta dita viagem, desejo que o meu corpo possa ser enterrado numa igreja dedicada a Nossa Senhora, no local mais próximo de onde a morte me apanhar e eu morra.» Apresentava planos muito específicos e pios para as suas cerimônias fúnebres: «E desejo que no dito dia do meu enterro sejam ditas trinta missas sobre o meu corpo—duas cantadas e vinte e oito regadas e que elas me façam a oferenda do pão e do vinho e as velas que os meus executores desejem; e desejo que no dito mosteiro de Santa Maria de La Victoria seja dita uma missa do trigésimo dia pela minha alma e que sejam dadas as habituais esmolas para esse fim; e desejo que no dito dia do meu enterro se vistam três homens pobres—como indiquei aos meus executores—e que a cada um se dê uma capa de tecido cinzento, uma camisa e um par de sapatos, para rezarem a Deus pela minha alma; e também desejo que no dito dia do meu enterro seja dada comida aos ditos três pobres e a doze outros, para que rezem pela minha alma.»

Fernão de Magalhães assegurou-se que todos os reconhecidos membros da família e dependentes ficariam bem protegidos. Especificou que o dote inteiro de Beatriz de 600.000 maravedis fosse devolvido; que o seu filho ilegítimo, Cristóvão Rebelo, a quem chamava o «meu pajem», recebesse um legado de 30.000 maravedis e que o seu escravo, Henrique, fosse libertado. Uma vez que Henrique, tal como Cristóvão, acompanharia Fernão de Magalhães na viagem às Ilhas das Especiarias, os termos da sua liberdade eram de particular interesse: «Declaro e ordeno como livre e liberto de qualquer obrigação de cativo, sujeição e escravatura, o meu escravo capturado Henrique, mulato, nativo da cidade de Malaca, com a idade de vinte e seis anos aproximadamente, que a partir do dia da minha morte para sempre o dito Henrique possa ser livre

e alforriado e liberto, isento e desobrigado de qualquer obrigação de escravatura e sujeição e possa agir como ele desejar e julgar apropriado.»

Tudo isso mais 10.000 maravedis.

Fernão de Magalhães visionava deixar para trás um grande império. Deixava a Rodrigo, «o meu filho legítimo», junto com quaisquer outros herdeiros varões legítimos que pudesse ter com Beatriz Barbosa, todos os direitos e títulos que Carlos I lhe outorgara para a viagem às Ilhas das Especiarias; por outras palavras, estas crianças poderiam crescer e vir a ser governantes de terras distantes, administradas pela Espanha e dessa forma governantes muito ricos. Tudo o que Fernão de Magalhães pedia é que dessem uma porção dos seus rendimentos à mãe, transformando-a numa viúva rica. E mesmo que ela voltasse a casar depois da morte de Fernão de Magalhães: «Desejo que lhe seja dada e paga a soma de dois mil dobrões espanhóis.»

O testamento cobria qualquer eventualidade que pudesse suceder a um grande explorador como Fernão de Magalhães—excepto o que na realidade aconteceria logo que partiu de Sevilha.

Os portugueses reagiram com amargura à partida iminente da Armada de Molucas. O Rei D. Manuel I ordenou a perseguição dos parentes de Fernão de Magalhães que tinham ficado na pátria. Para tornar pública a sua desonra, foram enviados vândalos à propriedade da família em Sabrosa; arrancaram o brasão dos Magalhães dos portões e esmagaram-no no solo. Mesmo parentes jovens de Fernão de Magalhães viram-se objecto de irrisão e foram apedrejados. Receando pelas suas vidas, fugiram do país. Francisco de Silva Telles, que afirmava ser sobrinho de Fernão de Magalhães, por fim procurou asilo na colônia portuguesa do Brasil, onde ditou instruções que sugerem a profundidade da vergonha suscitada pela traição de Fernão de Magalhães: «Ordeno a todos os meus parentes e

herdeiros para não porem qualquer outra pedra ou escudo de armas na minha casa... em Sabrosa porque quero que fiquem para sempre apagados, como prescrito pelo nosso senhor e Rei, como castigo pelo crime de Fernão de Magalhães se ter passado para Castela.» No caso de outras pessoas da família aceitarem Fernão de Magalhães, o sobrinho avisava que se recusaria a reconhecê-las «se soubesse que tinham alimentado sentimentos e desígnios tão baixos e ruinosos para as suas famílias, como tinha acontecido a mim e ao meu pai, que fomos obrigados a abandonar as nossas casas devido à vergonha e receio que os nossos vizinhos nos atacassem, pois eles não podiam com justiça tolerar aquele que foi contra Portugal, a sua terra natal, para servir os castelhanos, os nossos inimigos naturais». Abandonada, a propriedade dos Sabrosa caiu na ruína e surgiu outra casa no local. A pedra que outrora levara o brasão de Fernão de Magalhães teve um destino especial: foi coberta de excremento.

Capítulo III—A TERRA DO NUNCA.

Veio então a TEMPESTADE, Que foi potente e cruel: A golpes das suas asas Empurrou-nos rumo ao sul.

«No dia dez de Agosto», regista Antônio Pigafetta no seu diário, «a armada, abastecida do necessário para o mar e tendo nos cinco navios pessoas de diversas nações em número de duzentos e trinta e sete no total, estava pronta para partir de... Sevilha, e descarregando muita artilharia fizemo-nos à vela apenas com a vela do traquete.» A contagem de Pigafetta omitiu provavelmente cerca de vinte membros da tripulação que iam também a bordo dos navios.

Apenas Fernão de Magalhães ficou para trás, para resolver coisas de última hora; juntar-se-ia à frota pouco antes da sua partida final de Espanha.

Para chegar ao Atlântico, os cinco navios, com as bandeiras içadas, venceram o sinuoso rio Guadalquivir, cujos perigos testavam imediatamente as capacidades dos pilotos. Alimentado por água da chuva no Inverno e neves derretidas na Primavera e no Verão, o Guadalquivir deságua no Golfo de Cádiz. Os últimos sessenta quilômetros, atravessando uma extensão aparentemente interminável de restingas chamadas Las Marismas, apresentavam perigos especiais. Bancos de areia escondidos, cascos de naufrágios e zonas de pouca profundidade espreitavam sob as águas turvas do rio e ocasionalmente estes obstáculos castigavam com o desastre uma expedição mesmo antes de chegar a mar alto.

Antônio Pigafetta, desconhecendo os problemas da navegação, ficou de súbito alertado para os perigos do Guadalquivir. «Havia uma ponte sobre o rio através da qual se ia para Sevilha, ponte essa que estava em ruínas,

embora duas colunas tivessem ficado no fundo das águas. Por isso é preciso ter homens experientes do campo para nos indicarem o canal adequado para passar em segurança entre essas duas colunas, por receio de bater nelas.»

Embora derrotados e expulsos de Espanha, os mouros tinham deixado as suas marcas indeléveis na alma, paisagem e linhagem de sangue espanholas. «Indo por este rio passamos por um local chamado Gioan de Farax, onde havia uma grande colônia de mouros», nota Pigafetta sobre um acampamento. O próprio nome Guadalquivir derivava do original árabe, Wadi al-Kabir, significando «grande rio», como os governantes árabes da região o designavam. E, como toda a gente a bordo destes navios sabia, os piratas mouros ainda rondavam a costa espanhola, à procura de navios carregados com bens preciosos e, sobretudo, com armas—navios como os da Armada de Molucas.

Uma semana depois de sair de Sevilha, a frota chegou à aconchegada cidade costeira de Sanlúcar de Barrameda, o ponto final de partida para o Mar Oceano.

«Entra-se com o vento oeste e parte-se com vento leste», diz Pigafetta, repetindo o conhecimento que aprendera recentemente. À chegada, a tripulação encontrou um porto de mar varrido pelo vento, aparentemente suspenso no fim do mundo e reverberando com um sentimento de aventura. Ao longo dos vários séculos, Sanlúcar de Barrameda assistira à passagem de uma sucessão de conquistadores, de romanos a árabes até, mais recentemente, ao Rei Afonso X, que a reclamara em 1264. Em 1498, Cristóvão Colombo escolhera-a como ponto de partida para a sua terceira viagem ao Novo Mundo e Fernão de Magalhães poderia ter escolhido o mesmo porto para anunciar que planeava avançar a partir dos feitos de Colombo e excedê-los.

Para além da desordenada cidade ficavam as águas agitadas do Atlântico. Para Fernão de Magalhães e a sua tripulação, a massa de água era apenas conhecida como o

Mar Oceano, que se acreditava envolver o globo. A visão destas águas verdes fervilhantes acelerava a pulsação de todos os marinheiros; as suas vidas dependiam da conquista deste elemento. Muitos navios tinham partido de Sanlúcar de Barrameda, e alguns tinham tido a sorte de voltar de portos distantes e novas terras descobertas, mas nenhum circum-navegara o mundo inteiro.

Fernão de Magalhães assumiu o comando da frota mesmo antes da partida e assegurou-se de que os seus marinheiros levavam uma vida piedosa durante o que poderiam ser os seus últimos dias em terra. «Alguns dias depois, o capitão-general foi ao longo do dito rio no seu barco e os mestres de outros navios com ele», escreve Pigafetta, «e ficamos por alguns dias no porto para ouvir missa em terra numa igreja chamada Nossa Senhora de Barrameda perto de Sanlúcar, onde o capitão-general ordenou que todos os da armada se confessassem antes de irem mais longe. Onde mostrou aos outros como proceder. Além disso não permitiria que nenhuma mulher, fosse quem fosse, viesse a bordo da frota e dos navios, por muito boas razões.»

O estilo autocrático de Fernão de Magalhães estendia-se para além da observância da religião. Para reprimir as dissidências, escreve Pigafetta, Fernão de Magalhães escondeu o objectivo último da expedição dos seus marinheiros de menor graduação. «Não declarou na totalidade a viagem que queria fazer, com receio de que as pessoas por assombro e medo se recusassem a acompanhá-lo numa viagem tão longa como ele tinha em mente empreender, tendo em conta as grandes e violentas tempestades do Mar Oceano para onde ele iria.» A afirmação precisa de ser clarificada. Como homem de mar português, Fernão de Magalhães estava acostumado ao sigilo quando se tratava de viagens de descobrimentos; era essa a maneira de agir portuguesa. Contudo, toda a gente percebia que a frota tinha como destino as Ilhas das

Especiarias; até se chamava a Armada de Molucas. Talvez Antônio Pigafetta quisesse dizer que Fernão de Magalhães pretendia guardar para si o seu plano de encontrar um estreito—um caminho marítimo que conduzisse ao Oriente—até que fosse demasiado tarde para membros desleais da tripulação desertarem. Inevitavelmente, o plano implicava problemas, pois quando a frota encontrasse tempestades, depois águas que não vinham nos mapas e finalmente se pusesse a procurar um estreito desconhecido, os homens que ele, de certo modo, enganara para o acompanharem, provavelmente, rebelar-se-iam contra ele.

Nas páginas do seu diário, Antônio Pigafetta confessa uma outra razão muito mais preocupante para o sigilo invulgar de Fernão de Magalhães:

«Os mestres e capitães dos outros navios da sua companhia não gostam dele.

Não sei por que razão, a não ser que seja por ele, o capitão-general, ser português e eles serem espanhóis e castelhanos, povos que há muito tempo sentem rancor e malevolência uns pelos outros.»

Para afirmar a sua autoridade sobre os seus capitães melindrosos e litigiosos, Fernão de Magalhães deu ordens rigorosas de navegação, destinadas a reforçar a sua inquestionável autoridade. Eram «regulamentos bons e honrados», nas palavras de Antônio Pigafetta e consistentes com os procedimentos seguidos por outras frotas da época. «Primeiro, o dito capitão-general desejava que o seu navio fosse à frente dos outros navios e que os outros o seguissem; e com esse fim transportava à noite na popa do seu navio um archote ou facho de madeira a arder, a que chamam uva farol, para os seus navios não o perderem de vista. Por vezes colocava uma lanterna, outras vezes uma corda grossa de junco alumiado, chamada trenche, que era feita de junco ensopado em água e batido e depois seco ao sol ou ao fumeiro.» Se o navio almirante, *Trinidad*, fazia sinais, os outros deviam responder; dessa forma, Fernão de

Magalhães conseguia saber se a sua frota o estava a seguir. «E quando ele desejava alterar a rota porque o tempo mudara, ou o vento era contrário, ou queria reduzir a velocidade, mostrava duas luzes. E se queria que os outros arriassem o cutelo (que é uma parte da vela acoplada à vela grande) mostrava três luzes. Assim com as três luzes, mesmo que o tempo estivesse bom para navegar mais rápido, ele queria indicar que o dito cutelo devia ser arriado, para que a vela grande pudesse mais depressa e mais facilmente ser amainada e ferrada quando o mau tempo chegasse de repente.»

Quatro luzes no Trinidad assinalavam que os outros navios deviam amainar as velas. Se o vigia de súbito descobrisse terra à vista, ou mesmo um rochedo, Fernão de Magalhães fazia sinais e luzes ou dispararia uma bombarda. Fernão de Magalhães estabeleceu um sistema tradicional de quartos de vigia, uma precaução essencial. Haveria três quartos: «o primeiro ao anoitecer, o segundo à meia-noite e o terceiro perto da madrugada... E todas as noites os ditos quartos mudavam, ou seja, aquele que tinha feito o primeiro quarto fazia no dia seguinte o segundo e o que tinha feito o segundo fazia então o terceiro. E assim desta maneira mudavam todas as noites.

Então o capitão [general] ordenou que estes regulamentos, quer em relação aos sinais quer em relação aos quartos de vigia, fossem estritamente observados, para que a sua viagem pudesse ser feita com maior segurança.»

As medidas rigorosas tomadas por Fernão de Magalhães exigiam disciplina da parte de uma tripulação inexperiente que carecia de respeito pelo capitão-general.

Os aspectos mais inócuos do regulamento—a exigência de que todos os navios se apresentassem ao Trinidad ao escurecer—é que provocavam mais ressentimento porque demonstravam que Fernão de Magalhães, e mais ninguém, exercia o cargo de líder da Armada de Molucas.

Desembocando da foz do rio Guadalquivir a 20 de Setembro de 1519, os cinco navios da armada mergulharam no Oceano Atlântico. Juan de Escalante de Mendoza, um experimentado homem de mar espanhol, descreveu a alegria e frenesi de sair de Sanlúcar de Barrameda para o Atlântico. «Quando chegou a hora em que tinham de se fazer à vela», escreveu, «o piloto ordenou aos homens que içassem todas as âncoras menos uma e que amarassem o cabo da última âncora ao cabrestante... e com as vergas e as velas ao alto, ordenou a dois grumetes que subissem ao mastro do traquete e se preparassem para desferrar as velas quando isso lhes fosse ordenado e indicado.» Por entre a confusão de atividade, intrincadamente coreografada, a bordo dos navios, os oficiais gritavam ordens, mas as suas palavras nesse momento crucial soavam mais como orações do que como comandos. «E se o piloto especial para os bancos de areia da foz dizia que era tempo de se fazer à vela, o piloto do navio gritaria o seguinte para os dois homens no alto da verga: "Libertem a corda da vela do traquete, em nome da Santíssima Trindade, Pai, Filho e Espírito Santo, três pessoas num só Deus, que possam estar connosco e dar-nos uma viagem boa e segura e levar-nos e fazer-nos regressar em segurança às nossas casas!"» Com estas palavras a vibrar-lhes nos ouvidos, os marinheiros içaram as cordas de cânhamo que seguravam as âncoras, fizeram-se à vela e sentiram a brisa a arrefecer-lhes os rostos. Os navios ganharam velocidade e a linha da costa começou a ficar para trás; agora já não havia volta possível. Ou aguentariam todos ou seriam todos destruídos. Para alcançar o seu objectivo, Fernão de Magalhães teria de dominar quer o grande Mar Oceano quer um mar de ignorância.

Era um sonho tão antigo quanto a imaginação: uma viagem aos confins da terra.

Contudo, até à Época dos Descobrimentos fora apenas um sonho. Na altura, a Europa era profundamente ignorante

em relação ao mundo de uma maneira geral.

Fernão de Magalhães empreendeu a sua ambiciosa viagem num mundo governado por superstições, povoado por criaturas estranhas e demoníacas e ressoando com uma ânsia de redenção religiosa. Para o indivíduo vulgar, o mundo para além da Europa assemelhava-se aos reinos fantásticos descritos nas Mil e Uma Noites, uma colecção de contos que incluía as «Sete Viagens de Sindbad o Marinheiro». Fazer-se ao mar era a coisa mais aventureira que se podia fazer, o equivalente renascentista de ser um astronauta, mas a probabilidade de morte e desastre era muito maior. Hoje em dia, não há locais por descobrir na terra; na época do GPS, ninguém precisa de se perder. Mas na Época dos Descobrimentos, mais de metade do mundo estava ainda por explorar, não estava cartografada e não era compreendida pelos Europeus. Os marinheiros receavam poder literalmente navegar para lá do fim do mundo. Acreditavam que monstros marinhos espreitavam nas profundezas salgadas, à espera para os devorarem. E quando atravessassem o equador, que o oceano ferveria e os escaldaria até à morte.

Algumas das ideias mais arraigadas sobre o mundo em geral vinham de Plínio, o Velho, que morreu durante a erupção do Monte Vesúvio em 79 d. C. A sua enciclopédica História Natural, em muitos volumes, redescoberta e amplamente consultada no Renascimento, procurava reunir tudo o que se sabia sobre o mundo natural: montanhas, continentes, flora e fauna.

Os capítulos de Plínio sobre o género humano continham uma poderosa mistura de fatos e fantasia. Escreveu sobre uma tribo conhecida como os Arimaspi, «um povo conhecido por ter um olho no meio da testa». Citava com segurança outras fontes clássicas, como Heródoto, que relatava histórias de uma «batalha contínua entre os Arimaspi e os grifos, na proximidade das minas destes últimos. O grifo é um tipo de animal selvagem com asas,

como é vulgarmente descrito, que escava ouro em túneis. Os grifos guardam o ouro e os Arimaspi tentam apanhá-lo, ambos com notável cobiça». Plínio mencionava esta vívida descrição literalmente, e embora pudesse ter gerado algum cepticismo entre naturalistas da época de Fernão de Magalhães, era no geral aceite como um fato, tal como a curiosa descrição de Plínio sobre «habitantes da floresta que têm os pés virados para trás das pernas; correm com extraordinária rapidez e andam por toda a parte com os animais selvagens». A Índia fornecia um campo particularmente fértil para criaturas extraordinárias. Plínio evocava «homens com cabeças de cães que estão cobertos com peles de animais selvagens; ladram em vez de falarem e vivem da caça e das armadilhas, para o que usam as suas garras». A dada altura, diz Plínio, mais de 120.000 destes hominídeos viveram em toda a Índia.

Plínio assegurava aos seus leitores que as maravilhas nunca paravam de surgir no mundo natural; o resultado dos seus esforços foi um catálogo do tipo «Acreditem ou Não» impregnado com os clássicos. «Que as mulheres se transformaram em homens não é um mito», escreveu. «Descobrimos em relatos históricos que... uma rapariga em Casinum se transformou em rapaz mesmo à frente dos pais.» Para sublinhar este ponto, Plínio afirmava ter conhecimento do fenómeno em primeira mão: «Em África, eu próprio vi alguém que se transformou em homem no dia do seu casamento.» Havia mais; afirmava que as pessoas na Europa de Leste tinham dois conjuntos de olhos, cabeças que olhavam para trás, ou nenhuma cabeça. Em África, escreveu Plínio, viviam pessoas que combinavam ambos os sexos num só corpo e contudo conseguiam reproduzir-se; pessoas que conseguiam sobreviver sem comer; pessoas com orelhas suficientemente grandes para cobrirem o corpo inteiro; e pessoas com pés equinos. Na Índia, disse, havia pessoas com seis mãos. Estes relatos assombrosos foram subsequentemente relatados por vários respeitadas

cronistas e amplamente aceites durante a época de Fernão de Magalhães.

Nas águas vastas do Oceano, ocultavam-se criaturas ainda mais bizarras, baleias e tubarões, lagostas de dois metros e enguias de noventa metros. Os marinheiros não tinham hipótese de perceber quais das descrições de Plínio eram fidedignas e quais eram fantasias.

Da mesma maneira ignoravam muita coisa sobre as grandes superfícies sólidas da terra. Os europeus da época só conheciam três continentes—a Europa, a Ásia e a África—embora se suspeitasse que podiam ser descobertos mais. A existência de uma ilha ilusória, Terra Australis, a Terra do Sul, era aceite como fato, antes e muito depois da viagem de Fernão de Magalhães.

Dizia-se que esta zona de terra sólida se escondia no hemisfério sul, onde o seu vasto tamanho supostamente contrabalançava os continentes no hemisfério norte.

Mapas medievais altamente esquemáticos mostravam os três continentes conhecidos separados por dois rios, o Nilo e o Don, bem como o Mediterrâneo, todos eles rodeados pelo grande Mar Oceano, no qual outros mares e rios desaguavam. Este diagrama assemelhava-se a um T dentro de um O, por isso os mapas medievais deste gênero são chamados mapas «T dentro de O». Para serem compatíveis com as tradições religiosas, os mapas «T dentro de O» situavam Jerusalém mesmo no centro, com o Paraíso a flutuar vagamente em cima. Para complicar as coisas, a Ásia ocupava o hemisfério norte deste mapa, com a Europa e a África a partilharem o hemisfério sul. Em algumas versões do mapa medieval, o Mar Oceano estendia-se para o espaço. Não era possível navegar com este tipo de mapas, ou neles determinar pontos cardeais, ou traçar rotas que correspondessem à realidade; ofereciam um modelo conceptual em vez de uma representação verdadeira. Como tal, eram perfeitamente inúteis para Fernão de Magalhães. Em 1513, apenas seis anos antes de Fernão de Magalhães

empreender a sua viagem de circum-navegação, Juan Ponce de León partira para tentar encontrar a Fonte da Juventude. Pedro Mártir, outra reconhecida autoridade do Renascimento, descreveu a Fonte da Juventude como «uma nascente de água corrente de virtudes tão maravilhosas que a água dali sendo bebida, talvez com algum regime alimentar, faz com que os homens velhos fiquem de novo jovens».

Segundo a tradição, a fonte situava-se na ilha de Bimini, nas Baamas. Apoiado na força da sua reputação como soldado, fidalgo e participante na segunda viagem de Cristóvão Colombo ao Novo Mundo, Ponce de León recebeu do Rei Fernando a missão de reclamar Bimini para a Espanha. Na sua busca infrutífera, Ponce de León explorou as Baamas e Puerto Rico, mas o fato de não ter encontrado a Fonte da Juventude não fez esmorecer o mito. Mesmo ainda em 1601, o respeitado historiador espanhol Antônio de Herrera y Tordesillas escreveu com segurança sobre a grande eficácia da fonte na restauração da juventude e da potência em homens maduros.

Embora a sua demanda pareça hoje fantasista e absurda, Ponce de León era um homem do seu tempo. A superstição governava as opiniões populares e até os relatos eruditos no mundo em geral. Uma obra publicada em 1560 continha descrições dos vários monstros marinhos que infestavam os oceanos.

De um deles, conhecido como o Redemoinho, dizia-se que tinha um semblante humano. Outro, supostamente avistado em 1531, tinha medonha pele escamosa.

Havia outros: o Sátiro Marinho; o Rosmarus que rivalizava com um elefante em tamanho; e a incrível Scolopendra, com o seu rosto de chamas. Os viajantes dos mares, especialmente os que tentavam circum-navegar o globo, podiam esperar encontrar todas estas criaturas, e mais, no decurso da sua viagem.

Mesmo pessoas instruídas acreditavam em reinos fantásticos na terra, por exemplo, a crença persistente na existência do reino de Preste João. É difícil sobrestimar a influência desta fabulosa personagem, Preste João («Preste» é uma palavra arcaica para presbítero, ou padre), na imaginação europeia durante o final da Idade Média e princípios do Renascimento. Era em parte governante cristão e em parte do Kublai Khan. Apesar do número enorme de inconsistências e improbabilidade dos pormenores que rodeavam Preste João e o seu reino, acreditou-se amplamente na sua existência durante várias centenas de anos.

Numa época de conflito violento entre a Cristandade e o Islão, e de cruzadas fracassadas, era muito tranquilizador para os fiéis acreditar que existia um posto avançado cristão, desenvolvido e rico, para lá da Europa.

A lenda começara em 1165 quando uma longa carta começara a circular entre vários dirigentes cristãos; à medida que o tempo passava, a carta tornava-se mais trabalhada, pois autores anônimos acrescentavam pormenores sedutores, totalmente fantásticos; tão grande era a sua atração que se tornou um dos documentos mais amplamente discutidos e de maior circulação na Idade Média, traduzido em francês, alemão, russo, hebreu, inglês, entre outras línguas, e com a introdução dos caracteres móveis, foi impresso em incontáveis edições.

Dirigida a Manuel, o imperador de Constantinopla, e a Frederico, o imperador dos romanos, a carta dizia: «Se deseardes vir até aqui ao nosso reino, colocar-vos-emos na posição mais elevada e grandiosa na nossa casa real e podeis livremente partilhar de tudo o que possuímos. Caso desejeis regressar ireis carregado de tesouros. Se deseardes realmente saber no que consiste o nosso grande poder, então deveis acreditar sem duvidar que eu, Preste João, que reino supremo, excedo em riqueza, virtude e poder todas as criaturas que vivem debaixo dos céus.

Setenta e dois Reis prestam-me tributo. Sou cristão devoto e por todo o lado protejo os cristãos do nosso império, alimentando-os com esmolas.» À medida que continuava, a carta tornava-se manifestamente simbólica, contudo era aceite como sendo factual: «A nossa magnificência domina as Três Índias e chega até à Índia mais longínqua, onde descansa o corpo de São Tomás, o Apóstolo.

Estende-se através do deserto em direção ao palácio do Sol nascente e continua através do vale da Babilônia abandonada perto da Torre de Babel.» Com «Índia», Preste João, ou quem quer que fosse que escrevera esta missiva, pretendia referir-se a mais do que simplesmente o subcontinente indiano. Durante a Idade Média, acreditava-se que a Índia incluía uma boa porção do nordeste de África.

Era um termo elástico e os geógrafos medievais obedeciam à convenção de que existiam várias Índias, algumas perto, outras longe.

Preste João descrevia o seu reino como um reino encantado, muito mais magnificante do que os países europeus castigados pela guerra, epidemias, fome e, entre desgraças menos comemoradas, as privações infligidas pelo pequeno período glaciário. Por contraste, Preste João gabava-se das maravilhas do seu reino: «Nos nossos territórios encontram-se elefantes, dromedários e camelos e quase toda a espécie de animal que existe debaixo dos céus. O mel corre na nossa terra e o leite abunda por toda a parte. Num dos nossos territórios nenhum veneno faz mal e nenhuma rã barulhenta coaxa, não há escorpiões e nenhuma serpente rasteja pela relva. Não podem aí existir répteis venenosos nem usar o seu poder mortal. Numa das províncias pagãs corre um rio chamado Fison, que, emergindo do Paraíso, serpenteia e percorre a província inteira; e nele se encontram esmeraldas, safiras, rubis, topázios, crisolite, ónix, berilos, sardônicas e muitas outras pedras preciosas.»

E havia muito mais; este misterioso líder religioso afirmava que os seus domínios se estendiam da Europa do Leste até à Índia e continham sátiros, grifos, uma fénix e outras criaturas maravilhosas. Vivia, assim dizia, num palácio sem portas nem janelas, construído de pedras preciosas cimentadas com ouro.

A carta de Preste João tinha na realidade sido escrita por monges com muita imaginação labutando no anonimato e pretendia-se que fosse lida como um documento simbólico, uma alegoria ou uma expressão de fé.

Contudo, foi aceite como relato factual e iniciativa diplomática. Os que liam a carta ou ouviam falar dela queriam saber onde é que realmente vivia Preste João. Por volta de 1177, a fama da carta crescera ao ponto do Papa Alexandre III ter escrito uma resposta dirigida ao «ilustre e magnífico Rei das Índias e querido filho de Cristo» e peregrinos partiram à procura do esquivo Preste João.

Com o passar do tempo, a carta, como o nariz de Pinóquio, cresceu; os copistas embelezavam o texto, acrescentando ingredientes ao domínio de Preste João.

Uma interpolação importante descrevia especiarias com pormenores nítidos: «Noutra das nossas províncias cultivava-se e apanha-se pimenta, para ser trocada por trigo, milho, tecido e couro»—o que soava bastante plausível, mas depois a interpolação dava uma volta alegórica—«esse distrito tem bosques cerrados e cheios de serpentes, que são de grande tamanho e têm duas cabeças e chifres como carneiros e olhos que brilham com tanta intensidade quanto luzes. Quando a pimenta está madura, todas as pessoas vêm dos campos à volta, trazendo com elas feno, palha e madeira muito seca com que cercam toda a floresta e quando o vento sopra forte, acendem fogos dentro e fora da floresta, para apanhar as serpentes. Assim as serpentes perecem no fogo, que arde com violência, excepto as que se refugiam nas suas cavernas.» Naquela época de fé, as serpentes representavam o demônio, que invade os jardins

do Éden da pimenta e que só podia ser derrotado com o fogo da fé.

Porções generosas da carta de Preste João entraram nos dois livros de viagens mais populares da Idade Média, As Viagens de Marco Pólo e As Viagens de Sir John Mandeville, emprestando credibilidade aos relatos de viagens e à lenda de Preste João.

O relato de Marco Pólo, o primeiro dos dois, foi escrito quando ele era prisioneiro de guerra em Gênova, entre 1298 e 1299, com a ajuda de um escritor de romances conhecido como Rustichello de Pisa. Filho de um proeminente mercador de Veneza, Marco Pólo passara duas décadas no Oriente, viajando através do império Mongol e da China e chegou mesmo até Burma. O pai e o tio passaram anos no exílio na corte de Verão do Grande Khan, conhecido como Shangtu, cujo reino serviu como fonte de inspiração para a Xanadu de Samuel Taylor Coleridge e finalmente regressaram à Europa como emissários do Khan.

Marco Pólo passara uma grande parte da sua juventude na sua companhia.

Como se poderia esperar dos seus co autores, As Viagens de Marco Pólo não são rigorosamente um diário de viagem e estão repletas de inconsistências. Já foi mesmo sugerido que Marco Pólo nunca chegou até à China, apesar das descrições aparentemente em primeira mão daquela região. Por que motivo não menciona a Grande Muralha, por exemplo, ou o chá? Embora As Viagens incluíssem as experiências de Marco Pólo mais perto de casa, animadas com observações perspicazes, a narrativa foi embelezada com várias maravilhas do Oriente, nomeadamente com Preste João, que ajudavam a torná-la mais atrativa e de leitura agradável, mesmo que comprometessem a sua pretensão de autenticidade. Para complicar o problema, o manuscrito estava escrito num dialeto francês italiano que desafiava uma tradução fácil. Nem sequer havia qualquer

coisa como um texto definitivo; mais de uma centena de manuscritos, todos eles diferentes, andavam em circulação.

Marco Pólo, que menciona infatigavelmente nomes de pessoas importantes, diz que conheceu pela primeira vez Preste João de nome, como senhor dos Tártaros, os habitantes do norte da China, que «lhe pagavam o tributo de um animal em cada dez». Marco Pólo e o seu colaborador fundiram a lenda de Preste João com outra figura pelo menos parcialmente inspirada numa pessoa real, o seu rival tártaro. Em 1200, diz Marco Pólo, Gengis Khan enviou uma mensagem a Preste João para lhe anunciar que desejava casar com a filha do padre. «Gengis Khan não tem vergonha de pedir a minha filha em casamento?» exclamou Preste João aos mensageiros. «Não sabe que é meu vassalo e meu servo? Voltai para junto dele e dizei-lhe que mais depressa entregaria a minha filha às chamas do que a daria a ele por mulher.» O colaborador de Marco Pólo deu um toque fantasista à coisa explicando que Gengis Khan ficou tão angustiado que «o coração inchou dentro dele a tal ponto que esteve quase a rebentar-lhe dentro do peito». Quando recuperou, como se poderia prever, decidiu entrar em guerra com Preste João.

A batalha — uma luta épica, segundo Marco Pólo — opôs os maiores exércitos alguma vez reunidos numa «vasta e agradável planície chamada Tenduc, que pertencia a Preste João». Pensa-se que seria a Mongólia, mas como tudo o resto que tem a ver com Preste João, é impossível saber ao certo. Mesmo antes de pegar em armas, Gengis Khan pediu aos seus astrólogos para predizerem o resultado e para sua alegria estes anunciaram que levaria a melhor. Dois dias depois, a batalha começou a sério: «Esta foi a maior batalha que alguma vez se viu. Ambas as partes sofreram grandes perdas; mas no final a batalha foi ganha por Gengis Khan. Nesta batalha, Preste João foi morto. E a partir desse dia perdeu a sua terra, que Gengis Khan passou a dominar.»

Marco Pólo acrescenta um pós-escrito curioso à derrota de Preste João e da Cristandade na China. Tenduc, diz Marco Pólo, tornou-se a pátria de descendentes quer de Gengis Khan, quer de Preste João. «A província é governada por um Rei descendente de Preste João, que é cristão e padre e que também usa o título «Preste João». O seu nome pessoal é Jorge. Ocupa a terra como vassalo do Grande Khan — não todo o território possuído por Preste João, mas grande parte dele. Posso dizer-vos que os Grandes Khan têm sempre dado uma das suas filhas ou parentes aos príncipes reinantes da linhagem do Preste João.» Marco Pólo povoa Tenduc com todo o tipo de criaturas maravilhosas; mesmo os bíblicos Gog e Magog podem aí ser encontrados. Apesar destes excessos de imaginação, As Viagens de Marco Pólo inspiraram a Europa a pensar em negociar com os reinos da Ásia e em explorar o mundo. Muitos dos marinheiros na viagem de Fernão de Magalhães estavam familiarizados com essas viagens e pelo menos um deles trouxe com ele no navio um exemplar do relato de Marco Pólo.

John Mandeville funcionava como o outro grande viajante e contador de histórias da época. Com suave segurança, misturava com habilidade relatos de antigos autores com o que afirmava serem as suas experiências pessoais, mas Mandeville era na realidade um compilador e não um viajante e retirou muito do seu material diretamente de *Speculum Mundi*, uma enciclopédia medieval, que continha extratos de Plínio e Marco Pólo, entre outras autoridades. Para rematar, entrelaçou longas passagens da carta de Preste João na sua narrativa e fê-las passar como sendo da sua própria lavra.

John Mandeville contou histórias de pôr as pessoas de boca aberta sobre as suas peregrinações à Terra Santa, um acontecimento pouco provável; é natural que nunca tenha ido mais longe do que a biblioteca bem apetrechada de um nobre.

Afirmou que atravessara a Índia, que disse estar cheia de gente amarela e verde; que visitara o reino de Preste João, sem apresentar indicações inteligíveis; e que chegara mesmo todo o caminho até à fronteira do Paraíso, mas não entrara porque se considerara indigno. Naturalmente afirmava ter encontrado a Fonte da Juventude no decurso das suas viagens e bebera três goles das suas águas vivificantes: «E para sempre desde essa altura sinto-me melhor e mais são.»

Nenhuma narrativa sobre o Oriente exótico estaria completa sem uma discussão sobre as especiarias e no que diz respeito a este assunto, John Mandeville andava suficientemente perto da verdade para atrair leitores insuspeitos a levar a sério a sua descrição. Soava perfeitamente conhecedor de uma «floresta» de pimenta numa longínqua Terra do Nunca a que chamava Combar, que podia ou não basear-se nas Ilhas das Especiarias ou noutro lugar qualquer real. «Deveis saber que a pimenta cresce na forma de vinhas selvagens perto das árvores da floresta, para poder contar com elas como suporte. Os seus frutos estão suspensos em grandes cachos, como cachos de uvas; estão tão cerradas que se não forem suportadas por outras árvores, as vinhas não aguentariam os frutos.

Quando a fruta está madura, é toda verde como as bagas da hera. Apanham a fruta e secam-na ao sol e depois estendem-na num campo para secar até estar preta e enrugada.» Este relato era suficientemente convincente para levar mercadores e governos europeus a tentar encontrar a especiaria mítica.

Os marinheiros que iam para o mar com Fernão de Magalhães prestavam especial atenção às descrições enervantes de John Mandeville sobre poderosas rochas magnéticas capazes de destruir navios incautos, avisando sobre «grandes rochedos marítimos da pedra que se chama imã... que atrai... o ferro». Em consequência: «Não deviam passar aí navios que tivessem pregos de ferro, por causa da

dita pedra, pois atraí-los-ia para ela, por isso não se atrevam a dirigir-se para lá.» Se o fizessem, a pedra magnética atrairia os pregos dos cascos e os navios meteriam água e até se afundariam.

Entre outras histórias rebuscadas, que John Mandeville tentava fazer passar por fatos, contava-se a dos pássaros falantes (talvez estivesse a pensar nos papagaios); de árvores que surgiam de madrugada, davam fruto ao meio-dia e morriam antes do anoitecer; canibais de dezoito metros; e mulheres que se regozijavam com o retorno à vida dos seus filhos mortos.

Além disso, foi buscar a lenda das Amazonas, mas tornou a sua narrativa mais explícita do que as da antiguidade. «Estas mulheres são guerreiras nobres e sagazes», afirmava, «e portanto Reis de reinos vizinhos contratam-nas para ajudá-los nas suas guerras. Esta terra das Amazonas é uma ilha, rodeada de água, excepto em dois pontos onde existem dois acessos de entrada. Para lá das águas vivem os seus amantes com quem vão ter quando lhes apetece ter prazer carnal com eles.»

Era, em suma, um livro de maravilhas. Apesar de toda a sua improbabilidade, a narrativa de John Mandeville era aceite como verdadeira. Era amplamente citada e as suas inexatidões mais gritantes desculpadas com base em que deviam ter sido erros ou corrupções do texto original cometidas por escribas e copistas ao longo dos anos. O fato de ir buscar muita coisa aos autores clássicos, em vez de ser visto como uma forma de plágio, ajudava ao seu estatuto de autoridade erudita.

John Mandeville defendia que era possível as pessoas circum-navegarem o globo, mas avisava que «há muitas rotas e países onde nos podemos enganar, excepto por graça especial de Deus». Apresentava um homem que realizara esse feito.

«Passou a Índia e tantas ilhas para lá da Índia, onde há mais de 5000 ilhas, e viajou tão longe por terra e por mar,

dando a volta ao globo, que descobriu uma ilha onde ouviu falar a sua própria língua», escreveu John Mandeville. «Ficou muito maravilhado, pois não compreendia como isso era possível. Mas a minha conjectura é que viajara tão longe por terra e por mar, circum-navegando a terra, que chegara às suas próprias fronteiras; se tivesse andado mais um pouco, teria chegado à sua própria região. Mas depois de ter ouvido aquela maravilha, não conseguiu transporte para ir mais além, por isso voltou para trás por onde viera; por isso fez uma longa viagem!»

Os relatos sobre o mundo natural que circulavam pela Europa eram tão aterrorizadores e fantásticos que François Rabelais, o frade e médico francês que se tornou num popular escritor, os satirizou com entusiasmo na sua epopeia épica Gargantua e Pantagruel, que surgiu como uma série de livros iniciada em 1532.

Rabelais troçava dos relatos duvidosos de figuras veneradas da antiguidade com as suas próprias versões burlescas de terras exóticas e das estranhas criaturas que aí se podiam encontrar. Entre as autoridades sobre o mundo que apresenta conta-se um velho corcunda cego chamado Ouvir-dizer, que possuía sete línguas, cada uma delas dividida em sete partes, e tinha uma escola. Nas mãos de Rabelais, esta figura transforma-se numa paródia perversa de um cosmólogo e do seu círculo de bajuladores. «À sua volta vi inúmeros homens e mulheres a escutá-lo com atenção e entre o grupo reconheci vários com aspecto muito importante, entre eles um que tinha uma carta do mundo e estava a explicá-la sucintamente. Assim tornavam-se letrados e eruditos num instante e falavam numa linguagem seleccionada—tendo boas memórias—sobre uma quantidade de assuntos extraordinários, que toda a vida de um homem não seria suficiente para ele aprender uma centésima parte. Falavam das Pirâmides, do Nilo, da Babilônia, dos Trogloditas, dos Himantopodes, dos Blemmiaes, dos Pigmeus, dos Canibais, das Montanhas

Hiperborea, dos Aegipans, e de todos os demônios—e tudo a partir de Ouvir-dizer.» Rabelais queria sublinhar uma questão séria; estava a direcionar os seus leitores para o clássico conceito grego de autópsia, ver com os próprios olhos (e origem da nossa palavra «autópsia»). A autópsia sublinhava o valor de um relato em primeira mão; depois disso, o melhor era obter um relato de confiança da parte de uma testemunha ocular com conhecimento em primeira mão.

Era um conceito revolucionário na Época dos Descobrimentos, ir ver com os próprios olhos, estudar o mundo como era realmente, não como mitos e textos sagrados sugeriam que devesse ser. E era isso exatamente que Fernão de Magalhães se propunha fazer; iria ver com os seus próprios olhos se existia um caminho marítimo para as Ilhas das Especiarias, encontraria o estreito que conduzia a essas ilhas se existisse e depois voltaria para contar ao Rei Carlos I as suas descobertas. Assim Fernão de Magalhães estava na beira do abismo que dividia o mundo antigo e medieval do moderno. A sua viagem seria uma abordagem completamente prática e empírica aos descobrimentos. Iria ver com os seus próprios olhos: a primeiríssima autópsia global de sempre. Só esta ambição a transformava num esforço temerário e significativo. A época era propícia para Fernão de Magalhães e a sua armada acabarem com mil anos de teias de aranha acumuladas. O reinado de Ouvir-dizer estava a chegar ao fim.

A Armada de Molucas foi favorecida com bom tempo e rajadas de vento arrastaram os navios pretos para sudoeste até às Ilhas Canárias ao largo da costa do Sara ocidental. «Saímos de Sanlúcar numa terça-feira, a 20 de Setembro do dito ano, traçando uma rota pelo vento sudoeste», anota Pigafetta. «E aos dezasseis dias do dito mês, chegamos a uma ilha das Grandes Canárias chamada Tenerife... onde ficamos três dias e meio para carregar provisões e outras coisas de que precisávamos.»

Durante séculos este grupo de sete ilhas vulcânicas (Gran Canária, Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife, La Palma, Gomera e Hierro) tinham funcionado como ponto de escala para navios que se dirigiam ou saíam da península ibérica. Eram conhecidas de Plínio e os historiadores clássicos poderão ter estado a referir-se às Canárias quando escreveram sobre as Ilhas Afortunadas. Mais tarde, uma sucessão de viajantes árabes e europeus, levados por ventos fortes e favoráveis, atracavam com frequência nas Canárias para se reabastecer com provisões, converter os habitantes ou capturar escravos; as ilhas começaram a aparecer nos mapas em 1341. Na altura da chegada de Fernão de Magalhães, nos finais de Setembro, as Canárias cintilavam nas águas do Atlântico.

Enquanto lá estavam, Pigafetta confirmou uma antiga história sobre as Canárias: «Saibam que entre as outras ilhas que pertencem às ditas Grandes Canárias, existe uma onde não se encontra gota de água proveniente de nascente ou rio, salvo que uma vez por dia à hora do meio-dia desce dos céus uma nuvem que envolve uma grande árvore na dita ilha, e então todas as folhas caem dessa árvore e das folhas se destila uma grande abundância de água que parece uma fonte viva. E com esta água os habitantes do dito lugar se saciam e os animais quer domésticos quer selvagens.» Esta observação marcou a primeira vez que Pigafetta comparou as suas experiências em primeira mão com as afirmações de escritores antigos, neste caso Plínio, que escrevera sobre uma fonte mágica nas Canárias, sem nenhuma nascente. Parecia a Pigafetta que existia uma nascente natural de água, uma nuvem de chuva. Embora dificilmente um exemplo de discernimento revolucionário, o comentário separou Pigafetta de sábios como Plínio ou Marco Pólo, que confiavam no ouvir dizer ou na mistura habilidosa de ouvir dizer com fatos.

Se Pigafetta estava a pensar em emular Marco Pólo, abandonou assim essa ideia.

Em vez de embelezar lendas sobre o mundo, já gastas pelo tempo, apresentaria os fenômenos conforme os observava com os seus próprios olhos. E compararia as lendas com o que realmente via e experimentava. Com esta abordagem inteiramente factual, Pigafetta quebrou uma tradição que vinha já da antiguidade.

Durante aqueles breves dias nas Canárias, Fernão de Magalhães ocupou-se com o aprovisionamento final da sua frota. Trabalhou com rapidez—com demasiada rapidez, como descobriria mais tarde para seu horror, pois os mercadores e fornecedores das Canárias, com prática no logro, intrujaram Fernão de Magalhães falsificando as suas notas de carga. Exageraram grandemente a quantidade de provisões que venderam à frota e o que lhe venderam efetivamente estava em más condições. Este tipo de embuste era vulgar e muito perigoso para as expedições cujas vidas dependiam da comida adquirida nas Canárias. Embora Fernão de Magalhães fosse normalmente meticuloso na preparação dos navios, desta vez confiou demasiado nos seus fornecedores.

Passados três atarefados dias num dos portos de Tenerife, Pigafetta escreve: «Partimos daí e chegamos a um porto chamado Monte Roxo, onde ficamos dois dias para nos abastecermos de breu, que é uma coisa muito necessária para os navios.» Enquanto aí estava, Fernão de Magalhães soube de notícias muito perturbadoras: o Rei de Portugal despachara não uma, mas duas armadas de caravelas para o deter—uma medida drástica, mas não sem precedentes. Uma geração antes, o pai de D. Manuel I enviara navios para interceptar Cristóvão Colombo. Fernão de Magalhães recebeu também um comunicado secreto do sogro, Diogo Barbosa, avisando-o de que os capitães castelhanos da Armada de Molucas planeavam amotinar-se logo na primeira oportunidade. Poderiam até matar Fernão de Magalhães para realizar o seu propósito. «Mantém uma boa vigilância», aconselhava Diogo Barbosa. O nome do

cabecilha não surpreendeu Fernão de Magalhães: Juan de Cartagena, o castelhano aparentado com o bispo Juan Rodríguez de Fonseca.

Na sua resposta a Diogo Barbosa, Fernão de Magalhães insistia que aceitara o comando da armada, acontecesse o que acontecesse, mas prometia trabalhar em estreita colaboração com os seus capitães pelo bem da frota e de Espanha. Diogo Barbosa mostrou estas palavras conciliadoras à Casa de Contratación e Fernão de Magalhães recebeu louvores pelos seus sentimentos misericordiosos, pelo menos a curto prazo. Apesar desta demonstração de diplomacia, a preocupação de Fernão de Magalhães em relação à segurança da sua frota e da sua própria vida só pode ter aumentado quando percebeu que tinha de contar com os navios portugueses em perseguição acesa.

Não desejando dar aos seus capitães revoltosos mais causas para alarme, guardou os dois avisos para si.

Nestas circunstâncias, Fernão de Magalhães decidiu que o melhor que tinha a fazer era sair de imediato das Canárias. Se as caravelas portuguesas apanhassem Fernão de Magalhães, devolvê-lo-iam agrilhado aos tribunais portugueses, onde seria condenado por traição, torturado e talvez executado. Com um abastecimento deficiente, mas receando pela sua vida e pelo bem-estar da frota, Fernão de Magalhães deu ordens para levantarem ferro e fazerem-se à vela à meia-noite, dia 3 de Outubro.

«Navegamos na rota para o sul», escreve Pigafetta. «Embrenhando-nos no Mar Oceano, passamos Cabo Verde e navegamos durante muitos dias ao longo da costa da Guiné ou Etiópia, onde existe uma montanha chamada Serra Leoa, que fica a oito graus de latitude.»

Fernão de Magalhães ordenou à frota que navegasse de dia e de noite, numa tentativa para colocar tanta distância quanto possível entre os seus navios e as caravelas portuguesas e empreender uma ação evasiva seguindo uma rota não esperada. Levou a frota para sudoeste, ao longo da

costa de África, em vez de levá-la para ocidente atravessando o Atlântico. Do tombadilho do San Antônio, seguindo logo atrás do navio almirante, Cartagena imediatamente pôs em causa as ordens de Fernão de Magalhães. Porquê, exigiu saber, estava Magalhães a seguir esta rota inusitada?

«Segue-me e não faças perguntas», foram as instruções do capitão-general.

Juan de Cartagena continuou a protestar, insistindo que Fernão de Magalhães devia ter consultado os seus capitães e os seus pilotos. Estava a tentar que morressem todos seguindo esta rota perigosa?

Fernão de Magalhães não fez qualquer tentativa para explicar; simplesmente lembrou aos outros capitães para o seguirem, o que eles fizeram. O motim que ele esperava que se desencadeasse a qualquer momento não se materializou e a ordem reinou a bordo dos navios, pelo menos por enquanto.

Nos quinze dias seguintes, a Armada de Molucas foi levada pelo vento; as condições favoráveis aplacaram os irascíveis capitães e deram a Fernão de Magalhães tempo para pensar numa estratégia em relação à melhor forma de evitar os seus perseguidores portugueses. Embora não tivesse visto quaisquer provas da sua existência, continuou a seguir a costa de África em vez de se dirigir para ocidente. Mas quando abriam caminho mais para sul o tempo tornou-se tempestuoso, os ventos confusos e contrários dia após dia. Não tinham cartas náuticas de confiança, nenhuma indicação de rochas ou outros perigos que podiam estar ali à espreita e nenhuma ideia de quando aquele tempo horrível iria mudar. As fogueiras para cozinhar extinguiram-se, os homens passavam sem dormir e a vida a bordo das embarcações desgastadas tornou-se extremamente precária. Bastava um deslize e um marinheiro podia mergulhar no mar sem qualquer esperança de ser salvo.

Os ventos instáveis empurravam os navios de lado para as depressões entre as ondas. Quando os navios eram atirados de um lado para outro, as extremidades da verga afundavam-se nas águas turbulentas, prelúdio para um possível naufrágio. Para evitar serem arrastados para o fundo, em várias ocasiões os capitães estiveram quase a ordenar aos seus homens que cortassem os mastros, uma medida desesperada que teria inutilizado a frota logo que o tempo começasse a clarear. Em vez disso libertaram-se de quase todas as velas, oferecendo mastros despídos ao vento implacável. «Assim navegamos durante sessenta dias de chuva até à linha equinocial», escreve Pigafetta. «Que era uma coisa muito estranha e pouco comum, na opinião das pessoas mais velhas e das que tinham navegado para ali várias vezes antes.» Eram esbofeteados «por borrascas e por vento e correntes que vinham direitas a nós de forma que não conseguíamos avançar. E para que os nossos navios não pudessem ou se virassem para cima de nós (como sucede com frequência quando as borrascas vêm juntas), amainamos as velas. Desta maneira deambulamos para lá e para cá no mar.

Durante toda aquela provação, os tubarões cercaram constantemente os navios, aterrorizando a tripulação. «Têm dentes horríveis», escreve Pigafetta, perfeitamente aterrado com a visão dos animais, «e comem homens quando os encontram vivos ou mortos no mar. E os ditos peixes apanham-se com um anzol de ferro, com os quais alguns foram agarrados pelos nossos homens. Mas não são bons para comer quando grandes. E mesmo os pequenos não são muito bons.»

Passadas semanas de tempestades constantes e muito perigosas, vários globos incandescentes e sibilantes misteriosamente apareceram nos braços da verga do navio de Fernão de Magalhães, o Trinidad. fogo de santelmo!

Aqui estava um fenómeno natural que rivalizava com qualquer aparição fantasista e sobrenatural catalogada por

Plínio ou Sir John Mandeville. O fogo de santelmo é uma dramática descarga elétrica que parece um penacho de fogo quando rasteja pelo mastro de um navio; pode mesmo brincar à volta da cabeça de uma pessoa, provocando uma sensação de formigueiro arrepiante. Os marinheiros supersticiosos, sempre atentos a presságios, associavam o fenômeno a São Pedro Gonzalez, um padre dominicano que era considerado o santo padroeiro dos marinheiros e que tinha adquirido o nome Santelmo; o «fogo» era visto como um sinal da sua proteção.

Foi assim que o fogo de santelmo apareceu pela primeira vez à tripulação aterrorizada e sacudida pela tempestade: assumiu «a forma de um archote aceso no alto do cesto da gávea grande e lá ficou mais de duas horas e meia, para consolo de todos nós. Pois estávamos em lágrimas, esperando só a hora da nossa morte. E quando esta luz santa estava prestes a deixar-nos, ficou tão brilhante para os olhos de todos que ficamos mais de um quarto de hora tão cegos como homens pedindo misericórdia. Pois sem qualquer dúvida, ninguém pensava que conseguiria escapar daquela tempestade». Logo que a aparição abrandou, alguns membros da tripulação acreditaram que poderes sobrenaturais tinham escolhido o capitão-general para um destino especial. Mas a sua salvação dos perigos do mar foi breve e a sua fé na capacidade de Fernão de Magalhães os salvar depressa seria posta de novo à prova.

De momento, o cronista oficial de Fernão de Magalhães, Antônio Pigafetta, usufruía de um raro momento de repouso e refletia nos mistérios do mar. Não havia monstros com rostos em chamas a ameaçar os navios; em vez deles, peixes voadores saltavam da água, e não apenas uns poucos, mas «tão grande quantidade todos juntos que parecia uma ilha no mar». Aquela visão maravilhosa, meio real meio ilusória, hipnotizava Pigafetta. No mar lá em baixo, tal como no céu lá em cima, existiam maravilhas e perigos que desafiavam o entendimento. Este não era o

mundo descrito pelos historiadores especulativos da antiguidade e da Idade Média; era mais estranho e mais rico e até mais perigoso.

Capítulo IV—«A IGREJA DOS FORA-DA-LEI».

A garganta ressequida, E o olhar vidrado. Um tempo, Um tempo de cansaço! Vidrado o olhar cansado, Quando, olhando para oeste Vi qualquer coisa no céu.

Sessenta dias de tempestades furiosas deixaram os navios da Armada de Molucas a necessitar de reparações e arruinaram uma boa parte do precioso suprimento de comida. Fernão de Magalhães achou necessário reduzir as rações.

Cada homem recebia apenas quatro quartilhos de água potável por dia e metade dessa quantidade de vinho. Os biscoitos, um elemento essencial da alimentação dos marinheiros, foram também reduzidos para seiscentos e oitenta gramas por dia. Tal como com as suas outras decisões, Fernão de Magalhães não explicou porque reduzia a quantidade de comida e bebida e nenhuma outra decisão que ele pudesse tomar seria tão susceptível de criar ressentimentos entre os capitães e a tripulação.

Logo que o temporal amainou, os desgastados navios pretos foram arrastados para calmarias equatoriais. Enquanto as velas tentavam fracamente fazer-se ao vento por entre temperaturas que subiam, os navios vagueavam desamparados nas águas. Os revoltosos capitães espanhóis, com tempo à sua disposição, retomaram as suas conspirações contra o capitão-general. Evitaram a violência manifesta nesta ocasião; em vez disso, exibiram uma intencional falta de respeito pelo estatuto de um homem que consideravam socialmente seu inferior.

Fernão de Magalhães inadvertidamente preparou o palco para a amotinação quando recordou aos seus oficiais que as instruções que recebera do Rei Carlos I lhe conferiam autoridade total sobre a frota. O capitão de cada navio

devia aproximar-se do Trínidad ao crepúsculo, apresentar os seus cumprimentos a Fernão de Magalhães e receber ordens. Juan de Cartagena escolheu desafiar Fernão de Magalhães de forma estudada. Quando o San Antônio se aproximou do navio almirante, o oficial da intendência, em vez de Cartagena é que falou e, pior ainda, recusou-se a dirigir-se a Fernão de Magalhães pelo título apropriado.

Cartagena deveria ter dito: «Dios vos salve, señor capitán-general, maestro y buena campana.» («Deus vos guarde, senhor capitão-general, ao mestre e à boa companhia.») Em vez disso um oficial subalterno chamou a Fernão de Magalhães «capitão» e não «capitão-general».

Fernão de Magalhães recordou asperamente a Juan de Cartagena a forma apropriada de tratamento, mas o capitão castelhano aproveitou a oportunidade para insultar Magalhães de novo. Se não aprovava a forma como o oficial da intendência do San Antônio prestara a saudação cerimonial, Cartagena seleccionaria um pajem subalterno da próxima vez. Durante vários dias depois desta troca de palavras, Cartagena negligenciou qualquer forma de cumprimento.

Fernão de Magalhães tinha de conceber uma maneira eficaz de lidar com a atitude provocadora de Cartagena ou arriscar-se-ia a perder o controlo sobre a frota inteira.

Nesta altura de tensão, uma nova crise surgiu a bordo do Victoria. Fernão de Magalhães soube que o mestre do Victoria, um siciliano chamado Antônio Salamón, fora descoberto a sodomizar um rapaz, criado de bordo, Antônio Ginovés. Não havia dúvida se o incidente ocorrera, porque os dois tinham sido apanhados em flagrante delito; a questão era o que fazer em relação ao assunto.

Segundo a lei espanhola, a homossexualidade era punível com a morte. As autoridades espanholas e a Igreja Católica condenavam a homossexualidade nos termos mais duros possíveis, apesar da sua prevalência. Como capitão-general da frota, Fernão de Magalhães não tinha outra

escolha senão empreender uma ação disciplinar, mas viu-se numa situação muito difícil, apanhado entre a crueldade da lei espanhola e a realidade da homossexualidade no mar. Na prática, a homossexualidade entre marinheiros confinados aos navios durante longos períodos de tempo era inevitável. Existem poucos relatos de capitães que tentassem punir marinheiros por este tipo de comportamento; faziam simplesmente vista grossa. Fernão de Magalhães optou por um caminho mais severo. Fez um conselho de guerra para julgar Salamón, funcionando quer como juiz quer como júri. O resultado do processo foi rápido e Antônio Salamón foi condenado à morte por estrangulamento. O ato devia ser levado a cabo dentro de várias semanas, a 20 de Dezembro.

Depois da audiência, Fernão de Magalhães teve uma reunião tensa com os outros capitães da frota na sua cabina; lá estavam Juan de Cartagena do San Antônio, Gaspar de Quesada do Concepción, Luis de Mendoza do Victoria e Juan Serrano do Santiago. Como Fernão de Magalhães compreendeu, todos os capitães, excepto Serrano, estavam determinados a liderar um motim. Cartagena começou imediatamente a atacar Fernão de Magalhães em relação à rota excêntrica e perigosa que tinham vindo a seguir ao longo da costa de África. Primeiro Fernão de Magalhães levava-os para tempestades, queixou-se Cartagena e agora conseguira prendê-los em calmarias equatoriais. Cartagena insistia que a única explicação para este comportamento bizarro era que Fernão de Magalhães pretendia destruir a frota, porque por mais leal que afirmasse ser a Carlos I, a verdadeira lealdade de Fernão de Magalhães pertencia ao Rei de Portugal.

No seu ardor para usurpar a posição de Fernão de Magalhães, Juan de Cartagena fora enganado pelas aparências. De fato, o capitão-general escolhera a rota arriscada e pouco ortodoxa para evitar as caravelas portuguesas que o perseguiram e estava na verdade a fazer o melhor que podia para frustrar os inimigos de Espanha.

Outro tipo de ressentimento alimentava a tendência de Cartagena para o motim.

Acreditava que o Rei Carlos I nomeara os dois co almirantes da armada. Embora Cartagena recebesse o título de vedor-geral e tivesse sido nomeado persona conjunta, Carlos I não quisera esse tipo de partilha do poder. Juan de Cartagena tinha pouca experiência, se não nenhuma, como navegador, e certamente não tinha nada que o recomendasse como almirante da expedição oceânica mais ambiciosa que a Espanha alguma vez montara; ele devia funcionar sobretudo como um símbolo da identidade espanhola da frota. A sua principal qualificação, para além da sua relação com o arcebispo Fonseca, era o fato de ser um castelhano. Nessa base, o privilegiado Cartagena acreditava que tinha o direito de partilhar o poder, em pé de igualdade, com Fernão de Magalhães. Se Cartagena tivesse sabido da verdade, ou seja que Fernão de Magalhães fugia dos portugueses para salvar a frota em vez de tentar destruí-la, a revelação poderia ter vencido a lógica paranoica do castelhano, mas não teria refreado o seu chauvinismo descontrolado e o seu sentimento de que tinha o direito de agir daquela forma.

Como castelhano leal ao seu soberano, Juan de Cartagena declarou que já não aceitaria mais ordens de Fernão de Magalhães.

Perfeitamente preparado para contra-atacar o desafio de Cartagena, o capitão-general deu um sinal e o alguacildo Trinidad, ou funcionário militar e judicial, Gonzalo Gómez de Espinosa, irrompeu pela cabina dentro. Mesmo atrás dele vinham dois homens leais, Duarte Barbosa e o filho ilegítimo de Fernão de Magalhães, Cristóvão Rebelo, todos com espadas desembainhadas. Fernão de Magalhães saltou para Cartagena, agarrando o castelhano pela gola de tufos da camisa e empurrou-o para uma cadeira. «Revoltoso!», gritou Fernão de Magalhães, «isto é amotinação! És meu prisioneiro, em nome do Rei.»

Ouvindo isto, Cartagena uivou para os outros capitães traiçoeiros, Quesada e Mendoza, que apunhalassem Fernão de Magalhães com as suas adagas. Pela maneira como falou, era evidente que os três tinham conspirado derrubar o capitão-general, mas agora, no momento crucial, perderam a sua determinação de agir.

Aproveitando a oportunidade, Espinosa, no seu papel de aguazil, agarrou em Cartagena e empurrou-o para fora da cabina do capitão até ao tombadilho principal, onde foi preso ao cepo que se usava para marinheiros vulgares que tinham cometido pequenos delitos. A vergonha de verem um oficial castelhano sujeito a esta ignomínia foi mais do que Quesada e Mendoza conseguiram suportar. Suplicaram a Fernão de Magalhães que libertasse Cartagena ou, isso não se verificando, que o entregasse à custódia deles. Relembrou ao seu capitão-general que tinham demonstrado a sua lealdade ao ignorar Cartagena. Persuadiram Fernão de Magalhães que não tinha nada a recear da sua parte e este concordou em libertar Cartagena na condição de que Mendoza o confinasse a bordo do Victoria. Cartagena foi de imediato exonerado do comando.

Se o tivesse desejado, Fernão de Magalhães podia ter convocado um conselho de guerra e sentenciado Juan de Cartagena à morte. Como capitão-general teria tido esse direito porque Cartagena tinha conspirado para matar Magalhães: nada podia ser mais grave. Mas Fernão de Magalhães tinha perfeita consciência da posição privilegiada de Cartagena e preocupava-o que o fato de o executar ou punir severamente pudesse atizar paixões, por isso desta vez pecou por prudência. A falta de ação disciplinar deu como certo que o irascível Cartagena continuaria a desafiar Fernão de Magalhães até que só um deles restasse.

Com o breve motim terminado, Fernão de Magalhães ordenou que as trombetas a bordo do navio almirante soassem, alertando os outros navios, e anunciou que dali

em diante, o San Antônio seria comandado por Antônio de Coca.

Despojado do comando e não tendo aprendido nada com a experiência do seu fracassado motim, Juan de Cartagena começou a ficar cada vez mais ressentido com o seu substituto pouco experiente. A partir daquele momento, começou a arder de desejo de se vingar de Fernão de Magalhães, não se importando com o custo que isso representaria para a expedição; e como filho de Fonseca, Cartagena tinha poder para criar grandes problemas. De todos os perigos que Fernão de Magalhães enfrentou na primeira etapa da viagem, o maior foi realmente a traição de Cartagena.

Com Juan de Cartagena retirado do poder, pelo menos temporariamente, Fernão de Magalhães voltou a sua atenção para a há muito adiada travessia do Atlântico.

Durante três semanas no final de Outubro e Novembro a armada dirigiu-se para sul, esperando em vão ventos favoráveis. Por fim as velas começaram a encher e Fernão de Magalhães ordenou que os navios estabelecessem uma rota sudoeste em direção ao Rio de Janeiro. Quando soube que o piloto do Concepción, João Lopes de Carvalho, visitara o Rio vários anos antes numa expedição anterior, Fernão de Magalhães trouxe-o para o Trinidad para servir de piloto. Para complementar a perícia de Carvalho, o capitão-general trazia com ele um mapa da costa brasileira, um mapa de confiança, embora não sem defeitos, chamado Livro da Marinharia. Por volta da mesma altura, Francisco Albo começou a registrar um diário de bordo de navegação destinado a ser utilizado pelos que seguiriam na esteira da Armada de Molucas.

Nenhum destes pilotos experientes sabia da Corrente Sul Equatorial que arrastou a frota para ocidente do local de abordagem planejado. Em vez do Rio de Janeiro, a frota avistou o Cabo Santo Agostinho a 29 de Novembro. Aqui, relata Pigafetta, a frota fez uma pausa para carregar novas

provisões de comida e água e depressa continuou a seguir a costa brasileira à procura do Rio de Janeiro, enquanto os melhores cérebros navegadores a bordo dos navios se espantavam pelo fato de se terem desviado da rota. Francisco Albo regista: «Amanhecemos em frente de São Tomé, num grande monte e vertentes sul ao longo da costa na direção su-sudoeste; e nesta costa, quatro léguas ao mar, encontramos fundo de vinte e cinco braças, e limpo; os montes estão separados uns dos outros e têm muitos recifes à volta deles.» Por fim, duas semanas depois, a 13 de Dezembro de 1519, a frota entrou na luxuriante e esplendorosa Baía de Santa Luzia e aproximou-se da foz do Rio de Janeiro.

O Trinidad foi o primeiro a entrar, passando pelo Pão de Açúcar e atracando tranquilamente no porto. Fernão de Magalhães tinha chegado ao Novo Mundo.

Nos últimos dias de 1499, Vicente Yáñez Pinzón, um marinheiro espanhol, viu pela primeira vez a costa do que seria mais tarde chamado Brasil. Pinzón explorou as costas mais a este do Brasil e aventurou-se na foz do Rio Amazonas, mas a Espanha não conseguiu manter uma colônia nesta imensidão recentemente descoberta. Meses depois, um explorador português chamado Pedro Álvares Cabral reclamou toda a região—cujos contornos estavam deficientemente traçados e esclarecidos—para o seu Rei e país. Para o minúsculo Portugal, cercado pelo Atlântico e pela Espanha, o novo território descoberto representava uma grande promessa comercial e psicológica, mas faltavam-lhe grandes quantidades de ouro e especiarias.

Não tendo bem a certeza de como explorar a sua descoberta, os portugueses tornaram-se indolentes na administração do reino distante.

Durante dez anos, a terra recentemente descoberta foi conhecida por vários nomes; foi apenas em 1511 que «Brasil» apareceu pela primeira vez num mapa e a sua origem é algo misteriosa. O nome pode ter derivado da

palavra portuguesa brasa, que significa carvão a arder, que se pensava assemelhar-se à cor da madeira vermelha escura que veio a ser muito apreciada pelos portugueses. Ou poderá ter derivado de «pau-brasil», madeira que era importada da Índia para a Europa desde a Idade Média. A madeira vermelha viva era utilizada para armários, arcos de violinos e tinturaria. A variedade sul-americana recentemente descoberta assemelhava-se à tradicional árvore indiana, mas era de obtenção mais fácil e mais barata. Qualquer que fosse a sua derivação, a palavra «Brasil» demorou a pegar. No seu diário, Pigafetta chamou à terra «Verzin», termo derivado da palavra italiana para pau-brasil. Os portugueses outorgaram um valioso monopólio de pau-brasil com a duração de dez anos a um homem de negócios influente, Fernão de Noronha, em troca de pesados tributos e durante algum tempo o comércio floresceu sob a sua administração. As árvores abundavam na costa; os portugueses cortavam-nas, serravam os troncos e ramos para um tamanho razoável e armazenavam a madeira numa feitoria, até que um barco viesse buscá-la e transportasse a valiosa carga para Lisboa. (Fora esta atividade que trouxera pela primeira vez o piloto do Concepción, João Lopes de Carvalho, para o Brasil em 1512, a bordo de um navio comercial português chamado Bertoa. O navio em breve partiu, mas Carvalho ficou para superintender a feitoria, uma estadia que durou quatro anos.)

O negócio dos portugueses com o pau-brasil serviu como modelo para a forma como o país planeava explorar os recursos naturais de terras distantes que reclamava como suas. A parte mais imprevisível do empreendimento seriam as travessias transatlânticas e mesmo essas tornaram-se cada vez mais exequíveis à medida que os navegadores portugueses aprenderam a conhecer os ventos e as correntes que afetavam a sua rota. Na prática, no entanto, o comércio de pau-brasil era demasiado vasto para ser administrado com alguma coerência. Os franceses já

estavam a aproveitar-se do pau-brasil sem interferências. A presença não contestada dos cinco navios que formavam a Armada de Molucas no Brasil mostrava como era na realidade poroso e vulnerável o «monopólio» português.

Apesar da importância do Brasil, os portugueses não mantiveram aí uma colônia permanente. Uma pequena alfândega abandonada servia como única prova da ocupação portuguesa. Não havia navios portugueses no porto quando Fernão de Magalhães chegou e sentiu-se assim suficientemente seguro para lançar a âncora.

Embora fosse a sua primeira visita ao Brasil, Fernão de Magalhães estava familiarizado com as descrições brilhantemente evocativas do território escritas por Américo Vespucci depois da sua primeira visita em 1502. Nas suas palavras, o Brasil e as suas maravilhas naturais eram a melhor aproximação do Paraíso que Fernão de Magalhães conseguiria encontrar durante a sua viagem inteira à volta do mundo. «Esta terra é muito encantadora e está coberta com um número infindável de árvores verdes e umas muito grandes que nunca perdem a sua folhagem e ao longo do ano apresentam os perfumes aromáticos mais doces e produzem uma infinita variedade de frutos, agradáveis ao gosto e salutareos para o corpo», registou Vespucci. «E os campos produzem ervas e flores e muitas raízes doces e boas, que são tão maravilhosas... que julguei estar perto do paraíso terrestre.» As descrições de Vespucci, apesar de todo o seu encanto, não eram as criações primorosamente embelezadas de Sir John Mandeville; eram registos geralmente fiáveis virados para a Época dos Descobrimentos e não voltados para o passado, para a Idade da Fé.

Falando das tribos indígenas da região, Vespucci escreveu por experiência própria: «Tentei muito compreender a sua vida e costumes porque durante vinte e sete dias comi e dormi com eles.» Reuniu uma imagem perturbante embora tentadora dos índios que Fernão de

Magalhães e a sua tripulação iriam encontrar no Rio de Janeiro: «Não têm leis ou fé e vivem de acordo com a natureza. Não reconhecem a imortalidade da alma, não têm entre eles propriedade privada, porque tudo é comum; não têm fronteiras de reinos e províncias e não têm Rei!

Não obedecem a ninguém, cada um é senhor de si próprio; nenhuma justiça, nenhuma gratidão, que para eles é desnecessária porque não faz parte do seu código.» Vespucci arrebatava os leitores com relatos arrepiantes dos costumes dos índios. «Estes homens estão habituados a usar buracos nos lábios e bochechas e nestes buracos colocam ossos e pedras; e não pensem que são pequenos. A maioria tem pelo menos três buracos e alguns sete e outros nove, onde colocam pedras de alabastro verde e branco e que são tão grandes como uma ameixa catalã, o que parece contranatural; dizem que fazem isto para parecerem mais ferozes, uma coisa infinitamente brutal.»

Ainda mais repugnante—contudo fascinante para Vespucci—eram os seus costumes conjugais e sexuais. «Os casamentos não são com uma só mulher, mas sim com tantas quantas quiserem e sem muito cerimonial e conhecemos já um homem que tinha dez mulheres; têm ciúmes delas e se acontecer uma dessas mulheres ser infiel, ele castiga-a e bate-lhe.»

Ainda mais perturbante, os índios praticavam o canibalismo e os sacrifícios humanos no decurso das suas batalhas. «São um povo guerreiro e entre eles existe muita crueldade», avisava. «Nem seguem qualquer táctica nas suas guerras, excepto que pedem conselho aos anciãos; e quando lutam fazem-no com grande crueldade e o lado que fica senhor do campo de batalha enterra os seus, mas os inimigos mortos cortam-nos e comem-nos. Os que capturam levam para casa como escravos e se [são] mulheres dormem com elas; se [são] homens, casam-nos com as suas raparigas e em certas alturas quando a fúria diabólica os ataca sacrificam a mãe com todos os filhos que teve e com

certas cerimônias matam-nos e comem-nos e fizeram o mesmo com os ditos escravos e os filhos que deles nasceram.» Vespucci concluía: «Um dos seus homens confessou-me que tinha comido carne de mais de 200 corpos e isto acredito que seja verdade.»

Os índios de Vespucci eram muito provavelmente representantes da vasta rede de tribos guarani. Na altura da chegada de Fernão de Magalhães, poderia ter existido um número de índios guarani que ascendia a 400.000, agrupados por dialectos.

Ocupavam extensas regiões da América do Sul estendendo-se até aos Andes e viviam em comunidade em cabanas que abrigavam cerca de doze famílias cada uma; a poligamia não era desconhecida, mas não era vulgar. Eram de baixa estatura—raramente atingiam mais de um metro e meio—e, pelos padrões europeus, corpulentos. Os homens vestiam uma simples tanga e por vezes uma espécie de capacete feito de penas; as mulheres andavam totalmente vestidas.

Eram versados em olaria, em escultura de madeira e eram hábeis com as suas armas de eleição: arco e flecha e zarabatana. A origem da palavra guarani, por que eram conhecidos no mundo exterior, é pouco clara; chamavam-se a si próprios Abá, a sua palavra para «homens».

A chegada da Armada de Molucas ao Rio de Janeiro coincidiu com pesadas chuvas que vinham pôr fim a uma seca que durava há dois meses na região. «No dia em que chegamos a chuva começou», observa Pigafetta, «de forma que as pessoas da terra disseram que vínhamos do céu trazendo connosco a água.» A visão de navios estranhos a entrar no porto inspirou sentimentos favoráveis e não sentimentos guerreiros nos corações dos índios, como mais tarde Pigafetta descobriu. «Pensaram que os batéis dos navios eram os filhos dos navios e que os ditos navios geravam esses filhos quando os batéis foram arriados para enviar os homens de cá para lá.»

Contudo os índios guarani perturbaram Pigafetta tanto quanto tinham perturbado Vespucci. Pigafetta não teve dúvidas que os índios praticavam o canibalismo e até contribuiu com uma história sobre as origens dessa prática, «um costume estabelecido iniciado por uma velha mulher que só tinha um filho que foi morto pelos seus inimigos». Pigafetta continua: «Alguns dias mais tarde, os amigos dessa velha mulher capturaram um dos que lhe tinham morto o filho e levaram-no até ao lugar onde ela morava. Ela, vendo-o e recordando o filho, lançou-se a correr sobre ele como uma cadela enfurecida e mordeu-o num dos ombros. Pouco depois, o homem fugiu para junto do seu próprio povo, a quem contou que tinham tentado comê-lo, mostrando as marcas no ombro.» O incidente levou a um ciclo interminável de ataques, seguidos de práticas canibais, ou assim o afirma Pigafetta. Forneceu uma descrição arrepiante de como essa prática se tinha tornado parte da vida diária: «Não comem os corpos todos de uma vez, mas toda a gente corta um bocado e leva-o para casa, onde o põe a defumar. Depois, todas as semanas, corta um pedacinho, que come assim fumado com o resto da comida para se recordar dos seus inimigos.»

Quando os navios de Fernão de Magalhães se imobilizaram, uma aglomeração de mulheres—todas elas nuas e desejosas de contactar com os homens de passagem—veio a nadar para os cumprimentar. Privados da companhia de mulheres há meses, os marinheiros acreditaram ter encontrado um paraíso na terra. Qualquer receio que pudessem ter tido dos canibais índios se derreteu na chama do prazer carnal.

Descobrindo que as mulheres de Verzin estavam à venda, os marinheiros trocaram de bom grado as suas ordinárias facas alemãs por favores sexuais. Noite após noite, na praia, os marinheiros e as mulheres índias beberam, dançaram e trocaram de parceiros sexuais em orgias à luz do luar. Mas havia limites: «Os homens davam-

nos uma ou duas das suas jovens filhas como escravas por uma machadinha ou uma faca grande, mas não nos davam as suas mulheres em troca de qualquer coisa. As mulheres não envergonharão os seus maridos por qualquer recompensa e como nos foi dito, recusam entregar-se aos maridos de dia, mas só de noite.» Mesmo assim, os marinheiros descobriram ser fácil aproveitar-se das mulheres e uma das mulheres, por sua vez, tentou aproveitar-se da frota.

«Certo dia, uma linda mulher veio até ao navio almirante, onde eu estava», escreve Pigafetta, «com nenhum outro objectivo senão procurar o que a sorte lhe pudesse oferecer. Enquanto lá estava à espera, lançou o olhar para a sala do mestre e viu um prego maior do que um dedo. Pegando nele com muito deleite e cuidado, introduziu-o entre os lábios da sua vagina e, curvando-se sobre si, imediatamente se foi embora, tendo eu e o capitão-general visto tudo.» A razão deste comportamento surpreendente era o enorme valor que os índios guarani atribuíam a objetos de metal como pregos, martelos, ganchos e espelhos, todos eles considerados mais valiosos do que ouro, mais valiosos, talvez, do que a própria vida.

Não foi o único incidente perturbador relacionado com estas mulheres. Sob a influência da tentação, um dos aliados de maior confiança de Fernão de Magalhães, Duarte Barbosa, que oferecera uma ajuda importantíssima quando Juan de Cartagena se tinha amotinado, quase perdeu a cabeça no Rio de Janeiro.

Preso pelo fascínio das mulheres e prevendo uma vida fácil como mercador nestas costas distantes, decidiu desertar da frota. Fernão de Magalhães soube do plano e interveio no último minuto, enviando marinheiros a terra para prenderem Barbosa e arrastá-lo de volta aos navios. O pobre homem passou o resto da escala no Rio de Janeiro agrilhado a bordo do seu navio, a olhar para as mulheres e

para a vida comodista que Fernão de Magalhães—e o dever—lhe negavam.

Enquanto os marinheiros se entretinham com as suas ligações casuais com as mulheres índias, Fernão de Magalhães transacionava com os respectivos homens.

Trouxe para bordo novos suprimentos de água e provisões, trocando bugigangas insignificantes, como pequenos guizos que trouxera com ele de Sevilha, por comida preciosa. «As pessoas desta terra dão por uma faca ou anzol cinco ou seis aves de capoeira e por um pente um par de gansos», escreve Pigafetta. «Por um pequeno espelho ou um par de tesouras, deram-nos tantos peixes quantos dez homens poderiam ter comido. Por um guizo ou um cordão de couro, deram-nos um cesto cheio de... fruta. E por um Rei das cartas de jogar, do tipo utilizado em Itália, deram-me cinco aves de capoeira e ficaram mesmo a pensar que me tinham enganado.»

O capitão-general e os três padres da frota tinham a intenção de manter uma rigorosa prática religiosa durante toda a viagem, quer para fazer com que os marinheiros se mantivessem fiéis, quer para impressionar os habitantes locais com o poder do Cristianismo e os influenciáveis índios aceitaram avidamente o convite de Fernão de Magalhães para assistir ao culto. «A missa foi dita duas vezes na praia, durante a qual aqueles indivíduos se mantiveram de joelhos com tão grande contrição e com as mãos postas erguidas ao alto que era um enorme prazer contemplá-los», relata Pigafetta, com satisfação e orgulho óbvios. Só mais tarde Fernão de Magalhães ficou a saber que os índios viam a frota como prenúncio de boa sorte porque a sua chegada coincidira com a chuva. Qualquer que fosse a razão, «aqueles indivíduos podiam facilmente ser convertidos à fé de Jesus Cristo», conclui Pigafetta.

A tranquilidade da escala da frota no Rio de Janeiro foi interrompida por um acontecimento traumático: a execução da sentença de morte de Antônio Salamón a 20 de

Dezembro. No dia marcado, Fernão de Magalhães convocou os oficiais e a tripulação do *Trinidad* para assistirem à execução do homem que tinha cometido um «crime contra a natureza». Um dos marinheiros, nunca nomeado, o rosto provavelmente coberto para preservar o anonimato, estrangulou Salamón à vista de todos os outros homens, como aviso. O macabro espetáculo, executado com eficiência militar, fez aumentar o ressentimento contra o capitão-general entre a tripulação.

Existem relatos divergentes em relação a Antônio Ginovés, o rapaz criado de bordo cuja vida Fernão de Magalhães poupou.

Numa das versões, Ginovés era tão ridicularizado pelos outros membros da tripulação que se atirou pela borda fora e se perdeu. E noutra versão, o criado de bordo, objecto de escárnio, foi atirado pela borda fora para a morte. Não interessa qual das versões estaria correta, a dupla tragédia marcou a única vez em que Fernão de Magalhães abordou a questão da homossexualidade durante toda a viagem. Se as relações homossexuais se desenvolveram de novo a bordo dos navios—e é provável que isso tenha acontecido—Fernão de Magalhães decidiu seguir a tradição e ignorar o fato.

Cinco dias depois, a Armada de Molucas festejou o seu primeiro Natal fora de Espanha na segurança do porto do Rio, mas houve pouco tempo para meditar no feriado porque os homens estavam ativamente a preparar os navios para a partida. Antes de levantar ferro, Fernão de Magalhães, junto com os seus pilotos e navegadores de confiança, tentou determinar as coordenadas do Rio de Janeiro.

Embora lhes faltassem a perícia e os instrumentos necessários para calibrar a longitude com precisão, acreditaram poder fazer cálculos úteis com a ajuda das tabelas de Rui Faleiro e o conselho de Andrés de San Martín, o astrólogo e astrônomo da armada. Não surpreende que tenham chegado a uma estimativa duvidosa, mas

estabeleceram realmente cálculos razoavelmente exatos das latitudes de vários marcos de referência que tinham visitado. Mesmo as melhores medições de Fernão de Magalhães, boas dentro do limite de um grau ou dois, não foram suficientemente exatas para avisar viajantes subsequentes de perigos como bancos de areia e rochedos; eram, na melhor das hipóteses, aproximações grosseiras.

Mesmo antes de partirem, Fernão de Magalhães substituiu Antônio de Coca, o contabilista da frota que assumira por um breve período o comando do San Antônio das mãos de Juan de Cartagena, pelo pouco experiente Álvaro de Mesquita. Quer Coca quer Cartagena viram a mudança como um insulto, porque Mesquita embarcara a bordo do navio almirante em Sevilha como um mero supranumerário. Os capitães depostos clamaram nepotismo, o que era verdade, pois Álvaro de Mesquita era primo de Fernão de Magalhães. A falta de capitães qualificados na lista de tripulantes da frota constituiria um problema para Fernão de Magalhães ao longo de toda a viagem.

Embora tivesse um excedente de pilotos qualificados, a maioria eram portugueses e assim estavam excluídos dos lugares de topo desta expedição espanhola. À medida que a viagem prosseguia, estes pilotos profissionais muito dotados serviam, ressentidos, sob as ordens de capitães decorativos.

Após duas semanas de complacência sensual, a partida da frota do Rio de Janeiro a 27 de Dezembro tornou-se uma questão muito emotiva. João Lopes de Carvalho, o piloto de Fernão de Magalhães, que voltava ao Brasil após uma ausência de sete anos, reuniu-se alegremente à sua antiga amante que o apresentou ao filho de ambos. Carvalho gostou imediatamente do rapaz, a quem chamou Joãozinho, e alistou-o como criado a bordo do navio. Quando a frota se preparava para sair, o piloto implorou a Fernão de Magalhães permissão para levar consigo a mãe do seu filho, mas Fernão de Magalhães não permitiu absolutamente

nenhuma mulher nos navios. Carvalho partiria sozinho. Alarmado com a perspectiva de outras ligações que afetassem a tripulação, Fernão de Magalhães ordenou uma inspeção a cada centímetro de todos os navios à procura de clandestinas do sexo feminino. Várias foram encontradas e rapidamente devolvidas à praia. Quando a frota finalmente levantou ferro e se afastou, mulheres índias seguiram-na em canoas, suplicando em lágrimas aos homens vindos de costas distantes que ficassem com elas para sempre.

Retomando a rota em direção ao sul, a frota, ajudada por ventos favoráveis, chegou à baía do Paranaguá, ao largo da costa do Brasil, no último dia de 1519.

Decidido a compensar o tempo perdido, Fernão de Magalhães ordenou que os navios se mantivessem ao largo em vez de explorarem a baía, um dos maiores estuários a sudoeste do Atlântico. Completamente abastecida, a Armada de Molucas continuou a sua viagem, dia e noite, até 8 de Janeiro de 1520, quando Fernão de Magalhães avistou uma faixa de bancos de areia que se estendia até onde o olhar alcançava. Preocupado que pudessem abalroar alguma formação escondida, deu ordens para lançarem a âncora, mas apenas para a noite; de manhã a frota continuou a velejar.

A 10 de Janeiro, os montes e montanhas ondulados da costa sul-americana deram lugar a pequenas elevações que mal se distinguiam e a sugestão de ilhas ao largo da costa. Carvalho declarou que tinham chegado ao Cabo Santa Maria, que se dizia constituir o acesso para o estreito. Se a sorte estivesse a favor da frota, Fernão de Magalhães poderia atingir o seu objectivo antes das tempestades de Inverno. Neste momento era Verão nestas regiões subequatoriais e ele queria tirar partido do tempo relativamente ameno e atravessar o estreito antes que o tempo ficasse frio. Mesmo quando acreditava que se estava a aproximar da boca do estreito, todos os seus mapas se transformaram em extensões em branco e interpretações

especulativas e a monótona barreira da costa sul-americana continuou sem alterações.

A esperança que Fernão de Magalhães depositava numa rápida conclusão da expedição não se cumpriria.

A cinco meses de Sevilha, a tripulação e os oficiais tinham-se familiarizado com os navios, bem como com os rigores e privações da vida no mar. Tinham aprendido a violência das tempestades, a necessidade, de vida ou de morte, de sondar o fundo e os limites das orgulhosas embarcações nas quais navegavam pela superfície do mar sem fim. A agonia do enjoo tinha ficado finalmente para trás. Não tinha havido fuga possível àquele suplício; mesmo marinheiros veteranos eram vulneráveis às respectivas aflições. De acordo com a sabedoria popular, a atividade sexual aumentava a probabilidade do enjoo, mas raro era o marinheiro que conseguia resistir à oportunidade de copular antes de partir numa longa viagem.

No mar, o sono tornava-se o principal luxo, um conforto quase impossível de encontrar. A tripulação fazia sestas sempre que podia, de noite ou de dia. As camas suspensas ainda não tinham sido introduzidas a bordo dos navios, por isso marinheiros exaustos apropriavam-se de uma tábua ou, melhor ainda, de uma zona protegida no tombadilho onde se podiam estender. Suavizavam a dureza da madeira que os feria com uma enxerga de palha e abrigavam-se do frio e umidade com pesados cobertores. Mesmo assim, o conforto fugia-lhes. Os homens nunca se conseguiam habituar aos odores desagradáveis que fermentavam a bordo dos seus navios. A água que se infiltrava no porão fedia apesar dos esforços para a desinfetar com vinagre; animais como vacas e porcos ajudavam ao cheiro nauseabundo, tal como o abastecimento de comida que apodrecia lentamente e o odor repugnante do peixe salgado que flutuava vindo do porão.

As pragas eram ubíquas, um fato da vida no mar a que não se podia escapar. Os teredos, ou lagartas de navio,

furavam o casco, comprometendo lentamente a navegabilidade de toda a embarcação e um navio da frota de Fernão de Magalhães acabou por se desintegrar por causa das malditas pequenas criaturas.

Ratazanas e ratos infestavam todos os navios e os marinheiros aprendiam a viver com eles e mesmo a brincar com eles. A tripulação de Fernão de Magalhães poderá ter trazido consigo uma criatura doméstica nova na Europa nessa altura—o gato—para caçar os roedores, seguindo o costume da época, embora nenhum relato confirme que o fez. Está registado, contudo, que os homens da Armada de Molucas sofriam com todo o tipo de pragas, piolhos, percevejos e baratas. Quando as condições atmosféricas traziam calor e umidade, os insectos infestavam as roupas, o armazenamento de comida e até o cordame. Os marinheiros coçavam-se e queixavam-se, mas não tinham meios de defesa contra as pragas.

Pior ainda, o gorgulho invadia os biscoitos de bordo que eram ainda contaminados com a urina e as fezes dos roedores. Os membros da tripulação com os estômagos a fazer barulho forçavam-se a vencer as suas inibições e engoliam este alimento repugnante e contaminado. Era quase impossível os marinheiros manterem-se limpos; muitos traziam sabão e um pano para se lavarem, mas a única água disponível—água do mar—provocava comichões e irritação. Os marinheiros lavavam também as suas roupas na água do mar, com resultados limitados. Para se manterem quentes e secos, os marinheiros usavam roupas largas e folgadas, que consistiam de uma camisa mole, muitas vezes com capuz, sobre a qual vestiam uma camisola de lã chamada sayuelo, que era apertada na cintura. Os marinheiros eram conhecidos em todo o lado pelas suas calças folgadas tipo pijama saraguelles que chegavam até abaixo dos joelhos.

Dependendo do posto do marinheiro e do dinheiro que tinha à sua disposição, os saraguelles podiam ser feitos de

qualquer tecido desde o linho barato e grosseiro conhecido por anjeo (de Anjou, na França) a uma boa lã forrada de tafetá de seda.

Com mau tempo, tanto os marinheiros como os oficiais vestiam grandes capas azuis chamadas capotes de la mar, era vulgar ver-se um vigia embrulhado na sua capa, apenas com a cabeça exposta, espreitando através do tombadilho sacudido pela tempestade, durante horas a fio.

Os marinheiros protegiam a cabeça (e os ouvidos) com um gorro de lã chamado bonete: mais do que qualquer outro artigo de vestuário, o bonete era a marca de um marinheiro. Fernão de Magalhães levou uma quantidade de gorros, a maioria vermelhos, para fazer amizade com os índios que esperava encontrar na sua rota para as Ilhas das Especiarias, mas a maioria dos marinheiros usava um bonete de um azul ou preto mais digno. Desgastado pelo forte uso e condições rigorosas, o vestuário exigia reparações constantes e os marinheiros aprendiam a manejar com destreza uma agulha. Muitos marinheiros guardavam facas escondidas no cós das calças para sua segurança.

Os marinheiros armazenavam as suas coisas em grandes arcas. Para além das roupas, as arcas continham pratos simples de madeira (úteis para arremessar durante brigas de improviso), utensílios para comer e uma caneca para a ração diária de vinho. As arcas com frequência continham um suprimento de cartas de jogar—era provavelmente o passatempo mais popular a bordo dos navios da Armada de Molucas—e livros.

A Inquisição impunha rigorosas leis de censura e os marinheiros submetiam a aprovação todos os livros que levavam para o mar. Os registos que sobreviveram permitem-nos uma fugaz visão dos hábitos de leitura destes homens. A maior parte dos volumes era do tipo piedoso—as vidas dos santos, descrições dos papas, relatos de milagres e orações para recitar. Quase tão predominantes (e

provavelmente lidas com mais atenção) eram as histórias populares de heroicidade e cavalaria, de cavaleiros e donzelas e vilões vencidos. Algumas crónicas entraram a bordo destes navios, mas os marinheiros mais letrados preferiam o precedente mais famoso da sua própria viagem, as Viagens de Marco Pólo.

A tripulação de Fernão de Magalhães era esmagadoramente castelhana e portuguesa, mas os lugares estavam também preenchidos por representantes de todos os grandes países da Europa ocidental, bem como do Norte de África, Grécia, Rodes e Sicília. Incluía-se alianças de inimigos naturais: bretões e bascos, flamengos e franceses, todos falando línguas mutuamente ininteligíveis.

A língua comum a bordo da frota de Fernão de Magalhães era o castelhano náutico, que continha termos especializados para todos os cabos, punhos e instrumentos que se encontravam a bordo dos navios. Neste idioma Fernão de Magalhães e os seus capitães davam ordens à tripulação. «Iça el trinquete», gritavam, para içarem a vela do traquete; «Tira de los escotines de gabia», para puxarem as escotas da gávea. «Dad vuelta», proferido com veemência especial, significava virar-se de costas. E havia muitas outras ordens, suficientes para cobrir todas as operações que se esperava que um marinheiro desempenhasse. «Dejad las chafaldetas»... solta os cabos dos punhos. Alça aquel briol... levanta aquele briol. Leva el papahigo... iça os papa-figos. Pon la mesana... põe a mezena. Tira de los escotines de gabia... puxa as escotas da gávea. O grito de «Suban dos á los penoles» despachava dois marinheiros a subir rapidamente um atrás do outro pelo mastro, tentando não olhar para baixo para o tombadilho agitado enquanto se içavam em direção ao céu; e a ordem «Juegue el guimbalate para que la bomba achique» enviava mais mãos lá para baixo para executarem a tarefa extenuante de fazer funcionar a bomba até que a maldita coisa sugasse a água do porão. A água no fundo do

porão à volta das bombas era também a mais tóxica que se podia encontrar em qualquer sítio do navio e os marinheiros esforçavam-se por não vomitar com o fedor. Apesar das variadas dificuldades que o funcionamento das bombas implicava, eram uma necessidade absoluta no mar; sem elas, os navios meteriam lentamente água até se afundarem e pô-las a funcionar esgotava equipas de fortes marinheiros. Não era sem precedentes que marinheiros tivessem desfalecido e morrido durante a provação difícil de fazer funcionar a bomba para salvar um navio.

Os marinheiros tinham os seus cânticos seculares, ou saloma, para as árduas tarefas rotineiras que executavam. Os homens conheciam-nos a todos de cor. Se estavam a içar a âncora, o homem que liderava a cantiga gritava ou talvez cantasse a primeira metade do verso e os outros, agarrando a corda, completariam a segunda metade. «O dia», gritava o homem, «Ayuta noy», replicavam os homens em uníssono. «O que somo» cantava; «Servi soy», vinha a resposta. «O voleamo... Ben servir.» E assim por diante até que chegava a ordem para prender o cabo e os homens dispersavam-se para recuperar o fôlego.

Os homens rapidamente deixavam para trás as identidades que tinham mantido em terra por aquelas que lhes eram impostas no mar.

Já não interessava se eram castelhanos, gregos, portugueses ou genoveses, a vida a bordo do navio era vivida segundo uma estrutura social rígida que segregava homens que todavia viviam em alojamentos muito perto uns dos outros e que dependiam uns dos outros para a sua sobrevivência.

Reinava acima de tudo uma rigorosa divisão de trabalho. No fundo da escala estavam os pajens, imputados aos navios aos pares. Muitos pajens eram meras crianças, com apenas oito anos de idade; nenhum tinha mais de quinze anos.

Eram vulgarmente órfãos. Nem todos os pajens eram iguais. Alguns tinham sido quase raptados dos cais de Sevilha e pressionados para irem servir; se não tinham já estado em navios, teriam andado a vaguear pelas ruas, aprendendo a roubar carteiras e metendo-se em pequenas dificuldades. Eram tratados com aspereza, explorados sem piedade, privados de um salário adequado e por vezes transformados em vítimas de predadores sexuais entre os membros mais velhos da tripulação. As suas tarefas incluíam esfregar os tombadilhos com água salgada içada do mar em baldes, servir e limpar depois das refeições e executar qualquer trabalho inferior que lhes fosse atribuído.

Outra classe de pajens vivia uma vida muito diferente, privilegiada e relativamente livre de exigências, sob a proteção de oficiais. Estes jovens seleccionados vinham geralmente de boas famílias, bem relacionadas, e trabalhavam como aprendizes para os seus protetores; esperava-se que aprendessem o seu ofício e fossem subindo de posto. Os seus deveres eram muito mais leves do que os dos desventurados rapazes que tinham sido pressionados para irem servir nos navios.

Os pajens privilegiados mantinham a funcionar os dezasseis relógios de areia venezianos—ou ampolletas—transportados nos navios de Fernão de Magalhães.

Basicamente uma grande ampulheta, o relógio de areia usava-se desde o tempo dos egípcios; era essencial quer para marcar as horas quer para a navegação. A ampolleta consistia num recipiente de vidro dividido em dois compartimentos. A câmara superior continha uma certa quantidade de areia que escorria para a inferior durante um período de tempo medido com precisão, usualmente meia hora ou uma hora. Manter as ampolletas a funcionar era bastante simples—os pajens viravam-nas a cada meia hora, dia e noite—mas a tarefa era vital. A bordo de um navio em oscilação, as ampolletas eram o único relógio de confiança e o capitão dependia delas para a determinação da posição

do navio e mudança dos quartos de vigia. Um navio sem uma ampolleta a funcionar estava na realidade incapacitado.

Pôr as ampolletas a trabalhar a bordo da armada tinha algo de religioso e os pajens, na sua presumível inocência, funcionavam como os acólitos dos navios.

Quando viravam os relógios de areia, recitavam salmos ou orações invocando a orientação divina para uma viagem segura. Geralmente as orações exigiam um coro e os pajens tinham de entoar os cânticos suficientemente alto para demonstrar que estavam no seu posto e a cumprir prontamente os seus deveres.

Ao fim do dia, as suas vozes agudas podiam ser ouvidas, sobrepondo-se ao clamor obsceno do navio, recitando orações à Virgem Maria, recordando a todos as suas obrigações religiosas, mesmo ali, a milhares de milhas de casa.

Terminadas as suas orações, os rapazes chamavam o novo quarto de vigia para o seu posto. «Al cuarto», gritavam. Al cuarto! Para o tombadilho! Para o tombadilho!

E os membros do quarto de dia cambaleavam para os seus lugares habituais, onde se podiam reclinar confortavelmente contra uma tábua que os abrigasse, ou ornamento de madeira saliente. Poderiam trazer um punhado de biscoitos ou peixe salgado e quase de certeza que lamentariam a sua crônica falta de sono pois a noite a bordo do navio era tão barulhenta quanto o dia; o oceano nunca dormia, e eles também não.

Se os marinheiros tinham um momento livre antes de se apresentarem ao serviço, poderiam aliviar-se, uma tarefa desagradável, mesmo ridícula a bordo dos navios.

Para urinar, punham-se simplesmente de pé de frente para o oceano, onde pudessem ter a certeza que o vento não iria devolver o fluxo sobre eles ou outra pessoa qualquer. Defecar era mais difícil, exigindo um ato precário de equilíbrio quando o marinheiro passava lentamente por

cima da amurada e descia para um assento grosseiro suspenso por cima das ondas. Havia dois assentos destes, à proa e à popa, conhecidos como jardmes, um termo que ironicamente sugeria flores. Depois de baixar os calções e se acomodar no assento, o marinheiro tinha de evacuar à vista de qualquer pessoa que estivesse disposta a observar —a privacidade não existia a bordo destes navios—e se acontecesse o mar estar picado, os frios salpicos borrifavam o seu traseiro exposto. (Mais de um marinheiro perdeu a vida quando se precipitou para o oceano.) Quando acabava, limpava-se com um bocado de corda coberta de pez e depois voltava a subir para o tombadilho, onde sem dúvida dava um suspiro de alívio.

Seria de admirar que o navio, com toda a sua porcaria, barulho e odor nauseabundo, fosse chamado pájaro puerco, porco voador?

Quando chegavam aos seus postos, os estafados marinheiros estudavam o mar à procura de bancos de areia enterrados, examinavam o cordame, secavam a umidade dos cabos e verificavam se não havia estragos nas velas. Esfregavam, reparavam, vistoriavam e poliam todas as superfícies expostas dos navios.

Aplicavam pez às cordas de cânhamo puídas e reparavam velas rasgadas ou deformadas. Punham as armas a brilhar e travavam uma batalha constante, antecipadamente perdida, para protegerem as provisões de comida da bicharada.

Depois de vários meses no mar, os cinco navios da Armada de Molucas estavam em muito melhor estado do que quando tinham saído de Sevilha.

Mesmo acima dos pajens em categoria vinham os aprendizes, ou grumetes, os membros mais sacrificáveis e vulneráveis de toda a tripulação. Com idades que iam dos dezassete aos vinte anos, eram os que saltavam para o cordame no momento em que o capitão ordenava que ferrassem ou desferrassem a vela; que corressem para os

perigosos postos de vigia no alto dos mastros, que empunhassem os remos nos batéis compridos e que pusessem a funcionar os complexos dispositivos mecânicos a bordo do navio, as roldanas e guias, os cabos e âncoras, o cordame fixo e móvel. Formavam equipa para manobrar o cabrestante, rodando o tambor com o seu eixo para carregar (ou descarregar) provisões pesadas, armas e o lastro. Até rapavam os pelos das pernas e faziam a manicura dos dedos dos pés dos seus mestres, preparando talvez o palco para relações sexuais entre os dois, embora esse comportamento fosse estritamente proibido. Os aprendizes eram o grupo que teria mais probabilidade de ser castigado, de ser chicoteado por desobediência, ou de ser confinado ao cepo por períodos que atingiam uma semana.

Se um grumete sobrevivesse a todas as provações e perigos da vida no mar, poderia candidatar-se à certificação como «marinheiro» recebendo um documento assinado pelo piloto do navio, contramestre e mestre. Era agora um marinheiro profissional e podia contar com uma carreira que durava cerca de vinte anos, se vivesse tanto tempo. Os marinheiros subiam de categoria aprendendo a manejar o leme, a utilizar a sonda, a entrançar cabos e, se tivessem propensão para a matemática, a traçar cartas e a fazer medições dos objetos celestes para determinar a posição do navio.

A maioria dos marinheiros tinha menos de vinte anos ou estava na casa dos vinte.

Alguém que tivesse chegado à casa dos trinta era considerado um duro veterano; tendo sobrevivido até àquela idade, vira o que acarretava a vida no mar: brutalidade, solidão e doença; experimentara momentos de camaradagem e heroísmo, bem como desonestidade e insensibilidade persistentes. Sabia tudo sobre a avareza dos proprietários dos navios, a indiferença incompreensível dos Reis sob cuja bandeira a expedição navegava e a tirania dos

capitães. Os homens raramente se faziam ao mar com mais de quarenta anos. Fernão de Magalhães, quase com essa idade quando partiu de Sevilha, contava-se entre os mais velhos, se não fosse mesmo o indivíduo mais velho a bordo da Armada de Molucas.

Por mais que um marinheiro normal subisse de categoria, era ultrapassado pelos especialistas como os bombardeiros, essenciais em expedições que exploravam novas terras, mas difíceis de encontrar. Perito na utilização de canhões, na preparação de pólvora e seleção de projéteis, um bombardeiro cuidava das suas armas durante toda a viagem, mantendo-as em segurança, limpas, livres de ferrugem e prontas para a batalha em todas as ocasiões. Embora a maior parte dos bombardeiros fosse flamenga, alemã ou italiana, a Casa de Contratación mantinha um instrutor de artilharia no seu pessoal para treinar os castelhanos. A Casa fornecia os canhões, mas os bombardeiros em formação tinham de pagar os honorários do instrutor, bem como o custo da pólvora, o que era o suficiente para desencorajar muitos potenciais alunos. Especializações menos fascinantes, mas igualmente necessárias, incluíam os carpinteiros, calafates e tanoeiros. Este último grupo reparava as centenas de barris e baldes a bordo dos navios, substituindo aros e aduelas e vedando vazamentos.

O barbeiro do navio, outro especialista, tinha um nome enganador pois aparar as barbas era a menor das suas responsabilidades. Servia como dentista, médico e cirurgião a bordo, prestando assistência à tripulação com a sua arca de drogas, ervas e remédios caseiros. O barbeiro da frota chamava-se Hernando Bustamente, e embarcara a bordo do Concepción.

Os registos mostram que o seu suprimento médico tinha sido comprado num boticário chamado Johan Vernal a 19 de Julho de 1519, pouco antes da partida.

Incluía destilações de várias ervas, entre elas funcho, cardo e chicória; um purgante conhecido por diacatolicon; terebintina; banha; vários unguentos e óleos; quase três quilos de camomila; mel; incenso; e mercúrio—tudo cuidadosamente guardado em caixas de lata. Bustamente também transportava com ele um sortido de alguns instrumentos. As arcas médicas da época continham um pilão e almofariz de bronze para moer as substâncias e uma seleção de instrumentos cirúrgicos que incluía tesouras, uma lanceta, um extrator de dentes, uma seringa para clister feita de cobre e uma balança. Este reduzido armazém de produtos e equipamento médicos teria de servir as necessidades dos 260 homens da frota em todos os climas e condições durante vários anos. Na prática, a incumbência mais frequente de Bustamente no mar era extrair dentes, não tratar doenças.

Ninguém respondia à descrição de cozinheiro a bordo destes navios, porque o trabalho era considerado demasiado aviltante. Um marinheiro dizer a outro que a barba dele cheirava a fumo era o equivalente a provocar uma briga. Por isso a tripulação fazia turnos para cozinhar, ou pagava aos aprendizes para cozinharem para eles. E durante o mau tempo, não se cozinhava absolutamente nada e os marinheiros aguentavam repastos frios de biscoitos, carne salgada e vinho.

Para além destes papéis tradicionais, a lista dos tripulantes da armada incluía alguns membros fantasma: santos que, por costume do mar, se infiltravam nas listas de tripulação dos navios. A frota de Fernão de Magalhães incluía Santo Adelmo, o santo padroeiro de Burgos; Santo Antônio de Lisboa, o popular santo padroeiro de Lisboa, que tinha a fama de salvar marinheiros naufragados e oferecer ventos favoráveis aos seus navios; Santa Bárbara, que os espanhóis invocavam como salvaguarda contra tempestades violentas; e Nuestra Señora de Montserrat, a quem era dedicado um famoso santuário beneditino. Mais

notável ainda, a cada uma destas personagens fantasmas era acordada uma quota-parte dos lucros da frota em troca de proteção divina; esta combinação era uma forma inteligente de doar uma parte dos lucros da expedição à Igreja.

Os oficiais estavam imediatamente acima dos marinheiros e especialistas na hierarquia da frota. Um primeiro grupo era constituído pelo despenseiro, encarregado de velar pelos mantimentos; o contramestre; o ajudante do contramestre; e o alguaal. O aguazil servia como representante do Rei a bordo do navio e servia como funcionário militar e judicial. Se Fernão de Magalhães precisasse de prender um membro da tripulação, ordenava ao alguaal que efetuasse o ato. Não era um trabalho que o tornasse estimado dos outros membros da tripulação e o aguazil mantinha-se afastado do resto da tripulação.

No topo da pirâmide estava o piloto, que traçava a rota do navio; o mestre, que supervisionava a preciosa carga; e finalmente o capitão. Cada um dos três oficiais de topo tinha o seu próprio pajem (como capitão-general, Fernão de Magalhães tinha vários, incluindo o filho ilegítimo) e faziam uma vida tão separada quanto possível dos marinheiros rasos e aprendizes. Os oficiais tinham as suas cabinas próprias, apertadas é certo, mas um sinal de distinção, e raramente comiam com a tripulação. Para a maioria dos homens a bordo da frota, até no navio almirante, o *Trinidad*, Fernão de Magalhães era uma figura imperiosa e remota, autoritária e arbitrária, um homem cujas palavras eram lei e de cuja perícia, sorte e bom discernimento as suas vidas dependiam.

Embora os capitães, incluindo Fernão de Magalhães, pudessem ser notoriamente despóticos, o destino dos marinheiros era governado, pelo menos em teoria, pelo Consulado del Maré, o código marítimo espanhol que existia —e era aplicado—há vários séculos antes de ser

formalmente compilado em 1494. O código descrevia os métodos aprovados para contratar e pagar os marinheiros e especificava o trabalho exaustivo de um marinheiro vulgar («ir à floresta buscar lenha, serrar e fazer tábuas, fazer mastros, vergas e cordas, cozinhar, equipar o navio com o contramestre, carregar os produtos e descarregá-los; e a todo o momento quando o imediato lhe ordenar ir buscar mastros, vergas e cordas, carregar tábuas e colocar a bordo todas as vitualhas dos mercadores, içar o batel»), bem como os castigos que podiam esperar receber se não cumprissem as ordens («um marinheiro não se deve despir se não estiver num porto para passar o Inverno. E se o fizer, por cada vez deve ser mergulhado no mar com uma corda do braço da verga três vezes; e após três prevaricações, deve perder o seu salário e os bens que tem no navio»). Para além disso, um marinheiro era obrigado a ir onde quer que o capitão lhe ordenasse, mesmo «que até ao fim do mundo». Por isso, segundo o Consulado, Fernão de Magalhães tinha o direito de levar a sua tripulação onde quer que desejasse, todo o percurso até às Ilhas das Especiarias e mesmo para lá delas.

As disposições do Consulado concediam alguma proteção aos marinheiros ao especificarem a sua alimentação. Tinham direito a carne três dias por semana, «ou seja aos domingos, terças e quintas-feiras». Nos outros dias deviam ser-lhes servidas «papas de cereal e todos as noites de todos os dias acompanhamento de pão e também nos mesmos três dias de manhã devia ser-lhes dado vinho e também a mesma quantidade de vinho à noite». Os registos de exatamente quanto vinho Fernão de Magalhães permitia aos membros da sua tripulação variam, mas provavelmente chegava aos dois litros por homem por dia. E nos dias de festa, que eram frequentes, o Consulado especificava que o capitão devia duplicar as rações da tripulação. Fernão de Magalhães, segundo todos os relatos, seguiu escrupulosamente estas orientações, excepto quando teve

de cortar nas rações para evitar a fome. À medida que a viagem se desenrolava, tornou-se evidente que, tal como outros capitães da época, tinha duas obsessões: manter a navegabilidade dos seus frágeis navios e adquirir comida suficiente para os seus indisciplinados homens.

Por que motivo os marinheiros aguentavam tudo isto? Por que motivo marinheiros vulgares e oficiais treinados abandonavam casas e lares para viverem nestas circunstâncias terríveis durante anos a fio? Por que motivo suportavam rações de fome, a indignidade e a agonia do chicote e do cepo, o tormento da bicharada, sede, insolações e a falta de mulheres? Iam para o mar por uma variedade de razões, por cupidez ou à procura de glória, para fugirem a alguma coisa, por hábito, por desespero e por puro acaso. Para Juan de Escalante de Mendoza, o veterano marinheiro espanhol, os marinheiros agrupavam-se em duas variedades.

«O primeiro tipo inclui todos os que começam a navegar para terem um meio de vida, como os homens pobres... A vida de marinheiro é a ocupação mais apropriada que conseguem encontrar para se sustentarem, especialmente para os que nasceram em portos e zonas marítimas. Este tipo é o mais numeroso entre os marinheiros», observa. «Embora pudessem querer aprender outra ocupação, não têm as faculdades nem os meios para conseguir fazê-lo.» Por isso iam para o mar porque era o seu ganha-pão e com toda a probabilidade o dos seus pais antes deles; porque conheciam o mar melhor do que conheciam a terra; porque podiam libertar-se das preocupações do dia a dia; porque, se ficassem em casa, conheciam as lúgubres rotinas que a vida lhes reservava, enquanto que no mar tudo podia acontecer; porque, se sobrevivessem às provações de uma viagem oceânica, teriam uma reserva de histórias com que contar para o resto das suas vidas; e finalmente porque se contrabandeassem com êxito nem que fosse uma pequena quantidade de ouro ou especiarias, ficariam com um pé-de-

meia para os sustentar e às suas famílias nas vicissitudes da vida. Muitos deles iam para o mar simplesmente para escapar. Alguns fugiam da cadeia, enforcamento ou tortura; outros abandonavam as suas famílias e responsabilidades. Outros evitavam a prisão dos devedores; logo que obtivessem uma colocação num navio, ficariam imunes em relação às detenções, seguros desde que estivessem no mar. Muitos marinheiros planeavam desertar dos navios logo que chegassem às fabulosas índias, com o seu ouro, mulheres e luxo. Para eles, as índias serviam, nas palavras de Cervantes, como «o abrigo e refúgio dos facínoras de Espanha, a igreja dos fora da lei, o porto seguro dos criminosos, a terra natal e esconderijo para os trapaceiros, a tentação geral para as mulheres fáceis, a vulgar desilusão de muitos e a solução para uns poucos especiais».

às últimas horas do dia 10 de Janeiro de 1520, uma forte tempestade desceu sobre a Armada de Molucas, forçando Fernão de Magalhães a procurar abrigo.

Ordenou à frota que invertesse o rumo e se dirigisse para norte, em direção ao abrigo oferecido pela baía do Paranaguá. Durante a viagem para esse ponto seguro, ventos violentos mas erráticos afastaram a frota da sua rota e Fernão de Magalhães viu-se em águas perigosamente baixas. Diante dele estendia-se a foz do Rio de La Plata, um rio em forma de funil situado na costa do que é hoje a Argentina.

Sabemos, embora Fernão de Magalhães não o soubesse, que o Rio de La Plata é alimentado por dois rios importantes, o rio Uruguai e o rio Paraná, cujas águas a montante têm origem nos Andes. Navegando nessas águas baixas e ricas de sedimento, Fernão de Magalhães pensou que poderia estar a entrar no canal que conduzia à Ásia, mas o tempo frustrou os seus esforços de reconhecimento. O clima da região é típico das latitudes médias temperadas. Ventos secos, chamados tçondas, precipitam-se dos Andes; quando se combinam com correntes frias ao largo do

Atlântico, podem surgir tempestades costeiras chamadas sudestadas e foi provavelmente uma vigorosa sudestada que fez com que Fernão de Magalhães voltasse para trás e procurasse abrigo.

Fernão de Magalhães enfrentava escolhas difíceis. Se amainasse as velas e tentasse passar a tempestade, os ventos poderiam atirar a sua desamparada frota para os baixios, ou até para a praia, onde os esperaria o desastre. Mas se tentasse entrar no porto com as velas curtas, poderia ficar encalhado nas águas pouco profundas. Escolheu continuar para norte com extremas precauções; teve o cuidado de sondar as águas e percebeu aliviado que eram suficientemente profundas para os seus navios passarem incólumes.

Quando a tempestade finalmente cedeu, Fernão de Magalhães voltou para sul de novo e regressou ao Rio de La Plata. Embora muitos a bordo da frota afirmassem que o rio levava ao estreito, Fernão de Magalhães mantinha-se céptico. Mesmo assim tinha de proceder a uma inspeção cuidadosa, para ter a certeza. E mesmo que não houvesse estreito, tinham pelo menos encontrado provisões abundantes.

Durante as duas semanas seguintes, os homens armazenaram água e apanharam peixe, ou antes, aprenderam a apanhar peixe.

Anos antes de Fernão de Magalhães chegar ao Rio de La Plata, navios portugueses e espanhóis tinham procurado o estreito neste mesmo ponto. Antônio Galvão, que prestou serviço como governador português das Molucas, escreveu a respeito de «um mapa do mundo muito raro e excelente, que foi de grande ajuda para o infante D. Henrique {o Navegador} nas suas descobertas». Em 1428, disse Antônio Galvão, o filho mais velho do Rei de Portugal fez uma viagem pela Inglaterra, França, Alemanha e Itália «de onde trouxe um mapa do mundo que tinha descritas todas as partes do mundo e da terra. O Estreito de Magalhães era aí

chamado a cauda do dragão». Cauda de dragão era um nome adequado para o estreito, sugerindo que era perigoso, sinuoso e possivelmente mitológico.

Cristóvão Colombo também acreditava na sua existência.

Esse explorador místico supostamente recebeu uma visão antes da sua quarta viagem onde viu um mapa que mostrava o estreito. Nunca o descobriu, claro.

Em 1506, Fernando de Aragão e Filipe I de Castela encarregaram dois exploradores, João de Solis e Vicente Yáñez Pinzón, de empreender uma expedição para determinar a posição da linha de demarcação e encontrar um estreito para as Índias. Tal como Fernão de Magalhães, João de Solis era um experimentado e ambicioso marinheiro português que encontrou um patrão receptivo em Espanha, mas muito ao contrário de Fernão de Magalhães era um fugitivo da justiça, que escapara para Espanha depois de assassinar a mulher. A expedição Solis-Pinzón, que embarcou em 1508, não descobriu nada e quando os dois navios da expedição regressaram a Espanha, o Rei Fernando, furioso e desapontado, atirou com Solis para a prisão.

Dois anos depois, em 1512, João de Solis, manipulando habilmente as suas influências, conseguiu ser reabilitado e o Rei Fernando nomeou-o piloto-mor; recebeu então uma nova e ambiciosa incumbência de reclamar as Ilhas das Especiarias para a Espanha. Quando o Rei D. Manuel de Portugal protestou, o Rei Fernando, escondendo um pouco a verdade, explicou que a única tarefa de Solis era simplesmente descobrir a linha de demarcação e nada mais. Pouco depois Fernando cancelou a expedição, mas enviou ordens aos seus representantes nas Caraíbas para procurarem qualquer sinal do estreito e para deterem quaisquer navios portugueses que pudessem estar à procura da mesma coisa. É certo que as autoridades nesse posto militar avançado e remoto do império espanhol encontraram uma caravela portuguesa que se tinha

extraviado nas Caraíbas. Veio a verificar-se ser um navio cheio de segredos.

Em 1511, Cristóbal de Haro tinha apoiado uma expedição secreta portuguesa ao Brasil. A frota consistia de duas caravelas comandadas por Estêvão Froes e João de Lisboa. Os espanhóis não sabiam nada sobre a expedição até que o navio de Froes chegou às Caraíbas para reparações antes de se dirigir para nordeste através do Atlântico em direção a Portugal. As autoridades espanholas detiveram a tripulação e enfiaram-na na prisão. Entretanto o outro navio regressou a Espanha, onde João de Lisboa revelou as suas descobertas a um agente dos seus patrocinadores, os Fugger da Alemanha. Depois disso, os segredos de João de Lisboa entraram gradualmente no domínio público.

Em 1514, um relato publicado dos feitos de João de Lisboa apareceu na Alemanha. *Newen Zeytung auss Presillg Landi*, ou «Novas das Terras do Brasil», como a folha impressa se chamava, indicava que João de Lisboa se tinha aventurado setecentas milhas mais para sul do que qualquer outra expedição anterior. Segundo este relato, a expedição chegara a um estreito, entrara nele e navegara para ocidente até que violentas tempestades tinham forçado os navios a voltar para trás. João de Lisboa podia até ter navegado pelo estreito todo até ao Pacífico. Embora incompleta, a descrição da viagem clandestina de João de Lisboa era compatível com o estreito que Fernão de Magalhães por fim explorou.

Em Espanha e Portugal, tanto marinheiros como cosmógrafos acolheram com ansiedade este extraordinário documento.

Na mesma altura, circulava em Espanha a informação de que Vasco Núñez de Balboa avistara o vasto oceano para ocidente: o Pacífico. Meses depois de ouvir a notícia, o Rei Fernando enviou mais uma vez João de Solis a descobrir o estreito, ou, como disse El Rey, «a descobrir as partes por detrás da Castela Dourada». O estreito, segundo as

melhores informações da época, atravessava o que é hoje o Panamá. A expedição, formada por três navios e setenta homens, embarcou a 8 de Outubro de 1515. João de Solis chegou à América do Sul, navegou ao longo da costa e avistou uma tribo que parecia amigável, pelo menos à distância. Animado, foi a terra com um grupo de sete homens para os saudar.

O melhor relato do que sucedeu aos exploradores surge da pena de Pedro Mártir, que escreveu perto da época dos acontecimentos. O relato de Mártir, em latim, foi traduzido em 1555 por Richard Éden, um estudioso educado em Cambridge, na sua obra mais conhecida, *The Decades of the Newe Worlde or West Índia, Conteyning the Navigations and Conquestes of the Spanyards, with the Particular Description of the most Rych and Large Landes and Islandes lately Founde in the West Ocean*. Nesta popular obra, registou a terrível reviravolta dos acontecimentos numa linguagem vigorosa:

De repente uma grande turba dos habitantes lançou-se sobre eles e chacinou-os todos com moccas, mesmo à vista dos seus companheiros, não escapando nenhum. Não tendo ainda satisfeito a sua fúria, cortaram os homens chacinados em pedaços, mesmo na praia, onde os seus companheiros podiam contemplar este horrível espetáculo do mar.

Mas aqueles tomados de medo com este exemplo, não se atreveram a vir dos seus navios, nem imaginaram como vingar a morte do seu capitão e companheiros. Partiram portanto destas desventuradas costas e... regressaram de novo a casa com o coração pesado.

Tornou-se parte da lenda da expedição o fato dos infelizes europeus terem sido não apenas mortos mas também devorados enquanto os seus camaradas de bordo os contemplavam sem poderem fazer nada.

A tripulação de Fernão de Magalhães exibiu considerável coragem, mesmo temeridade, quando enfrentou os índios na região onde se dera o desastre de João de Solis. Fernão

de Magalhães enviou não um mas três batéis a terra. Os homens estavam armados, o que lhes dava alguma vantagem, mas de qualquer forma à mercê dos indígenas na bacia do rio. Logo que os barcos atracaram os homens saltaram para a rebentação e perseguiram os índios que os observavam.

Em vez de ficarem e lutarem, os índios simplesmente correram mais do que eles.

«Davam passadas tão grandes que apesar de todas as nossas corridas e saltos não conseguimos ultrapassá-los», regista Pigafetta.

Nessa noite uma grande canoa saiu da praia e aproximou-se do Trinidad. De pé no meio da embarcação vinha um índio coberto de peles de animais, aparentemente um chefe. Quando a canoa chegou mais perto, os homens a bordo do navio almirante notaram que não demonstrava qualquer sinal de medo. Indicou que queria subir a bordo e Fernão de Magalhães concordou.

Quando se encontraram frente a frente, Fernão de Magalhães ofereceu ao índio dois presentes, uma camisa e uma fazenda. O capitão-general exibiu depois uma peça de metal, esperando perceber se o índio estava familiarizado com ela.

Reconhecendo o objecto, o índio indicou que a sua tribo possuía alguma forma de metal. Assumindo que o índio aproveitaria ansiosamente a oportunidade de obter mais, Fernão de Magalhães esperava trocar objetos de metal como guizos e tesouras por comida e ajuda de batedores, mas depois de o índio ter saído do Trinidad nunca mais voltou. O encontro efémero com o indiferente chefe tribal desconcertou Fernão de Magalhães e os seus oficiais.

Se fossem bem recebidos, os marinheiros estavam prontos para orgias e os padres para conversões; se fossem atacados, estavam prontos para a luta. Mas não estavam preparados para serem ignorados.

Durante a escala da frota, Fernão de Magalhães sondou constantemente as profundezas do Rio de La Plata, na esperança de que a água engolisse o cabo, indicando que encontrara o estreito, mas o caudal manteve-se perigosamente baixo. Um canal ou um estreito seria mais profundo, raciocinava ele, e a corrente correria mais rápido.

Não querendo comprometer toda a frota no rio, enviou o Santiago, o navio mais pequeno e com o calado menos fundo, para explorar os seus limites sombrios e tentadores. O Santiago passou dois dias a subir o rio, constantemente a usar a sonda, tentando evitar ficar encalhado.

Fernão de Magalhães entretanto abandonou temporariamente o navio almirante Trinidad para explorar em pessoa o curso de água a bordo do Santiago. Em nenhum ponto o rio tinha mais profundidade do que três braças, muito pouca profundidade para os navios passarem com segurança e muito pouca profundidade que sugerisse que havia um estreito que conduzia à Ásia e às Ilhas das Especiarias. Apesar das muitas indicações de que não tinham descoberto mais do que um grande rio, os outros capitães agarram-se à ideia de que o Rio de La Plata os conduziria às Índias e exortaram Fernão de Magalhães a não abandonar o seu reconhecimento. Mas este já resolvera voltar para trás e quando Fernão de Magalhães decidia qualquer coisa nada o detinha. No final de Janeiro, Fernão de Magalhães desistiu e inverteu a direção, enfrentando diretamente os ventos o que fez com que o seu regresso à costa fosse lento e errático.

A 3 de Fevereiro de 1520, a frota retomou a sua rota para sul à procura do verdadeiro estreito—se é que existia—mas descobriu-se que o San Antônio metia água com alguma gravidade. Em dois dias o rombo foi reparado e a Armada de Molucas dobrou o que é hoje conhecido como Cabo Corrientes.

Fernão de Magalhães adotou medidas para se certificar que não passaria pelo estreito que procurava sem o notar.

Lançava ferro à noite e retomava a navegação de manhã tão perto da costa quanto ousava, sempre de atalaia em relação a qualquer formação que sugerisse um estreito. Quando se aventuraram para os 40° de latitude, passando ao longo da costa este do que é hoje a Argentina, o tempo ficou bastante mais frio, um aviso do desconforto e perigos que os aguardavam. Só se libertariam dos dias frescos e noites frígidas quando surgisse um estreito, se é que esse estreito existia, mas essa hipótese provou ser pouco credível. Sem o saberem, estavam a dirigir-se para latitudes notórias pelas suas borrascas súbitas, frequentes e violentas e a 13 de Fevereiro depararam-se com outra tempestade, que sacudiu os navios, danificando a quilha do Victoria e aterrorizando os marinheiros com relâmpagos e trovões e cargas de água torrenciais. Quando a tempestade finalmente se extinguiu, o fogo de santelmo apareceu novamente nos mastros do navio almirante, iluminando o caminho, tranquilizando os marinheiros, mostrando-lhes que gozavam de proteção divina.

No dia seguinte a frota içou vela, mas sem mapas de confiança que apontassem o caminho, os navios corriam o risco de encalhar em baixios traiçoeiros—um recife submerso ou um afloramento de areia. A água era tão pouco profunda e os bancos de areia estavam tão escondidos que o Victoria bateu no fundo, não uma mas várias vezes. Colidir com um baixio era uma sensação nauseante temida por todos os marinheiros. Começava com um estremecimento que fazia parar o movimento do navio. Os que estavam a bordo do navio afetado gritavam de consternação, receando o pior. Se o baixio fosse rochoso poderia fender o casco e o navio afundar-se-ia. Se fosse arenoso, ou coberto de algas, poderia agarrar o navio num estrangulamento de morte. Para libertar o leme das algas, os poucos marinheiros que sabiam nadar entravam na água, receando a qualquer momento o aparecimento de tubarões, mergulhavam por baixo do navio e com os pulmões prestes

a rebentar retiravam a vegetação com as mãos nuas. As marés eram de importância vital para um navio preso num baixio; uma maré a encher podia libertar o navio e uma maré vazante podia deixá-lo na areia, apanhado numa armadilha, sendo impossível mover-se. Tendo esperado pela maré-cheia, o Victoria conseguiu libertar-se sempre das garras dos baixios, mas Fernão de Magalhães, à procura de águas mais fundas, por fim decidiu levar a frota para longe da costa e dos baixios mesmo que já não conseguisse avistar terra—nem um estreito.

Quanto mais para sul Fernão de Magalhães se dirigia, mais preocupado ficava com a hipótese de ter acidentalmente passado pelo estreito sem dar por isso. A 23 de Fevereiro, retrocedeu parte da sua rota e, no dia seguinte, os navios pretos alcançaram a foz extensa do Golfo de San Matías, na costa da Argentina. Para Fernão de Magalhães, o golfo parecia encerrar muito mais probabilidades de conduzir ao estreito do que o Rio de La Plata porque a água era funda, azul e fria.

Os homens da frota poderiam ter visto baleias, porque este era o principal local de reprodução da baleia do sul. Se viajassem perto de terra, teriam avistado pinguins, leões-marinhos e mesmo enormes focas elefantes-do-mar refasteladas nas costas rochosas. E se tivessem ido a terra, teriam encontrado um paraíso animal de raposas, lebres, pumas, falcões reais, corujas, flamingos, armadilhos peludos e papagaios. Mas Fernão de Magalhães preferiu ancorar ao largo, longe do perigo, enquanto prosseguia na sua demanda muito objectiva do estreito.

O destino da expedição dependia de encontrarem ou não esse estreito.

LIVRO SEGUNDO—O Fim do Mundo.

Capítulo V—O TESTE DA LIDERANÇA.

*Com os mastros inclinados, E aproa a pender para o mar,
Como aquele que perseguido Baixa a cabeça a fugir Na
sombra do inimigo, O barco ia sendo levado Pelo temporal
desabrido Sempre para sul sem parar.*

Após seis meses no mar, a competência de Fernão de Magalhães para liderar a armada ainda colocava sérias dúvidas. Muitos dos mais influentes oficiais castelhanos e mesmo pilotos portugueses estavam convencidos de que o seu feroz e rígido capitão-general os estava a conduzir a todos para a morte no seu ardor para encontrar as Ilhas das Especiarias. Poucos estavam confiantes de que Fernão de Magalhães os conseguisse levar até ao fim do mundo, e para além dele, com uma razoável hipótese de sobreviverem.

Uma evolução crucial do estilo de liderança de Fernão de Magalhães, e talvez do seu carácter, ocorreu durante um período de nove penosos meses, entre Fevereiro e Outubro de 1520. Emergiu da provação um homem muito diferente daquele que iniciara a viagem. O Fernão de Magalhães de Fevereiro estava à beira de ser assassinado pelos homens que comandava. O Fernão de Magalhães de Outubro estava a caminho de conquistar um lugar na História. Nos meses que entretanto decorreram, passou por uma série de testes que o forçaram a enfrentar os seus próprios limites como líder e a alterar a sua forma de atuar, sob pena de perecer.

Navegando ao longo da costa, a frota passou a última semana de Fevereiro a navegar para ocidente em direção a Bahia Blanca, um porto espaçoso que merecia ser investigado. Fernão de Magalhães conduziu os seus navios à volta das ilhas da baía, mas não encontrou sinais de um estreito. À medida que se familiarizava com a linha da

costa, foi adquirindo cada vez mais confiança nas suas capacidades náuticas e retomou a navegação vinte e quatro horas por dia, mantendo-se bem afastado da costa à noite para evitar rochas e recifes que se escondessem por baixo das águas escuras. A 24 de Fevereiro a frota chegou a outra possível abertura. «Entramos bem dentro», regista Albo no seu diário de bordo, «mas não conseguimos achar fundo até estarmos inteiramente lá dentro e achamos oito braças e tem uma circunferência de 50 léguas». Fernão de Magalhães recusou considerar esta enorme baía como mais do que isso mesmo.

A sua conjectura provou ser correta e poupou à frota dias de investigação sem sentido.

Finalmente, a 27 de Fevereiro, a armada explorou um prometedor braço de mar com duas ilhas que abrigavam o que pareciam ser numerosos patos. Fernão de Magalhães chamou ao braço de mar Bahia de los Patos e explorou-o cuidadosamente para tentar localizar uma entrada para o estreito. Prudentemente, comprometeu apenas seis marinheiros num grupo que foi a terra com a missão de trazer provisões, sobretudo lenha para o fogo e água doce. Com receio de tropeçar em tribos guerreiras que poderiam andar na floresta à procura de caça, o grupo confinou as suas atividades a uma ilha diminuta que não tinha nem água doce nem lenha, mas que fervilhava de vida selvagem. Vistos mais de perto, o que parecia serem patos era afinal algo muito diferente. Antônio Pigafetta identificou-os como «gansos» e «pequenos gansos». Havia demasiados para serem contados, diz, e eram maravilhosamente fáceis de apanhar. «Enchemos todos os navios numa hora», afirma, e foram em breve salgados e consumidos pelos vorazes marinheiros. A partir da sua descrição, é evidente que os «gansos» eram na realidade pinguins: «Estes pequenos gansos são pretos e têm penas do mesmo tamanho e feitio em todo o corpo, não voam e alimentam-se

de peixe. E eram tão gordos que não os deparamos, mas tiramos-lhes a pele, e têm um bico como o do corvo.»

Antônio Pigafetta maravilha-se com outro animal que encontraram, um animal digno do próprio Plínio e tanto mais maravilhoso por ser absolutamente real. «Os lobos do mar destas duas ilhas são de várias cores e do tamanho e corpulência de um bezerro, e têm uma cabeça como a de um bezerro e pequenas orelhas redondas. Têm grandes dentes e não têm pernas, mas têm pés ligados ao corpo que se assemelham a uma mão humana. E têm pés, unhas nos pés e pele entre os dedos como os gansos. E se os animais conseguissem correr, seriam muito ferozes e cruéis. Mas não se afastam da água, onde nadam e vivem do peixe.»

Com «lobos do mar» Pigafetta queria referir-se ao leão-marinho subantártico ou ao elefante-do-mar, que geralmente se distingue pela sua tromba eréctil. Embora estes mamíferos passem a maior parte do seu tempo no oceano, mergulhando a profundidades de mais de mil e duzentos metros, passam por vezes meses tranquilos a folgar na praia em grupos familiares sinistramente humanos, descansando, espreguiçando-se, bocejando, coçando-se uns aos outros e espreitando preguiçosamente para o que os rodeia. Cada macho mantém um grande harém de fêmeas, que pode chegar às quinze, e muitas vezes apresenta cicatrizes profundas de lutas com os outros machos durante a época do acasalamento. Os adultos chegam a pesar quinhentos quilos e, se mortos e esfolados de forma correta, a sua carne e óleo ricos podem fornecer comida abundante e as suas peles espessas, brilhantes e de um cinzento prata uma fonte muito necessária de calor nestas latitudes frias.

Os seis empreendedores marinheiros rastejaram por entre grupos de famílias de «lobos do mar», atordoaram-nos com mocas e puxaram tantos quantos conseguiram para o batel. Antes do grupo que desembarcara poder regressar à frota, surgiu uma terrível tempestade. Os ventos fortes ao

largo arrastaram os navios de Fernão de Magalhães para o mar alto, deixando os seis marinheiros encalhados na pequena ilha. Passaram uma noite horrível receando ou ser devorados pelos «lobos do mar» ou morrer de exposição ao frio intenso.

De manhã, Fernão de Magalhães enviou a terra uma equipa de salvamento.

Quando descobriram apenas o batel abandonado, recearam o pior. Exploraram cuidadosamente a ilha, chamando pelos seus camaradas perdidos, mas conseguiram apenas assustar os «lobos do mar», muitos dos quais mataram.

Aproximando-se das criaturas, a equipa de salvamento encontrou os homens perdidos comprimidos por baixo dos «lobos do mar» mortos, salpicados de lama, exaustos, exalando um cheiro horrível, mas vivos. Tinham-se instalado perto das criaturas para procurarem abrigar-se da violenta tempestade e arranjar calor suficiente para conseguirem suportar a noite.

Como se estes homens não tivessem já sofrido o suficiente, outra tempestade assolou a ilha mesmo quando estavam a tentar regressar à frota que os esperava.

Conseguiram voltar em segurança aos navios, mas a borrasca foi tão forte que os cabos de amarração do Trinidad se romperam, um atrás do outro.

Desamparado na tempestade, balouçando como tudo, atirando com a tripulação para todos os lados, o navio almirante desviou-se perigosamente para perto das rochas junto da costa. Só um dos cabos estava a aguentar e se cedesse, o Trinidad e os seus homens—incluindo Fernão de Magalhães—perder-se-iam todos. Os marinheiros rezaram à Virgem e a todos os santos que conheciam.

Tomados de medo abjecto, prometeram fazer peregrinações religiosas quando regressassem a Espanha se conseguissem sobreviver a este ordálio.

As suas orações foram ouvidas quando não apenas uma, mas três manifestações gloriosas de fogo de santelmo dançaram nos braços da verga dos navios, lançando uma luz sobrenatural de esperança e inspiração. «Corremos um risco muito grande de perecermos», relata Pigafetta. «Mas os três corpos de Santelmo, São Nicolau e Santa Clara apareceram-nos e imediatamente a tempestade cessou.» A última divindade era especialmente apropriada, pois Santa Clara era considerada a santa padroeira dos cegos e era muitas vezes representada segurando uma lamparina; até se acreditava que conseguia dissipar o nevoeiro e a chuva. Para os marinheiros religiosos, a súbita manifestação destes sinais era prova clara de que Deus ainda velava sobre eles nas regiões mais remotas do globo. Como prova desse fato, o único cabo que os protegia do desastre aguentou até de madrugada, quando a tempestade finalmente abrandou.

Desgastado pela tempestade, Fernão de Magalhães procurou refúgio numa enseada, mas o tempo recusou-se a cooperar. O vento desapareceu e a Armada de Molucas ficou privada dele até à meia-noite, quando uma terceira tempestade se abateu sobre eles, a mais destrutiva até ao momento. O temporal durou três dias e três noites, dias e noites de intenso frio, de quase fome, de impotência face aos elementos. O vento e o mar ferozes partiram mastros, castelos, até tombadilhos da popa. Durante tudo aquilo, os marinheiros cercados, presos em embarcações que se desintegravam e ameaçavam enviá-los para a morte a qualquer momento, rezavam pela sua salvação com um fervor nascido do desespero.

Mais uma vez, as suas preces foram ouvidas. Os cinco navios passaram a salvo na grande tempestade. Os danos causados pelo vento e ondas, embora graves, podiam ser reparados. Incrivelmente não houvera perda de vidas, apesar de todos os perigos que tinham enfrentado em terra e no mar. O capitão-general deu a ordem e a armada fez-se por fim à vela.

Fernão de Magalhães retomou a sua procura de um estreito. Agora que vira quão rapidamente os temporais que assolavam esta região podiam danificar ou destruir a sua frota, a necessidade de uma rota de evasão tornou-se mais urgente do que nunca. Passados vários outros dias no mar, a esperança surgiu na forma de outra enseada convidativa. Fernão de Magalhães navegou para as águas protegidas, onde ficou desencorajado por não encontrar um pequeno braço de mar. Era meramente uma baía, mas protegeria a frota de fortes tempestades—ou assim o pensava. Seis dias depois, outra tormenta prolongada provou que não tinha razão.

Como anteriormente, o mau tempo deixou em terra outro grupo que já desembarcara na praia, desta vez sem «lobos do mar» que providenciassem abrigo ou calor. Suportando um frio de gelar os ossos, a pele, o cabelo e as barbas constantemente ensopados devido à chuva gelada, os dedos dos pés e das mãos sem sensibilidade, os homens foram forçados a procurar comida nos crustáceos e moluscos de concha das águas geladas. As mãos a escorrer sangue, partiram as conchas e sobreviveram comendo a carne crua até que, quase uma semana depois, conseguiram regressar à frota.

Saindo do porto, agora chamado a Baía das Dificuldades, a armada retomou a sua rota para sul em direção a um tempo ainda mais frio e ao Inverno subequatorial que se aproximava.

Os dias ficaram mais pequenos e cada sopro rebelde de vento escurecia o mar e açoitava as velas, ameaçando desabrochar noutra borrasca. Por fim, Fernão de Magalhães ficou farto de explorações; decidiu suspender a procura do estreito até à Primavera seguinte. Voltou a sua atenção para a descoberta de um porto seguro onde a frota pudesse passar o tempo frio que se aproximava. A 31 de Março, a uma latitude de 49 graus° 20 minutos, descobriu-o. Da sua posição vantajosa a bordo do *Trinidad*, parecia ser um

refúgio ideal: o porto era abrigado e peixes abundantes perfuravam a superfície das águas, como se lhes dessem as boas-vindas. Foi chamado porto de São Julião.

A entrada para o porto era enquadrada por impressionantes rochedos cinzentos que se elevavam a trinta metros de altura ao mesmo tempo que o porto rapidamente se contraía para um canal de oitocentos metros de largura. Embora oferecesse proteção, a estreita enseada sofria de ondulação de mais de seis metros e correntes de mais de seis nós; nestas condições, os navios tinham de ser ancorados com cuidado e, quando necessário, passar cabos até à praia para consolidar as suas posições.

Fernão de Magalhães considerou o porto de São Julião como um marco de importância suficiente e quis determinar a sua longitude. Pediu aos seus pilotos se conseguiriam utilizar as técnicas do seu amigo Rui Faleiro. Não era possível, disseram-lhe. Consultou Andrés de San Martin, o astrónomo oficial, que tentou obsequiá-lo; fez medições, consultou os pilotos e concluiu que podiam ter-se desviado para território português tal como definido no Tratado de Tordesilhas. A ideia consternou Fernão de Magalhães, que tinha ordens de Carlos I para evitar as águas portuguesas e, ao mesmo tempo, para demonstrar que as Ilhas das Especiarias ficavam confortavelmente dentro da esfera espanhola. Agora parecia que a frota já navegara para além da linha de demarcação. Fernão de Magalhães percebeu que poderia estar a navegar meio caminho à volta do mundo apenas para demonstrar o oposto do que esperara demonstrar. A questão era potencialmente tão grave, tão condenatória para todo o empreendimento, que os pilotos deliberadamente obscureceram a localização do porto São Julião nas suas cartas.

Antecipando um Inverno longo e duro no porto São Julião, Fernão de Magalhães pôs toda a tripulação a rações restritas, embora os navios gemessem com a carne cortada

dos «gansos» e «lobos do mar» e o peixe abundasse no porto. Depois da sucessão ininterrupta de provações que tinham enfrentado nas últimas sete semanas e que tinham posto em perigo as suas vidas, os homens esperavam ser recompensados pela sua coragem e perseverança, não castigados. Indignados com o racionamento, tornaram-se insubordinados. Alguns insistiram para que voltassem às rações completas, enquanto outros exigiam que a frota, ou parte dela, navegasse de volta para Espanha.

Não acreditavam que o estreito existisse. Tinham tentado repetidas vezes encontrá-lo, arriscando-se a morrer e chegando a um beco sem saída de todas as vezes. Se continuassem, afirmavam, pereceriam por fim numa das tempestades catastróficas que assolavam a região, ou simplesmente cairiam do fim do mundo quando a linha da costa finalmente acabasse. Certamente que o Rei Carlos I não queria que todos morressem na tentativa de encontrar um caminho marítimo para as Ilhas das Especiarias. Certamente que a vida humana tinha algum valor.

Fernão de Magalhães obstinado recordou-lhes que deviam obedecer à incumbência real que lhes fora dada e seguir a linha da costa onde quer que esta conduzisse. O Rei ordenara esta viagem e Fernão de Magalhães persistiria até chegar ao fim da terra ou até encontrar o estreito. Como ele estava espantado por ver espanhóis corajosos tão timoratos, ou assim o disse. Quanto às provisões, tinham bastante lenha aqui em São Julião, peixe abundante, água doce e aves; os navios ainda tinham stocks adequados de biscoitos e vinho, se fizessem racionamento. Considerem os navegadores portugueses, exortou-os, que tinham passado doze graus para além do Trópico de Capricórnio sem qualquer dificuldade e aqui estavam eles, dois graus acima. Que espécie de marinheiros eram eles? Fernão de Magalhães insistiu que preferiria morrer a regressar a Espanha em vergonha e instou-os a esperar pacientemente até que o Inverno passasse. Quanto mais sofressem, maior

seria a recompensa que poderiam esperar de Carlos I. Não deviam contestar o Rei, aconselhou, mas descobrir um mundo ainda não conhecido, cheio de ouro e especiarias que os enriqueceriam a todos.

Este discurso eloquente aos vacilantes membros da tripulação comprou a Fernão de Magalhães uma prorrogação de alguns dias, mas apenas isso. As suas palavras inflexíveis tinham confirmado os piores receios dos homens acerca da sua maneira de ser e do seu fanatismo de cumprir ou morrer.

Ao nível mais básico, acreditavam que ele considerava as suas vidas dispensáveis. Nos dias que se seguiram, os homens começaram a altercar uns com os outros; preconceitos nacionais de repente faiscaram como espadas bem oleadas puxadas de bainhas para ferir e retalhar, geralmente dirigidos ao próprio Fernão de Magalhães. Mais uma vez, os castelhanos afirmaram que a insistência de Fernão de Magalhães que tencionava encontrar o estreito ou morrer era prova de que tencionava subverter toda a expedição e fazer com que morressem todos nesse processo. Toda esta conversa de glorificar Carlos I, sentiam, era meramente um estratagema para os enganar e levar a aceitar o esquema suicida de Fernão de Magalhães. Quem quer que duvidasse da intenção de Fernão de Magalhães de subverter a expedição só tinha de examinar a rota que tinham estado a seguir, para sul, sempre para sul, para o eterno frio, enquanto que as Ilhas das Especiarias e as Índias ficavam para ocidente, onde fazia calor e havia sol e onde a boa vida certamente abundava.

No meio desta agitação, os oficiais e a tripulação observaram o dia mais santo do ano, o Domingo de Páscoa, 1 de Abril. Nesse momento, Fernão de Magalhães tinha uma preocupação primordial: Quem lhe era leal e quem não era? Com um número suficiente de membros da tripulação leais, seria capaz de resistir a este último desafio, mais grave, à sua autoridade. Sem eles, poderia ser preso, empalado

numa alabarda, ou mesmo enforcado de um braço da verga por amotinados bem determinados. Para avaliar a amplitude do perigo que corria, entrevistou cuidadosamente todos os membros da tripulação.

«Com palavras suaves e grandes promessas», relembra Ginés de Mafra, «[Magalhães] disse-lhes que os outros capitães conspiravam contra ele e pediu-lhes que o aconselhassem sobre o que fazer. Eles responderam que o seu único conselho era que estavam dispostos a fazer como lhes mandasse e Fernão de Magalhães... disse abertamente à sua tripulação que os conspiradores tinham resolvido matá-lo no Dia de Páscoa quando ele fosse a terra assistir à missa, mas que ele, para dissimular, não pensava deixar de ir ouvi-la. Assim o fez e, secretamente armado, foi para uma pequena ilha arenosa onde se tinha construído uma pequena casa para celebrar o culto divino.»

Fernão de Magalhães esperava ver todos os quatro capitães na missa da Páscoa, mas apenas um, Luis de Mendoza, do Victoria, apareceu.

A atmosfera crepitava de tensão. «Ambos conversaram», diz Ginés de Mafra, escondendo as suas emoções sob semblantes despidos de expressão e assistiram à missa juntos. No final da cerimônia, Fernão de Magalhães perguntou sem rodeios a Mendoza porque é que os outros capitães tinham desafiado as suas ordens e não tinham vindo assistir à missa. Luis de Mendoza replicou, pouco convincentemente, que talvez os outros estivessem doentes.

Ainda fingindo bonomia, Fernão de Magalhães convidou Luis de Mendoza para jantar à mesa do capitão-general, um gesto que o forçaria a proclamar a sua lealdade a Fernão de Magalhães, mas Mendoza friamente declinou a instância.

Fernão de Magalhães pareceu não ficar perturbado com a insubordinação de Mendoza, mas o capitão-general sabia agora que Mendoza era um conspirador.

Mendoza regressou ao Victoria, onde ele e os outros capitães retomaram a conspiração contra Fernão de Magalhães, enviando mensagens pelo batel de um navio para outro. Depois da missa, apenas o primo de Magalhães, Álvaro de Mesquita, o capitão recentemente nomeado do San Antônio, veio a bordo do Trinidad para jantar à mesa do capitão-general. Fernão de Magalhães percebeu que as cadeiras vazias eram um sinal de mau agouro.

Na altura, Fernão de Magalhães tirou partido de um golpe de sorte. O batel que pertencia ao capitão do Concepción, Gaspar de Quesada, perdeu-se na forte corrente enquanto passava mensagens conspirativas entre os navios rebeldes e, para consternação dos homens a bordo, viu-se a ser levado sem remédio na direção do navio almirante e de Fernão de Magalhães, o próprio indivíduo que não queriam encontrar nesse momento. Para sua surpresa, a tripulação do Trinidad, sob orientação de Fernão de Magalhães, salvou o batel fugitivo. Ainda mais incrível, Fernão de Magalhães recebeu-os a bordo do navio almirante e ofereceu-lhes uma refeição generosa que incluía bastante vinho. Ao jantar, o bando de amotinados em embrião bebeu muito e decidiu que não tinha afinal nada a recear do capitão-general. Até revelaram a existência da conspiração a Fernão de Magalhães; confessaram que se a conspiração fosse bem sucedida, ele seria «capturado e morto» naquela mesma noite.

Ouvindo isto, Fernão de Magalhães perdeu todo o interesse nos seus visitantes e apressou-se a preparar o navio almirante para o ataque. Mais uma vez questionou a sua tripulação para ver quem lhe era leal e quem não o era e, persuadido de que os homens do Trinidad ficariam do seu lado quando o motim inevitavelmente estalasse, esperou o inevitável assalto.

Muito tarde nessa noite, o Concepción era um rebuliço de atividade. O capitão, Quesada, desceu para um batel e silenciosamente dirigiu-se para o San Antônio.

Juntaram-se-lhe, nas águas escuras que batiam de encontro ao casco do navio, Juan de Cartagena, o anterior capitão, o filho não reconhecido do bispo e amotinado frustrado; Juan Sebastián Elcano, um marinheiro veterano basco que prestava serviço como mestre do Concepción; e um corpo de trinta marinheiros armados.

A coberto da escuridão, subiram a bordo do San Antônio e correram para a cabina do capitão, entrando com um floreado de aço e empurrando o infortunado Álvaro de Mesquita da sua tarimba. Este já fora o navio de Cartagena e na sua opinião ainda o era. Mesquita ofereceu pouca resistência quando o grupo de amotinados o agrilhoou e levou para a cabina de Gerónimo Guerra, onde foi colocado sob vigilância.

Por esta altura, as notícias da sublevação tinham-se espalhado pelo navio e a tripulação começava a aparecer. Juan de Elorriaga, o mestre basco do navio, tentou valentemente mandar Quesada embora do San Antônio antes que algum sangue fosse derramado, mas Quesada recusou retirar-se, após o que Elorriaga se voltou para o seu contramestre, Diego Hernández, para que este ordenasse à tripulação que detivesse Quesada e reprimisse o motim.

«Não podemos ser atrapalhados no nosso trabalho por este tonto», gritou Quesada, sabendo que não podia voltar atrás. E trespassou Juan de Elorriaga com um punhal, várias vezes, quatro no total, até que Elorriaga, sangrando com profusão, desfaleceu. Quesada supôs que Elorriaga morrera, mas o leal mestre ainda estava vivo, embora talvez tivesse sido melhor se tivesse morrido logo ali; foi definhando muito doente durante três meses e meio até que finalmente morreu em resultado dos ferimentos que recebera naquela noite às mãos de Quesada.

Enquanto os dois lutavam, a guarda de Quesada tomou Hernández como refém e de repente o navio ficou sem oficiais. A tripulação desorientada, sem ninguém que lhe

desse ordens e receando pela sua vida, entregou as armas aos amotinados.

Um deles, Antônio de Coca, o contabilista da frota, juntou-se mesmo aos insurrectos, que guardaram as armas confiscadas na sua cabina. A primeira fase da amotinação tinha decorrido como planeado.

Antônio Pigafetta, normalmente um cronista meticoloso da viagem, oferece pouca orientação em relação a este motim. Neste caso, estava perto, demasiado perto, de Fernão de Magalhães para ser útil. Como homem leal a Fernão de Magalhães, resistiu à tentação de ouvir ou repetir qualquer comentário desfavorável relacionado com o seu amado capitão. Apresentou de forma eloquente o mito do grande e sábio explorador, mas ao mesmo tempo fingiu não notar os escândalos e motins que rodearam Fernão de Magalhães durante toda a viagem. Quando menciona apressadamente o drama do porto São Julião, Pigafetta até confunde os nomes dos principais intervenientes. O cronista, que conseguia ser extremamente preciso quando queria, provavelmente só chegou a mencionar a amotinação depois da viagem, quando se sentiu suficientemente seguro para abordar os acontecimentos sangrentos que ocorriam à sua volta.

Os amotinados que controlavam o San Antônio converteram-no rapidamente num navio de guerra. Juan Sebastián Elcano, o marinheiro basco, assumiu o comando e de imediato ordenou a prisão de dois portugueses que pareciam ser leais a Fernão de Magalhães, Antônio Fernandes e Gonçalo Rodrigues, bem como um castelhano, Diego Díaz. Os amotinados, liderados por Antônio de Coca e Luis de Molino, o criado de Quesada, pilharam os depósitos do navio, enchendo as barrigas vazias com pão e vinho e qualquer outra coisa a que conseguissem deitar a mão e tornaram-se queridos dos seus seguidores ao permitirem-lhes partilhar da comida proibida. O padre Valderrama, preocupado em administrar os últimos sacramentos a

Elorriaga, observava tudo e jurava relatar aquelas ações horríveis a Fernão de Magalhães, se alguma vez tivesse essa hipótese. Entretanto, Elcano ordenara que as armas de fogo fossem preparadas; os arcabuzes e as bestas—armas poderosas e modernas—foram trazidos com rapidez. Quem quer que tentasse aproximar-se do navio renegado enfrentaria uma barreira de setas letais e bacamartes a cuspir fogo.

Em poucas horas o motim espalhou-se por contágio a outros dois navios, o Victoria, cujo capitão, Luis de Mendoza, andava ressentido com Fernão de Magalhães desde o dia em que tinham saído de Sanlúcar de Barrameda, e do Concepción. Era apenas uma questão de tempo até que Cartagena, Quesada e os seus apoiantes fossem atrás do próprio Fernão de Magalhães. Apenas o Santiago, sob o comando de Juan Serrano, um castelhano, se mantinha neutro. Quesada, de momento, decidiu deixar o Santiago em paz; foi uma decisão que mais tarde atormentaria os amotinados.

O Sol nasceu por cima do porto de São Julião a 2 de Abril revelando uma cena de tranquilidade enganadora. Os cinco navios da Armada de Molucas balouçavam suavemente presos nas suas âncoras, os membros da tripulação ainda a dormir e a descansar dos excessos da noite anterior. De momento, o capitão-general mantinha-se seguro no seu reduto, o Trinidad. Como teste de lealdade, despachou um batel para o San Antônio, onde Quesada e Elcano imperavam, para trazer marinheiros para irem a terra buscar água doce. Quando o batel do Trinidad se aproximou, os amotinados fizeram-lhe sinal para se ir embora e declararam que o San Antônio já não estava sob o comando de Mesquita ou de Magalhães.

Pertencia agora ao amotinado Gaspar de Quesada.

Quando o batel levou estas perturbadoras notícias de volta a Fernão de Magalhães, este percebeu que enfrentava um problema sério, mas continuou a não entender a

extensão total do motim. Acreditou que tinha de lidar só com um navio rebelde, não três, até que enviou o batel sondar os outros navios e determinar a sua lealdade. Do seu reduto a bordo do San Antônio, Quesada retorquiu «Pelo Rei e por mim próprio» e o Victoria e o Concepción procederam da mesma maneira.

Para afirmar as suas intenções, Gaspar de Quesada audaciosamente enviou uma lista de exigências pelo batel para o navio almirante. Quesada acreditava, com boas razões, que tinha Fernão de Magalhães encurralado e tentou forçar o capitão-general a submeter-se aos amotinados. Por escrito, Quesada declarava que controlava agora a frota e que tencionava acabar com o duro tratamento que Fernão de Magalhães infligira aos oficiais e tripulação. Alimentá-los ia melhor, não poria em perigo as suas vidas desnecessariamente e regressaria a Espanha. Se Fernão de Magalhães acedesse a estas exigências, dizia Quesada, os amotinados entregar-lhe-iam o controlo da armada.

Para Fernão de Magalhães estas reclamações eram ultrajantes. Obedecer-lhes significaria a ignomínia em Espanha, a desonra em Portugal, anos passados numa cela na prisão e até a morte. Nestas circunstâncias, seria de esperar que lançasse um ataque em grande escala ao San Antônio, mas desta vez Fernão de Magalhães reprimiu a necessidade de afirmar a sua autoridade. Enviou uma mensagem no sentido de que teria todo o prazer em escutar o que eles tinham para dizer—a bordo do navio almirante, claro. Os amotinados hesitaram em sair da sua base. Quem poderia dizer o que os esperava a bordo do Trinidad?

Responderam que se encontrariam com ele apenas a bordo do San Antônio. Para seu espanto, Fernão de Magalhães concordou.

Tendo acalmado os receios de Gaspar de Quesada e dos seus seguidores e tendo-lhes oferecido uma sensação de falsa segurança, Fernão de Magalhães passou discretamente à ofensiva. Visto sob qualquer ângulo

objectivo, trabalhava com enorme desvantagem. Os amotinados controlavam três dos cinco navios da frota e a maioria dos capitães e as tripulações. Tinham o sentimento popular do seu lado e armas para apoiar as suas exigências. Com a sua posição enfraquecida, Fernão de Magalhães não tentou enfrentar a força com a força; em vez disso procurou dismantelar a revolta peça a peça, sem se colocar em maior perigo do que já estava.

Começou a sua tentativa de recuperar a frota reclamando o batel que transportara o comunicado de Quesada. Na posse desta embarcação, voltou a sua atenção para a recuperação de pelo menos um navio e depois iria atrás dos outros.

Decidiu não tentar reclamar o San Antônio, onde os amotinados estavam profundamente entrincheirados, mas o Victoria, onde o apoio aos rebeldes poderia ser menos forte e onde poderia congregiar provavelmente mais apoios.

O Victoria tornou-se a chave de todo o plano e para o recuperar, recorreu a um estratagema. Encheu o batel capturado com cinco marinheiros cuidadosamente escolhidos e deu-lhes instruções para se mostrarem simpáticos para com os amotinados, pelo menos à distância. Mas por baixo do seu vestuário largo transportavam armas, que tencionavam utilizar. Um deles era Gonzalo Gómez de Espinosa, o aguazil, o que automaticamente emprestava autoridade à missão.

Fernão de Magalhães deu ao homem uma carta dirigida a Luis de Mendoza, o capitão do Victoria, ordenando-lhe que se rendesse imediatamente a bordo do navio almirante. Se Mendoza resistisse, deviam matá-lo.

Logo que o batel desapareceu de vista para iniciar a sua missão, o capitão-general enviou um segundo barco a remos para a água, com quinze membros leais da tripulação do navio almirante sob o comando de Duarte Barbosa, o cunhado de Fernão de Magalhães.

Quando o primeiro batel encostou ao Victoria, Mendoza permitiu que o grupo subisse a bordo do seu navio. Ginés de Mafra, a melhor testemunha ocular do motim em curso, relata: «Mendoza, um homem temerário quando se tratava de ações perversas, mas demasiado impetuoso para aceitar conselhos, disse-lhes que subissem a bordo e lhe dessem a carta, que se pôs a ler de forma descuidada e não como convém a um homem envolvido num assunto tão grave.» Segundo outras testemunhas, Mendoza reagiu à carta com sarcasmo e riso, amachucou as ordens numa bola e atirou-a descuidadamente borda fora. Nesse momento, Gonzalo Gómez de Espinosa, o oficial militar, agarrou Mendoza pela barba, abanou-lhe com violência a cabeça e mergulhou-lhe uma adaga na garganta, enquanto outro soldado o apunhalava na cabeça. A esguichar sangue, o capitão do Victoria afundou-se no convés, sem vida.

Com Luis de Mendoza morto, Fernão de Magalhães ganhou alguma vantagem nessa competição de vida ou de morte. Mal o capitão exalara o seu último suspiro, a segunda embarcação chegou a remar, colocando-se em posição ao lado do Victoria e descarregando o seu complemento de homens leais que caíram sobre o navio. Como Fernão de Magalhães calculara, a sua guarda encontrou pouca ou nenhuma resistência. Aturdida com a morte do seu capitão, a tripulação submeteu-se humildemente aos homens de Fernão de Magalhães.

Como se a visão do oficial morto não fosse um insulto suficiente para os outros castelhanos, Fernão de Magalhães mais tarde pagou a Espinosa e aos seus homens de confiança por este ato sangrento à vista de toda a gente. «Por isto [esta ação], o capitão-general deu doze ducados a Espinosa», relembra Sebastián Elcano, um dos amotinados, «e aos outros seis ducados a cada das poupanças de Mendoza e Quesada.» Era este o preço das suas vidas, interrogavam-se os castelhanos. Alguns ducados?

Para assinalar o triunfo de Fernão de Magalhães, Duarte Barbosa içou a bandeira do capitão-general no mastro do Victoria, anunciando a Quesada e aos outros rebeldes que o motim estava a terminar. Fernão de Magalhães colocou o Trinidad em segurança entre os dois navios leais, o Victoria a guardar um dos lados e o Santiago, agora leal a Magalhães, o outro. Juntos, os três navios bloquearam a entrada no porto; os dois resistentes, posicionados mais ao fundo do porto, não conseguiam escapar.

Fernão de Magalhães esperava que Gaspar de Quesada reconhecesse que a resistência era inútil. A amotinação tinha falhado e em breve ele teria de negociar não razões melhores ou um regresso rápido a Espanha, mas a sua própria vida.

Mas Quesada recusou-se a desistir. O Concepción e o San Antônio mantiveram-se na outra extremidade do porto, não oferecendo qualquer indicação em relação às intenções dos amotinados. Para os impedir de se escapulirem de mansinho pelo bloqueio, durante a noite, Fernão de Magalhães preparou o seu navio almirante para o combate. Duplicou os quartos de vigia e deu ordens para «fazerem grande provisão de muitas setas, lanças, pedras e outras armas, quer no tombadilho quer nas gáveas». Para conquistar a cooperação dos homens, permitiu-lhes o prazer de comida farta. Ao mesmo tempo, avisou-os de que não deixassem os dois navios amotinados escapar do porto para o mar alto.

Enquanto os outros estavam distraídos, Fernão de Magalhães confiou a um marinheiro uma perigosa missão. A coberto da escuridão, devia esgueirar-se sorratamente para bordo do navio de Quesada, o Concepción, onde deveria desamarrar ou cortar o cabo da âncora, para que o navio deslizasse do seu ponto de atracação. Fernão de Magalhães calculava que a forte maré vazante noturna levaria o navio na direção do bloqueio que guardava a boca do porto, oferecendo-lhe o pretexto de que precisava para lançar um ataque surpresa.

Estava preparado para saudá-lo com todas as armas que pudesse reunir.

Nessa noite já tarde, o Concepción foi misteriosamente arrastado pelo porto. Pelo fato de ninguém saber do subterfúgio de Fernão de Magalhães, o navio parecia ir a garrar. Era apenas uma questão de tempo antes de ficar ao alcance do navio almirante e desencadear-se uma batalha naval.

A bordo do Concepción, a rebelião começava a esmorecer. Ginés de Mafra, mantido como refém, tal como Álvaro de Mesquita, reparou que Quesada, o líder da amotinação estava a ter acessos de remorso, mas não conseguia persuadir os seus seguidores a terminarem a rebelião naquele momento. «Convocou os do seu navio e perguntou-lhes, no caso de não conseguirem realizar aquilo que tinham empreendido, o que se deveria fazer para não caírem em poder de Fernão de Magalhães.» Os outros amotinados ofereceram-se meramente para «seguir obedientemente as suas decisões».

A única esperança de Quesada, uma débil esperança, era esgueirar-se sorrateiramente pelo bloqueio e fugir. «Mandou levantar a âncora, mas isso não deu bom resultado, pois a corrente levou o navio pelo rio abaixo na direção do navio almirante, algo que nem Quesada nem os que estavam no navio conseguiram evitar devido à fúria das águas», relembra Ginés de Mafra, sem perceber que tipo de subterfúgio colocara o navio em perigo.

Gaspar de Quesada patrulhava o tombadilho da popa, com espada e escudo, na esperança de recuperar o controlo do navio ou, não o conseguindo, esgueirar-se por Fernão de Magalhães sem ser notado. Em vez disso, estava a navegar direito a uma armadilha.

Quando o Concepción se aproximou do navio almirante, Fernão de Magalhães gritou «Traição! Traição!» e ordenou aos seus homens que preparassem as armas, «Quando o navio de Quesada emparelhou com o dele», continua Ginés

de Mafra, «[Magalhães] ordenou que fosse alvejado, o que fez com que os que se tinham oferecido para sacrificar as suas vidas perdessem a ferocidade e se metessem debaixo da coberta.»

De súbito, o Trinidad abriu fogo sobre a embarcação que se aproximava, lançando violentamente projéteis de canhão pelos tombadilhos. «Quesada, armado, permaneceu no tombadilho, recebendo algumas lanças que lhe foram atiradas da gávea do navio almirante, uma atitude que sugeria que desejava ser morto.

Fernão de Magalhães, percebendo como era frágil a oposição oferecida pelos que estavam na nau, embarcou no esquife com vários dos seus homens.» Antes que os homens de Quesada conseguissem oferecer resistência, os marinheiros leais do Trinidad abordaram o costado do Concepción e correram para bordo enquanto o Victoria executava a mesma manobra a estibordo do infeliz navio.

«Por quem sois?» gritaram os atacantes, enquanto invadiam os tombadilhos apertados do Concepción.

«Pelo Rei», veio a resposta, «e por Magalhães!» O volte-face dos amotinados poderá ter-lhes salvo as vidas, porque a guarda de Fernão de Magalhães foi direita a Quesada e ao seu círculo mais chegado, que ofereceu pouca resistência.

A guarda libertou Álvaro de Mesquita, o capitão deposto (e primo de Fernão de Magalhães), bem como o piloto, Ginés de Mafra. O golpe correu no geral sem derramamento de sangue e Ginés de Mafra foi o único que esteve perto de se ferir quando um projétil disparado do Trinidad lhe passou por entre as pernas estando ele sentado com as suas grilhetas lá em baixo, pouco antes de ser libertado.

Com Gaspar de Quesada e o seu círculo mais chegado sob prisão e o Concepción de volta ao controlo de Fernão de Magalhães, o motim noturno do porto São Julião chegou ao seu ignominioso termo. Até Juan de Cartagena, a bordo do San Antônio, perdeu a esperança de levar a cabo uma

amotinação. Quando o navio almirante se deslocou para o lado do San Antônio e Fernão de Magalhães exigiu a imediata rendição de Cartagena, o castelhano revoltoso obedeceu humildemente e foi confinado a ferros no porão do Trinidad.

Nessa mesma manhã, o capitão-general controlara apenas dois navios; agora dominava os cinco. Apesar do seu número esmagador, os amotinados tinham perdido e Fernão de Magalhães emergira daquele ordálio mais poderoso do que antes. A sua expedição, cuja sorte estivera seriamente em dúvida, continuaria.

Agora que o Motim da Páscoa estava finalmente no fim, Fernão de Magalhães distribuiu castigos às partes culpadas. Os amotinados estavam prestes a descobrir que desafiar Fernão de Magalhães era ainda mais perigoso do que a tempestade mais feroz no mar. Para começar, Fernão de Magalhães deu instruções a um dos seus homens para ler uma acusação de Luis de Mendoza como sendo um traidor. O capitão-general ordenou depois aos seus homens que eviscerassem e esquartejassem o corpo de Mendoza. Este procedimento complicado e grotesco começava geralmente pelo enforcamento da vítima que depois era cortada quando estava apenas parcialmente estrangulada. O carrasco ou um assistente fazia uma incisão no abdômen da vítima, removia-lhe os intestinos e, por incrível que pareça, queimava-os em frente da vítima meia morta. Quando por fim expirava, a cabeça e os membros eram separados do tronco, escaldados com ervas para os conservar e repelir os pássaros e por fim expostos ao público. Como variante, os braços e pernas da vítima eram atados a quatro cavalos, que se faziam andar em direções opostas, separando lentamente os membros da vítima do seu corpo.

Fernão de Magalhães combinou elementos de ambos os métodos. Mendoza foi amarrado ao convés do navio almirante, com cordas que iam dos seus pulsos e tornozelos até aos cabrestantes, que consistiam de um cabo enrolado

à volta de um cilindro para içar ou mover objetos pesados. A um sinal dado, os marinheiros pressionaram as alavancas para fazer rodar o tambor dos cabrestantes, que tinha encaixes para controlar o movimento de recuo. Pouco a pouco, a pressão aplicada aos cabrestantes rasgou o corpo sem vida de Mendoza em pedaços.

Fernão de Magalhães ordenou que se cuspiasse nos restos esquartejados e que estes fossem expostos como aviso, lembrando como seriam tratados os traidores.

As partes conservadas do corpo de Luis de Mendoza ficaram visíveis durante os meses seguintes no porto de São Julião, uma lição indelével para os homens sobre as consequências da amotinação. Este tipo de ato, tão bárbaro pelos padrões atuais, estava de acordo com os costumes da época para aqueles que desafiassem a autoridade.

A exibição de barbárie de Fernão de Magalhães não acabou aqui; estava apenas a começar a reclamar vingança pelo insulto feito pelos amotinados à sua autoridade e à honra do Rei Carlos I. Mais do que a execução, a tortura era a sua derradeira arma no mar. O fato de recorrer à tortura não era invulgar; esta era, no final de contas, a era da Inquisição espanhola, que começara formalmente em 1478 e continuara sob a liderança de Tomás de Torquemada, o primeiro inquisidor-mor.

Para muitos europeus, a mera menção da Espanha evocava imagens da Inquisição e de métodos diabólicos de tortura, embora a Espanha fosse dificilmente o único infrator. Nem a tortura estava confinada a casos especiais de heresia; como demonstrou a conduta de Fernão de Magalhães, era também aplicada a outros tipos de comportamento criminoso como a usura, a sodomia, a poligamia e especialmente a traição, considerada o crime mais grave contra o estado. Uma inquisição não era um julgamento no sentido moderno. Os acusados eram presumivelmente culpados; a sua relutância em confessar os crimes apenas ajudava à soma dos seus crimes. A tortura

destinava-se a extrair confissões escondidas e quanto mais depressa o acusado confessasse, mais depressa a agonia acabava. Na verdade, as confissões extraídas através de tortura eram consideradas a melhor prova de todas.

O relato de uma testemunha ocular de uma típica inquisição espanhola evoca o medo e abatimento que as vítimas de Fernão de Magalhães provavelmente sentiram. «O local de tortura na Inquisição espanhola é geralmente uma sala numa cave, muito escura, por onde se entra através de várias portas. Está aí erguido um tribunal, no qual se sentam o inquisidor, o inspetor e o secretário.

Quando as velas são acesas e a pessoa que vai ser torturada é trazida, o carrasco... faz a sua entrada espantosa e assustadora. Está totalmente coberto com uma veste de pano negro até aos pés e cingida ao corpo. A cabeça e rosto estão escondidos por um capuz comprido e preto, só com dois pequenos buracos para que possa ver. Tudo isto é feito com a intenção de criar maior terror de espírito e corpo no miserável desgraçado quando este vir que vai ser torturado às mãos de alguém que se parece com o próprio diabo.» Na época de Fernão de Magalhães, a tortura era uma presença nítida e muito receada na vida quotidiana e pertencia ao arsenal de técnicas de qualquer capitão para manter os marinheiros na linha. Com o seu aparato legal e religioso, era muito mais sistemática, cruel e psicologicamente prejudicial do que o tradicional remédio do chicote. Mesmo quando a dor física terminava, as feridas psicológicas continuavam a supurar profundamente nas almas das vítimas.

A utilização da tortura por Fernão de Magalhães inflamou os primeiros historiadores espanhóis, que se confessaram chocados com a sua brutalidade, mas o que os perturbava não era o fato de Magalhães ter recorrido à tortura, um ato normal na Espanha de Torquemada, mas o fato de ter torturado espanhóis. Entre os que denunciaram a conduta de Fernão de Magalhães no que se refere à amotinação

estava Maximiliano da Transilvânia, o estudioso que interrogou os sobreviventes da expedição quando estes regressaram a Espanha; baseado nas recordações destes homens, afirmou redondamente que as ações de Fernão de Magalhães eram ilegais. «Ninguém, para além de Carlos I e do seu Conselho, pode pronunciar uma pena capital contra estes dignitários.» (Pigafetta, que estava na cena das torturas, simplesmente ignorou a inconveniente exibição de barbárie, como fez com tudo o resto que estava relacionado com o motim; não era possível retratar o seu amado capitão-general a infligir sofrimentos atrozes aos seus homens encurralados.) Os primeiros historiadores realçam o fato de algumas das vítimas da tortura de Fernão de Magalhães serem oficiais espanhóis para sublinharem o insulto a Carlos I e a Castela—prova da deslealdade de Fernão de Magalhães para com a Espanha—mas muitas vítimas eram na realidade portugueses.

A tortura, não menos do que a habilidade que exibira na recaptura dos navios amotinados, desempenhou um papel importante para Fernão de Magalhães na prevenção de mais motins. Através da utilização da tortura, a tripulação pode perceber que a única coisa pior do que obedecer aos ditames de Fernão de Magalhães e possivelmente perder assim a vida, era sofrer as consequências de o desafiar. Uma das razões relevantes para a tripulação ter a coragem e determinação de circum-navegar o globo, mesmo que isso implicasse passar além do fim do mundo, era o fato de ele os ter compelido a fazê-lo. O medo foi o meio mais importante para motivar os homens; tornaram-se mais receosos de Fernão de Magalhães do que dos perigos do mar.

Para punir os outros transgressores, Fernão de Magalhães procedeu a uma inquisição secular no porto de São Julião. Nomeou o seu primo, Álvaro de Mesquita, como juiz a presidir a um julgamento exaustivo. Primeiro Fernão de Magalhães promoveu-o a capitão do San Antônio passando

por cima de pilotos mais qualificados e mestres marinheiros, quer espanhóis, quer portugueses. Agora Álvaro de Mesquita funcionava como agente de agonia de Fernão de Magalhães, decidindo quem era culpado de traição e quem sofreria as consequências. Não admira que os homens o odiassem.

Álvaro de Mesquita passou duas semanas a avaliar a «prova» de culpa, antes de pronunciar a sentença. No final do julgamento, Álvaro de Mesquita, sem dúvida seguindo ordens de Fernão de Magalhães, pôs um dos acusados em liberdade apenas com uma sapatada no pulso. O infelizmente contabilista Antônio de Coca foi meramente destituído do seu posto. Mas Álvaro de Mesquita considerou Andrés de San Martín, o apreciado astrônomo-astrólogo, Hernando Morales, um piloto, e um padre, todos culpados de comportamento traiçoeiro.

Esta condenação foi inquestionavelmente excessiva. O seu comportamento era o de homens assustados e não de conspiradores. Por exemplo, quando revistados, descobriu-se que San Martín possuía um itinerário da expedição, como seria de esperar do astrônomo principal da frota. Em pânico, atirou o mapa à água. E o que é que o padre fizera para merecer o mesmo tratamento? Segundo as acusações, tinham-no ouvido dizer que os «navios tinham realmente provisões suficientes»—o que era simplesmente verdade—«e por não ter acedido a comunicar ao capitão-general os segredos do que a tripulação lhe contara em confissão».

Fernão de Magalhães provavelmente achava que o padre tinha sido cúmplice do conluio, que os marinheiros teriam confessado, mas é pouco provável que estes considerassem as suas ações pecaminosas; ao contrário, justificavam-se devido à sua situação desesperada.

A ténue ligação destas ações com a verdadeira amotinação sugere que Álvaro de Mesquita e Fernão de Magalhães, apesar de toda a sua paciente investigação,

encontraram poucas provas adicionais de deslealdade e simplesmente se aproveitaram de Andrés de San Martín e do padre como bodes expiatórios para a sua ira. San Martín exercia os seus dotes de navegação com distinção pelo menos desde 1512, quando o Rei Fernando o nomeara piloto real. Tentara mais tarde conquistar a patente de piloto-mor ou chefe de todos os pilotos. Embora Carlos I não lhe prestasse muita atenção, San Martín substituíra Rui Faleiro como astrónomo/astrólogo na Armada de Molucas. A perícia de San Martín, a sua carta régia, a remuneração pródiga, a sua proeminência e a sua longa história de lealdade tornavam-no um candidato improvável para o papel de amotinado. Ao contrário de Quesada, Cartagena e os outros conspiradores, não desejava ardentemente tornar-se capitão nem alimentava qualquer ressentimento contra Fernão de Magalhães. O seu pior delito consistira apenas de um momento de pânico.

Contudo, este lapso condenou-o a sofrer o que muitos consideravam um destino pior do que a morte.

Álvaro de Mesquita ordenou que San Martín fosse submetido ao castigo mais vulgar da Inquisição, o terrível strappado. O strappado era administrado em cinco fases de crescente agonia. No primeiro grau, a vítima era desnudada, os pulsos atados atrás das costas e era ameaçada até confessar. Se recusasse, era sujeita ao segundo grau. Aqui, os braços da vítima eram puxados como estavam por trás das costas com uma corda ligada a uma roldana bem presa por cima da sua cabeça e era erguida do chão durante um breve período de tempo, dando-se-lhe outra oportunidade de confessar. Se ainda recusasse, enfrentava o terceiro grau do strappado, no qual era pendurada por um período de tempo maior, o que fazia com que os ombros sofressem luxações e os braços se partissem. Mais uma vez era-lhe dada outra oportunidade de confessar. Se continuasse a não fazer uma confissão satisfatória, era sujeita ao quarto grau: a vítima era pendurada e violentamente sacudida, o que

infligia uma dor excruciante. Poucas vítimas de um strappado metodicamente administrado aguentavam para além deste ponto sem confessarem. Em certos casos, havia também um quinto grau. Na fase final do strappado, amarravam-se pesos aos pés da vítima e muitas vezes eram suficientemente pesados para arrancar os membros do atormentado corpo.

Andrés de San Martín passou por todas as cinco fases do strappado.

Na última fase da inquisição de Fernão de Magalhães, e a mais horrível, vários projéteis de canhão foram amarrados aos pés de San Martín e o peso adicional infligiu-lhe uma dor excruciante quando foi pendurado. Outra descrição da época deste tipo de inquisição descreve a fase final do strappado como poderá ter sido sentida por San Martín: «O prisioneiro tem as mãos atadas atrás das costas e pesos amarrados aos pés e depois é levantado bem alto, até que a cabeça chegue à própria roldana. É mantido assim pendurado desta maneira durante algum tempo e, por causa da enormidade do peso pendente dos pés, todas as suas articulações e membros podem ser horrivelmente esticados, e de repente deixam-no cair com uma sacudidela, afrouxando a corda, mas impedindo que chegue bem ao chão.»

Depois de suportar estes tormentos, San Martín poderá ter suplicado que o executassem em vez de ter de aguentar mais strappado, poderá ter desmaiado com a dor, mas sobreviveu à terrível provação.

De fato, recuperou o suficiente para voltar ao seu cargo anterior como astrônomo/astrólogo, mas a partir daquele momento, manteve-se desconfiado em relação a Fernão de Magalhães e a toda a empresa da armada.

O castigo que Álvaro de Mesquita e Fernão de Magalhães infligiram a Hernando Morales foi ainda mais duro do que o de San Martín. Os relatos do que aconteceu dizem apenas que os membros de Morales foram «desmembrados», mas o

processo a que foi submetido foi tão grave que o pobre piloto morreu mais tarde devido aos ferimentos recebidos; as agonias que sofreu às mãos de Álvaro de Mesquita e Fernão de Magalhães só podem ser imaginadas. Poderá ter sido submetido a uma variante de outra tortura vulgar da era da Inquisição, o demoníaco Cavalo de Madeira, em que a vítima está presa com ferros a um banco escavado, os pés mais altos do que a cabeça. «Quando está deitada nesta posição», explica um relato da época, «os braços, coxas e canelas são atados à volta com pequenas cordas finas ou cordões, que sendo puxados com roscas a distâncias adequadas umas das outras, cortam até ao próprio osso, até já não se conseguirem discernir. Para além disso, o algoz atira-lhe para cima da boca e das narinas um pano fino, de forma que ela mal consegue respirar, e entretanto um pequeno fluxo de água, como um fiozinho e não gota a gota, cai lá de cima para a boca da pessoa que está deitada nesta condição miserável e assim facilmente ensopa e abate o pano fino para o fundo da garganta de forma que não há possibilidade de respirar, estando a boca vedada com a água e as narinas com o pano, de forma que o pobre desgraçado está na mesma agonia que as pessoas prestes a morrer e a dar o seu último suspiro. Quando este pano é retirado da garganta, como muitas vezes acontece, para que possa responder às perguntas, está todo molhado de água e sangue e é como puxar os intestinos através da boca.» Depois de suportar esta tortura, que vítima, por mais inocente, não confessaria de boa vontade para se poupar a mais agonia?

Quer o strappado quer o suplício da água eram métodos «oficiais» de tortura bem conhecidos, utilizados pela Inquisição, mas havia também métodos ilegais, que eram quase tão vulgares, a que San Martin, Morales e o padre poderiam ter sido sujeitos. Poderiam tê-los feito passar fome. Poderiam tê-los sujeitado à tortura do sono.

Ou poderiam ter-lhes atado os pés e coberto com o abundante sal natural que existia no porto de São Julião. Dizia-se que uma cabra a lamber as solas dos pés durante um período de tempo prolongado infligia uma agonia excruciante e no entanto não deixava marcas no corpo da vítima.

Logo que o terror da catarse da inquisição abrandou, Álvaro de Mesquita (com a bênção de Fernão de Magalhães) condenou os outros acusados—no total, quarenta homens—à morte. Parecia estar a preparar-se uma execução em massa, mas a expedição não podia prosseguir sem a ajuda dos homens condenados. Era improvável que Fernão de Magalhães, mesmo na sua cólera fria, executasse quarenta homens, muitos dos quais tinham abandonado o motim pouco depois de ter começado. A sua vitória era, neste sentido, demasiado completa e tinha de descobrir uma forma de sair da sinistra situação que ajudara a criar.

Fernão de Magalhães conseguira aterrorizar todos os homens sob o seu comando, capitães e homens do povo de forma idêntica. Na sua carta de 22 de Março de 1518, Carlos I concedia a Fernão de Magalhães completa autoridade sobre toda a gente na armada; este era o «poder da corda e da faca».

Demonstrara que tinha, como as suas ordens indicavam, poder de vida e de morte sobre todos os que prestavam serviço sob as suas ordens. Por mais brutal que soe a sua conduta, o capitão-general mantinha-se bem dentro dos direitos que lhe tinham sido outorgados pelo Rei Carlos I. Mas Fernão de Magalhães levou o seu autoritarismo ao extremo, recusando partilhar o poder ou até sequer dar a ilusão de poder aos seus capitães e estes transmitiram a sua insatisfação pela cadeia de comando abaixo até aos marinheiros vulgares, tornando a rebelião e a sua consequência medonha—a tortura—inevitáveis. Com a insistência em controlar ele próprio todos os aspectos da expedição e em escarnecer de quaisquer sugestões que

ameaçassem o seu plano mestre, Fernão de Magalhães fez com que os capitães que prestavam serviço sob as suas ordens se sentissem impotentes e assim direcionaram a sua raiva contra ele. Fernão de Magalhães insistia, mas raramente se dava ao trabalho de persuadir, e a sua invocação contínua do Rei Carlos I, quando se encontravam a milhares de milhas de Espanha e em grandes perigos, soava a oco, especialmente vinda dos lábios de um português.

Acreditando que finalmente demonstrara a sua autoridade absoluta, Fernão de Magalhães comutou a pena de todas as quarenta sentenças de morte a trabalhos forçados. Entre os perdoados estava Sebastián Elcano, o mestre basco que mais tarde se vingaria do capitão-general. Os que tinham sido libertados consideravam o homem que controlava o seu destino com emoções decididamente mistas.

Ficaram extremamente felizes, a curto prazo, por serem poupados a uma morte horrenda em que lhes tirariam as vísceras e os esquartejariam ou executariam outra forma qualquer de tortura, mas à medida que a perspectiva de um longo Inverno no porto de São Julião avançava ameaçadora, perceberam que enfrentavam uma vida de provações e perigo diários. Em terra, canibais, apenas ligeiramente mais implacáveis do que o capitão-general, poderiam atacá-los e devorá-los; no alto mar, uma tempestade poderia mandar os navios para o fundo.

Era impossível desertar; ninguém sobreviveria ao clima rigoroso sem ajuda. A única escolha possível para eles era uma fidelidade escrava à autoridade de Fernão de Magalhães, mesmo que isso os levasse além do fim do mundo.

Houve duas exceções importantes na clemência geral: Gaspar de Quesada, o líder e assassino do mestre do San Antônio e o seu criado, Luis de Molino. Fernão de Magalhães insistiu que Quesada fosse executado. E deu a Molino uma

escolha brutalmente simples: podia ou ser executado junto com o seu senhor ou poupar a sua própria vida decapitando o seu senhor. Se Molino o fizesse, estaria a violar alguns dos princípios fundamentais que governavam a conduta e a moral espanholas, códigos de comportamento que remontavam aos tempos feudais.

Como Fernão de Magalhães esperava, Molino aceitou o acordo, por mais cruel que fosse.

À vista de toda a tripulação, Quesada ajoelhou no convés do Trinidad e Molino ficou de pé atrás dele, a espada na mão. Pediu perdão ao seu senhor, mas não o recebeu. E então com um golpe poderoso, separou a cabeça de Quesada do pescoço. Como se não fosse carnificina suficiente para um só dia, Fernão de Magalhães ordenou a um pequeno destacamento que eviscerasse e esquartejasse o corpo de Quesada. Os seus restos mortais foram exibidos como aviso macabro aos outros, tal como o corpo de Mendoza fora exibido várias semanas antes.

Dias depois, Fernão de Magalhães descobriu que Juan de Cartagena, o único capitão espanhol sobrevivente, conspirava com um padre, Pêro Sánchez de La Reina, para montar ainda outro motim. De seu nome verdadeiro Bernard de Calmette, o padre, que vinha do sul de França, prestava serviço como capelão a bordo do San Antônio; adoptara um nome espanhol para que a tripulação se sentisse mais à vontade com ele. Era espantoso que a nêmesis de Fernão de Magalhães arriscasse de novo a sua vida, depois de toda a carnificina, desta vez com poucas esperanças de que qualquer marinheiro o seguisse, mas Juan de Cartagena era quase tão obstinado quanto Fernão de Magalhães.

O capitão-general submeteu os dois conspiradores a um novo tribunal marcial. A sua primeira ideia foi mandar executar ambos os homens; esta era, no final de contas, a terceira tentativa de amotinação de Cartagena, mas Fernão de Magalhães encontrava-se numa posição difícil. Não conseguia convencer-se a condenar um padre—mesmo que

fosse um padre desleal—à morte. E quanto a Cartagena, o seu parentesco de sangue com o arcebispo Fonseca impedia Fernão de Magalhães de tomar medidas disciplinares severas como a execução ou a tortura. Em vez de qualquer dessas hipóteses, Fernão de Magalhães concebeu um destino muito pior para Cartagena e o padre. Decidiu deixá-los ficar para trás para se defenderem sozinhos na selva do porto de São Julião depois da partida da frota.

No conjunto, a conduta de Fernão de Magalhães durante o motim e no seu rescaldo foi digna de Maquiavel—subtil e calculadora quando possível, mas brutal quando necessária. Sobrevivera ao teste e emergira vitorioso.

Sempre perfeccionista quando se tratava de apetrechar os seus navios, Fernão de Magalhães voltou a sua atenção para a frota negligenciada. Os navios estavam a precisar de concerto, as velas e cordame em desordem, os porões fétidos e os cascos a deixar entrar água. Ordenou aos seus homens que esvaziassem os navios e lhes fizessem uma limpeza completa. Esta tarefa esgotante significava retirar todas as provisões, e mesmo o lastro de pedras, que foi limpo com água do mar. Os quarenta amotinados, presos com grilhões, executavam o trabalho mais duro; faziam funcionar as bombas, essenciais para manter os navios a flutuar até que os carpinteiros da armada os pusessem em condições de navegar de novo. Depois de esvaziarem os navios, os marinheiros esfregaram os porões, lavaram as superfícies de madeira com vinagre para erradicar o fedor ubíquo e voltaram a repor o lastro.

Assim se passou o desgraçado Inverno, dia a dia, hora a hora, os homens a trabalhar constantemente e a tentarem manter-se quentes conforme podiam, aguentando a vida numa prisão tão remota que não precisava de paredes.

Fiscalizando estes projetos, Fernão de Magalhães tencionava manter os seus prisioneiros agrilhoados até partirem do porto de São Julião na Primavera.

Quando chegou a altura de carregar as provisões, descobriram mais provas de que os negociantes desonestos em Sevilha e nas Ilhas Canárias os tinham roubado e ludibriado e posto em perigo as suas vidas. Embora os conhecimentos de embarque mostrassem provisões suficientes a bordo para durar um ano e meio, tempo suficiente para alcançarem as Ilhas das Especiarias, os porões dos navios transportavam na realidade apenas um terço dessa quantidade. Esta lúgubre descoberta lançou uma nova luz sobre o resto da expedição porque, como Fernão de Magalhães percebeu, era provável que ficassem sem comida muito antes de chegarem ao seu objectivo. Os homens recomeçaram a caçar para compensar a diferença, mas estavam a comer as provisões quase tão depressa quanto o ritmo de reabastecimento. A única forma de saírem desta situação difícil era prosseguirem a viagem tão depressa quanto possível, com tempestades ou sem elas.

Capítulo VI—NÁUFRAGOS.

Vieram nevoeiro e neve, E um frio de pasmar: Alto que ao mastro chegava, Tão verde como a esmeralda, O gelo vinha a vogar.

Descobrir o estreito que conduzia às Ilhas das Especiarias, sempre uma prioridade para Fernão de Magalhães, atingiu o nível da obsessão no final de Abril. Quando o tempo opressivo levantou durante um breve período, enviou precipitadamente uma missão de reconhecimento para procurar o caminho marítimo que lhe escapava. Selecionou o Santiago, a mais sólida das embarcações, para a tarefa, com Juan Rodríguez Serrano como seu capitão castelhano. «Um homem diligente, nunca descansava», disse dele um dos membros da tripulação. Iria ao encontro do grande desafio da sua carreira.

Mesmo que Serrano conseguisse encontrar a boca do estreito, teria de embarcar depois numa viagem de regresso igualmente perigosa de volta ao porto de São Julião. Tempestades violentas no mar ou canibais em terra podiam implicar desastre. E a tentação de se amotinar e ir-se embora—ou para este em direção à Espanha ou para ocidente através do estreito—podia ser irresistível para a tripulação do Santiago. Fernão de Magalhães abafou pensamentos de fuga reduzindo as provisões a bordo ao mínimo e oferecendo a Serrano uma recompensa de uma centena de ducados se a expedição localizasse o estreito; claro que só a podia receber quando regressasse.

Favorecida por tempo calmo, a missão começou de forma suficientemente auspiciosa. A 3 de Maio, a cerca de sessenta milhas a sul do porto de São Julião, Juan Serrano descobriu um braço de mar prometedor, que após uma inspeção mais cuidada revelou ser a foz de um rio, a que ele

chamou Santa Cruz. Mais de trezentos anos depois, em 1834, o jovem Charles Darwin visitou o rio Santa Cruz a bordo do navio de Sua Majestade Beagk na sua viagem de descoberta e encontrou o mesmo panorama convidativo. O rio, escreveu, «tinha em geral 300 a 400 jardas de largo e no meio cerca de 17 pés de profundidade... A água é de uma bonita cor azul, mas com um ligeiro cambiante leitoso e não tão transparente como à primeira vista se poderia esperar.»

A tripulação do Santiago em breve descobriu que a comida era ainda mais abundante à volta do rio Santa Cruz do que no porto de São Julião e Serrano decidiu deixar-se aí ficar durante seis dias para pescar e caçar elefantes-do-mar.

Dada a urgência em descobrir o estreito, a sua decisão de se demorar é peculiar.

Talvez nem ele nem os seus homens desejassem regressar ao porto de São Julião e às lembranças lúgubres do motim mais cedo do que o necessário; ou talvez não tivessem qualquer desejo de arriscar as suas vidas no mar alto.

Depois daquela pausa tranquila, o Santiago fez-se à vela e prosseguiu para sul à procura do estreito. A 22 de Maio, levantou-se vento e as águas começaram a agitar-se, sacudindo o navio como se este não fosse mais do que um pedaço de destroços de tamanho desproporcionado. A armada já apanhara muitas borrascas violentas, mas o pequeno Santiago tropeçara na tempestade mais forte que a sua tripulação alguma vez experimentara e teria de a enfrentar sozinho.

Juan Serrano não teve tempo de rizar as velas. Um mar feroz martelava sem piedade no navio, aterrorizando a tripulação. Serrano tentou avançar para o vento e passar a tempestade, mas rajadas avassaladoras rasgaram as velas e as águas dobraram o leme até que o mecanismo deixou de responder. O Santiago estava agora descontrolado, apanhado no meio de uma tempestade que aumentava

ainda, os homens sem qualquer esperança de serem salvos. A situação era desesperada.

Nesse momento, a tempestade ganhou força e os ventos empurraram o desamparado navio na direção da costa rochosa e da perspectiva de morte certa para a tripulação.

Serrano enfrentou o pesadelo de todos os capitães quando rochas afiadas como lâminas cortaram o casco e o navio começou a meter água. A sorte protegia a tripulação, pois o Santiago foi dar à costa antes de se partir. Um a um, os trinta e sete membros da tripulação rastejaram até à extremidade do pau da bujarrona e saltaram para uma praia rochosa. Mal tinham abandonado o navio, o Santiago quebrou-se e a tempestade arrastou todas as suas provisões vitais—vinho, biscoitos e água, para não falar dos elefantes-do-mar há pouco apanhados.

Incrivelmente, todos os homens a bordo do navio tinham sobrevivido, mas logo depois de agradecerem ao Senhor por lhes ter poupado as vidas, perceberam a situação desesperada que agora enfrentavam.

A tempestade encalhara os naufragos a cerca de setenta milhas do resto da frota, sem comida nem água doce, com um tempo gelado. Tinham frio e estavam exaustos; em breve estariam a passar fome. Não havia forma de mandar notícias da sua situação difícil ao capitão-general. O caminho por terra de volta ao porto de São Julião apresentava aparentemente obstáculos esmagadores: montanhas cobertas de neve e o rio Santa Cruz, com cinco quilômetros de largura.

Os naufragos passaram oito dias mais ou menos na mesma zona, desorientados, desanimados, esperando que bocados do naufrágio, possivelmente até comida, fossem arrastados para a praia pedregosa, mas o mar entregou apenas algumas tábuas que se tinham partido do casco do Santiago. Subsistindo com uma dieta de vegetação local e quaisquer crustáceos que conseguissem apanhar, os naufragos desenvolveram um plano. Arrastariam as tábuas

pelas montanhas até chegarem ao rio e aí, nas suas margens, construiriam uma jangada para o atravessarem. O rio ficava a muitos quilômetros para norte e a tarefa provou ser desencorajante para a tripulação. Deixaram para trás a maioria das tábuas e passados quatro dias desgraçados de marcha por terra, a tripulação exausta chegou por fim à larga extensão do rio. O tempo tinha abrandado e o peixe, como sabiam da primeira visita que tinham feito ao rio, era abundante. Parecia que não iriam morrer de fome, no final de contas.

Faltando-lhes tábuas para construírem uma jangada suficientemente grande para transportar todos os homens, os naufragos dividiram-se em dois grupos. O grupo maior—trinta e cinco homens -, montou um acampamento na margem do rio, enquanto dois homens fortes, cujos nomes não foram registados, partiram na minúscula jangada. Tencionavam atravessar o rio e fazer o resto do caminho de volta ao porto de São Julião para procurar ajuda. Era um empreendimento excessivamente arriscado. Conseguir atravessar com êxito a extensão de cinco quilômetros do rio exigia uma combinação de coragem e sorte e quando chegassem ao outro lado tinham ainda de enfrentar uma marcha penosa sob tempo gélido, vivendo do que a terra dava.

Os dois membros da tripulação conseguiram dominar a extensão do rio na sua jangada rudimentar e mal atracaram no outro lado, partiram em direção ao porto de São Julião. Ao princípio seguiram a costa, onde podiam ter uma razoável certeza de encontrar crustáceos, mas grandes terrenos pantanosos barraram-lhes a passagem e tiveram de se deslocar pelo interior, subindo colinas e montanhas, comendo apenas fetos e raízes e sofrendo imenso com o tempo gélido. A viagem durou onze lancinantes dias e quando chegaram ao porto de São Julião, devastados e magros devido às provações, mesmo os que conheciam os sobreviventes mal os reconheceram.

Logo que os náufragos recuperaram, descreveram a situação desesperada dos seus companheiros na margem mais distante do rio Santa Cruz.

Fernão de Magalhães não teve outra escolha senão ir tentar salvar os outros trinta e cinco membros do Santiago. Com receio de arriscar a perda de outro navio numa tempestade, enviou uma equipa de salvamento de vinte e quatro homens, carregados de vinho e biscoitos, por terra, pelo trilho que os dois sobreviventes tinham marcado através da selva agreste. «O caminho para aí chegar era longo, vinte e quatro léguas e o trilho era muito difícil e cheio de espinhos», diz Pigafetta sobre a lúgubre viagem. «Os homens andaram durante quatro dias, dormindo à noite nos arbustos. Não encontraram água para beber, mas apenas gelo, o que lhes causou muitas dificuldades.» Não conseguindo encontrar rios ou nascentes, socorreram-se do gelo derretido. Por fim, em condições terrivelmente penosas devido aos dias passados ao relento, chegaram aos náufragos desesperados que tinham estado acampados nas margens do rio Santa Cruz. Seguiu-se um encontro patético: homens exaustos nos confins do mundo, sofrendo intensamente, na expectativa de morrer a qualquer momento, unidos apenas na perspectiva de sobrevivência, por improvável que parecesse.

Contando com a pequena jangada feita a partir dos destroços do naufrágio do Santiago, o grupo de salvamento transportou os sobreviventes de volta atravessando o rio em grupos de dois ou no máximo três; cada viagem levava horas e estava plena de perigos, mas milagrosamente toda a gente conseguiu chegar à margem norte. Apesar disso ainda estavam longe de se sentir seguros pois tinham de regressar por terra pelo caminho acidentado até ao porto de São Julião. Enquanto Fernão de Magalhães esperava ansiosamente pelo resultado da missão de salvamento, os trinta e cinco náufragos e vinte e quatro salvadores fizeram-se cautelosamente ao caminho através das neves do

Inverno da Patagônia, defendidos sobretudo com vinho e biscoitos. Cerca de uma semana depois, emergiram uns atrás dos outros da floresta que rodeava o porto de São Julião. Impelidos por uma vontade inabalável de sobreviver, todos regressaram sãos e salvos.

Fernão de Magalhães recebeu os homens aturdidos e exaustos com comida e vinho com fartura e tratou-os a todos como heróis.

O naufrágio do Santiago e as provações sofridas pela tripulação perturbaram Fernão de Magalhães de forma mais profunda do que a violência e a tortura do motim da Páscoa. «Fernão de Magalhães lastimou muito a perda do navio», relembra Ginés de Mafra, «embora o piloto não tivesse culpa, pois nesta costa o mar cresce e baixa oito braças, o que foi a causa da calamidade, de forma que o navio se viu numa situação desesperada.»

Por mais séria que a perda do Santiago pudesse ser, Fernão de Magalhães tinha mais a recear das consequências emocionais do naufrágio. O desastre confirmara o medo que a tripulação tinha que o seu capitão-general os estivesse a levar numa expedição tão perigosa que todos eles acabariam por morrer muito antes de chegarem às Ilhas das Especiarias. Para garantir o controlo dos quatro navios da frota que restavam, tratou de fazer com que apenas homens extremamente leais os comandassem. Enquanto Álvaro de Mesquita, o seu primo, se mantinha no comando do San Antônio, Fernão de Magalhães nomeou Duarte Barbosa, seu cunhado, como capitão do Victoria e Juan Serrano, o infortunado arrais do Santiago, como novo capitão do Concepción, o navio anteriormente comandado por Gaspar de Quesada, o amotinado cuja cabeça cortada apodrecia numa lança. O próprio Fernão de Magalhães continuava a governar todos a partir do Trinidad. Por fim, repartiu a tripulação do Santiago, que tanto sofrera, entre os quatro navios que restavam para impedir que secretamente conspirassem contra ele.

De fato, a nomeação feita por Fernão de Magalhães dos seus parentes para capitães serviu para alimentar o ressentimento silencioso de muitos membros da tripulação, mesmo os de Portugal. Quando finalmente regressassem a Espanha, se alguma vez isso acontecesse, poderiam contar histórias estonteantes sobre a insolência de Fernão de Magalhães em relação aos capitães espanhóis; do seu nepotismo sem vergonha; da sua arte de marinaria irrefletida, culminando na perda desnecessária do Santiago; e, mais gritante que tudo, o fato de ter eviscerado e esquartejado Gaspar de Quesada. Todas estas razões de queixa continuavam prementes na cabeça de muitos marinheiros, enquanto esperavam por um lugar e um tempo para atuarem em conformidade.

O Inverno avançou inexorável no porto de São Julião; os dias minguaram para menos de quatro horas de luz e a linha da neve desceu pelas montanhas, atravessando os campos e os pântanos, estendendo-se por fim até à borda de água. Se os membros da tripulação e oficiais alguma vez passaram uma hora de ócio no porto de São Julião, se pescaram pelo prazer de o fazer, ou jogaram às cartas, ou se entregaram ao gozo das partidas, ou leram os livros de exploração e descobrimentos que tinham trazido com eles, livros como *As Viagens de Marco Pólo* ou *As Viagens de Sir John Mandeville*, ou se participaram em qualquer outro passatempo durante o Inverno na Patagônia, não existe disso qualquer registo.

Fernão de Magalhães mantinha os seus homens demasiado ocupados e receosos pelas suas vidas para esse tipo de atividades. Só a sobrevivência contava.

Fernão de Magalhães ordenou aos seus homens que caçassem e pescassem, o que estes fizeram. Encontraram mexilhões, bem como raposas, pardais e «coelhos muito mais pequenos do que os nossos», nas palavras de Pigafetta.

Conservavam o que apanhavam em sal retirado de charcos à volta da baía.

Quando ficou demasiado frio para pescar, Fernão de Magalhães enviou um grupo de quatro homens armados—tudo o que estava disposto a arriscar—para explorar o interior. Tinham dois objetivos, plantar uma cruz na montanha mais alta a que conseguissem subir e fazer amizade com os índios, se encontrassem algum. A paisagem provou ser mais acidentada do que tinham previsto e não conseguiram fazer muitos progressos ou ascender a qualquer das montanhas distantes. Em vez disso, selecionaram uma montanha mais baixa, perto do porto, baptizaram-na «Monte Cristo», fixaram a cruz no cume e regressaram aos navios que esperavam, onde relataram confiadamente que não havia sinal de vida humana à volta do porto de São Julião.

Apesar dos vazios meses de Inverno que se alongavam diante deles, Fernão de Magalhães estava determinado a esperar pela chegada da Primavera antes de se aventurar no oceano traiçoeiro e retomar a busca do estreito. Para manter os homens ocupados, ordenou que um destacamento fosse a terra para construir um pequeno recinto de pedra para uma forja que seria utilizada para reparar as peças de metal dos navios, mas até este pequeno projeto acabou em frustração porque o tempo ficou tão frio que vários marinheiros sofreram queimaduras que lhes deformaram os dedos.

No meio de sofrimentos e provações intensas, o descontentamento começou a espalhar-se entre os membros da tripulação. Quando a perspectiva de outro motim surgiu, Fernão de Magalhães, e toda a gente na frota, foi distraído por uma visão inesperada: um fiozinho distante de fumo, deslizando pela paisagem. Talvez não estivessem sós, no final de contas.

«ficamos dois meses inteiros sem ver ninguém», escreve Pigafetta a respeito da estadia no porto de São Julião. «Mas

um dia (sem ninguém esperar) vimos um gigante que estava na praia, completamente nu e que dançava, saltava e cantava, enquanto lançava areia e poeira por cima da cabeça... O nosso capitão enviou um dos seus homens até ele, encarregando-o de saltar e cantar como o outro para o tranquilizar e mostrar-lhe amizade. O que ele fez.»

O estranho ritual recomendado por Fernão de Magalhães funcionou; depois de observar o marinheiro europeu a imitar os seus gestos, o gigante pareceu pacífico e desejoso de se sociabilizar, enquanto a dança continuava.

Vendo o gigante, todos os marinheiros no porto de São Julião pensaram de imediato no destino sinistro que atingira o grupo de João de Solis que fora a terra cinco anos antes. «Em tempos passados estes homens altos chamados Caníbali, neste rio, comeram um capitão espanhol chamado João de Solis e sessenta homens que tinham ido, como nós fizemos, descobrir terras, confiando demasiado neles», escreve Pigafetta, inflacionando o número de vítimas no grupo de Solis, mas fora disso evocando o terrível acontecimento com clareza.

Desejoso de travar contato, mas desconfiado, com receio de cair numa armadilha, Fernão de Magalhães tomou a precaução de convidar o gigante a encontrar-se com ele num local isolado e protegido, em vez de permitir que fossem, ele próprio ou os seus homens, atraídos para um sítio desconhecido onde poderiam ser vítimas de uma emboscada. «Imediatamente o homem do navio, dançando, levou este gigante para uma pequena ilha onde o capitão o esperava.

E quando ficou diante de nós, começou a admirar-se e a ter receio e ergueu um dedo para cima, acreditando que tínhamos vindo do céu.»

Os europeus ficaram maravilhados com a estatura do gigante. Alguns membros da tripulação só chegavam à cintura do gigante, que se dizia ter doze ou treze palmos de altura. Segundo esta medição, ele e gigantes como ele

teriam dois metros e quarenta de altura. Pigafetta, que estivera silencioso durante o motim, recuperou os seus poderes de descrição no momento em que o gigante apareceu. «Era tão alto que o mais alto de nós apenas lhe chegava à cintura», observa o cronista oficial. «Tinha um rosto muito grande, pintado de vermelho à volta e os olhos também estavam pintados à volta com amarelo e no meio das bochechas tinha dois corações pintados. Mal tinha cabelo na cabeça e estava pintado de branco.»

O gigante era membro de uma tribo conhecida por índios Tehuelche, que eram numerosos na região. Na realidade, os Tehuelche mediam cerca de um metro e oitenta; a sensação de que o índio era muito alto derivava em parte da sua indumentária e especialmente das botas trabalhadas que usava, que aumentavam a sua estatura. «Quando foi levado ao capitão, estava coberto com a pele de um certo animal»—o guanaco, semelhante ao lama—«cuja pele estava cosida de forma muito habilidosa. E este animal tem a cabeça e as orelhas tão grandes quanto as de um macho e um pescoço e corpo como os de um camelo, as pernas de um veado grande e uma cauda como a de um cavalo...

Este gigante tinha os pés cobertos com a pele do dito animal à laia de sapatos e transportava na mão um arco grosso, com uma corda grossa, feita dos intestinos do dito animal, com um molho de setas de cana que não eram muito compridas e tinham penas como as nossas, mas sem ponta de ferro, mas, na ponta, pequenas pedras pretas e brancas.»

Encorajado pelo primeiro encontro, Fernão de Magalhães convidou o gigante para bordo do navio almirante, onde ofereceu ao seu convidado copiosa «comida e bebida». No meio do festim, o capitão-general chamou os homens para lhe mostrarem um grande «espelho de aço».

A reação foi rápida e assombrosa. «O gigante, vendo-se no espelho, ficou muito aterrorizado, saltando para trás de forma que atirou quatro dos nossos homens ao chão.»

Quando o espelho foi retirado, o gigante recuperou a compostura. Fernão de Magalhães tentou então reconquistar a confiança do seu convidado com um presente de algumas bugigangas: «dois guizos, um espelho»—presumivelmente mais pequeno e menos alarmante—«um pente e um rosário de pai-nossos». Este último era de longe o mais significativo de todos os presentes e sem dúvida incluía o que é hoje conhecido como a oração do Senhor—em latim, claro. Fernão de Magalhães provavelmente sabia que Jesus ensinara esta oração aos discípulos e talvez esperasse que o gigante levasse a oração para os índios. Quando a festa acabou, uma guarda de quatro homens armados escoltou-o de volta à praia.

Durante o festim, outro gigante estivera a observar os acontecimentos de terra e logo que o homem da tribo regressou em segurança, ele arrancou na direção das suas cabanas escondidas para comunicar as notícias. Lentamente os outros gigantes emergiram das árvores para se revelarem aos membros da tripulação, que ficaram estupeficados com aquela visão e petrificados com o inesperado aparecimento de mulheres gigantes:

«Puseram-se uns atrás dos outros completamente despidos e começaram a saltar e a cantar, levantando um dedo para o céu e mostrando às nossas gentes um certo pó branco feito de raízes de ervas, que guardam em potes de barro, e fizeram sinais de que viviam daquilo, e que não tinham nada para comer senão aquele pó», escreve Pigafetta. «Após o que os nossos homens fizeram sinais que eles deviam vir para os navios e que os ajudariam a transportar as suas provisões.

Então esses homens vieram, trazendo só os seus arcos nas mãos. Mas as mulheres deles vieram atrás deles carregadas que nem burros e transportando as suas coisas. E as mulheres não são tão altas como os homens, mas um pouco mais gordas. Quando as vimos, ficamos muito

assombrados e surpreendidos. Pois tinham mamas com meio cúbito de comprimento e tinham a cara pintada e estavam despidas como os homens. Mas usavam uma pequena pele à frente para cobrir as suas partes íntimas. Traziam com elas quatro desses pequenos animais de que fazem as suas roupas»-guanacos-«e puxavam-nos à trela com uma corda.» Os guanacos intrigaram os marinheiros quase tanto como os gigantes. Os guanacos tinham-se adaptado à vida nesta região inóspita ao longo de milhares de anos. Os estômagos contêm três compartimentos para extrair eficazmente a proteína da comida que mastigam e têm pernas compridas para treparem as encostas íngremes das montanhas. A tripulação de Fernão de Magalhães, desejosa de arranjar guanacos para si, aprendeu com os gigantes a capturar os animais. O processo provou ser surpreendentemente simples. «Atam um dos pequenos a um arbusto, após o que os grandes vêm brincar com os pequenos e os gigantes escondidos atrás de alguma elevação matam com as suas setas os maiores. Os nossos homens levaram dezoito destes gigantes, quer homens quer mulheres, que dividiram em grupos, metade de um dos lados do porto e a outra metade do outro, para apanhar os ditos animais.»

No espaço de alguns dias, os marinheiros ficaram deliciados por terem os seus próprios guanacos. A sua carne rija e fibrosa providenciou uma agradável alternativa à dieta de elefante-do-mar salgado e a lã do guanaco, semelhante em cor e textura à de uma ovelha, ajudou os homens a suportar os rigores do porto de São Julião.

Além disso, os índios gigantes proporcionaram companhia, muito bem-vinda, aos membros da tripulação e alguma distração da tristeza da paisagem vazia. Tudo na sua aparência e costumes fascinava Pigafetta. «Na verdade estes gigantes mantêm-se mais direitos do que um cavalo e têm muitos ciúmes das suas mulheres», observa. «Usam uma corda de algodão à volta da cabeça, onde prendem as

setas quando vão caçar e ligam o seu membro junto ao corpo devido ao frio muito intenso.»

Havia mais: «Quando estes gigantes têm uma dor de estômago, em vez de tomarem remédios, metem pela garganta abaixo uma seta de sessenta centímetros mais ou menos de comprimento, depois vomitam [uma substância] de uma cor verde misturada com sangue. E a razão de lhes sair esta substância verde é por comerem cardos.»

E ainda mais: «Quando têm uma dor de cabeça, cortam-se na testa e fazem o mesmo nos braços e pernas, para fazer sair sangue de várias partes do corpo.»

Mais do que tudo o resto, o seu sistema de crenças fascinava Pigafetta, que registou uma descrição clara da vida íntima dos índios Tehuelche. «Quando um deles morre, aparecem dez ou doze demônios e dançam à volta do homem morto.

E parece que estão pintados. E um desses demônios é mais alto do que os outros.

E a partir daí os gigantes adquiriram o costume de se pintarem no rosto e no corpo.» Pigafetta aprendeu algumas palavras da sua língua para compreender melhor estes conceitos. O demônio grande, disseram-lhe, chamava-se Setebos, um nome a temer, e os pequenos Chaleule.

Por fim, Fernão de Magalhães deu aos índios um nome — Patha-goni, um neologismo sugerindo a palavra espanhola patacones, ou cães com grandes patas, com o que pretendia chamar a atenção para os seus pés grandes, tornados ainda maiores devido às botas grosseiramente talhadas que usavam. Por isso estes eram os índios dos pés grandes, de acordo com Fernão de Magalhães, que mais tarde deram o nome a toda a região, conhecida desde então por Patagônia.

Agora que tinham um nome, os gigantes começaram a parecer cada vez mais humanos para Fernão de Magalhães e a sua tripulação, que, como descreve Pigafetta, fizeram amizade com um deles em particular. «Este gigante»,

escreve, «tinha melhor carácter do que os outros e era muito gracioso e amigável, adorando dançar e saltar. E quando dançava calcava a terra até um palmo de profundidade no sítio onde os seus pés tocavam. Esteve connosco durante muito tempo e, no fim, batizamo-lo, dando-lhe o nome de João.»

Neste caso, o ritual solene foi executado como sinal de afinidade e não de conquista. «O dito gigante pronunciou o nome Jesus, o pai-nosso, a ave-maria e o seu próprio nome de forma tão clara quanto nós», relata Pigafetta. «Tinha uma voz terrivelmente alta e forte.» Podemos apenas imaginar o que estas palavras feiticeiras significariam para João, o Gigante, mas sem dúvida associá-las-ia aos presentes generosos que recebeu de Fernão de Magalhães. «O capitão deu-lhe uma camisa e um corpete de tecido e calções de marinheiro, um gorro, um espelho, um pente, guizos e outras coisas e mandou-o embora para onde tinha vindo, e ele partiu muito jubiloso e feliz.» O novo convertido regressou no dia seguinte, trazendo preciosos guanacos e recebeu ainda mais presentes em troca, mas depois não o viram mais ou ouviram falar dele outra vez. «É de supor que os outros gigantes o tenham morto porque ele tinha vindo ter connosco.»

Isto era pura conjectura: A tripulação não encontrou qualquer prova de que João tivesse sido morto ou condenado ao ostracismo por confraternizar, mas o seu receio de que tivesse sido prejudicado por esta razão revela como desconfiavam dos índios, amigáveis ou não. As relações com os índios da Patagônia deterioraram-se quando um grupo de reconhecimento europeu desenterrou um esconderijo de armas índias. A descoberta sugeria que se pudesse estar a planear uma emboscada. Qualquer ideia de mais batismos foi posta de lado e os membros da tripulação receando pelas suas vidas procuraram a segurança dos navios. Durante duas semanas não se viram

gigantes e Fernão de Magalhães decidiu que era altura de alterar a sua tática.

A 28 de Julho, quatro gigantes da Patagônia, dois homens e dois rapazes, apareceram à borda da água, fazendo sinais para a frota a indicar que queriam subir a bordo. Esta era a oportunidade de que Fernão de Magalhães estivera à espera. Despachou-se um batel para trazer os quatro índios, que não suspeitavam de nada, a bordo do *Trinidad*. Fernão de Magalhães ofereceu presentes aos seus convidados —«facas, tesouras, espelhos, guizos e vidro»—e enquanto os quatro seguravam neles e se maravilhavam, «o capitão mandou buscar grandes grilhetas de ferro, como as que são postas nos pés de malfeitores». Dois dos gigantes foram agrilhoados. Até Pigafetta recuou com o que viu, observando desdenhosamente que Fernão de Magalhães recorrera a uma «artimanha astuta».

Desta vez, o cronista oficial da expedição considerou doloroso ver desenrolar-se o plano de Fernão de Magalhães.

Em vez de resistirem, «os gigantes tiveram grande prazer em ver estas grilhetas não sabendo onde é que se deviam pôr e lastimaram não poder pegar nelas com as mãos». Os dois gigantes que ainda estavam livres tentaram desapertar as grilhetas, mas Fernão de Magalhães não permitiu que interferissem. Ainda confiando ingenuamente no estrangeiro astuto, os gigantes «fizeram um sinal com as cabeças de que estavam contentes com isto». Fernão de Magalhães assegurou-se de que ficavam com as barrigas cheias, oferecendo-lhes «um grande cesto cheio de biscoitos e ratos não esfolados e... meio balde cheio de água». Nesta altura da viagem, os ratos não eram mais do que uma praga para os marinheiros. Sempre que apanhavam alguma das pequenas bestas, atiravam-na para o mar. Vendo este desperdício de comida perfeitamente boa, os gigantes pediram que lhes dessem e devoravam-nos inteiros, sem os esfolarem.

Fernão de Magalhães prosseguiu então com o seu plano. «Imediatamente o capitão mandou pôr as grilhetas nos pés de ambos. E quando eles viram o ferrolho nas grilhetas a ser martelado para ficar preso e impedi-los de as abrirem, estes gigantes ficaram com medo. Mas o capitão fez-lhes sinais de que não deviam desconfiar de nada. No entanto, percebendo a artimanha que lhes fora pregada, começaram a soprar e espumar péla boca como touros, chamando alto por Setebos (isto é, o grande demônio) para os ajudar.»

A confusão surgiu de ambas as partes. Fernão de Magalhães teve uma súbita mudança de opinião e decidiu-se contra o aprisionamento dos gigantes. Ordenou que um destacamento de nove guardas sob o comando de João de Carvalho, o piloto do Concepción, escoltasse dois dos gigantes até terra e que levasse um deles até à mulher que se presumia ser sua esposa «porque se lamentava muito por causa dela». Logo que os pés deste gigante tocaram em terra, ele conseguiu escapar, «correndo com tanta agilidade que os nossos homens o perderam de vista». O destacamento de João de Carvalho receou que ele fosse contar aos outros a artimanha que lhes fora pregada e que a tribo voltasse a clamar vingança.

A espiral ascendente de brutalidade continuou. «O outro gigante que tinha as mãos atadas fez um enorme esforço para se libertar, de forma que para o impedir um dos nossos homens lhe bateu e o feriu na cabeça, com o que ele ficou violentamente furioso.» Num esforço para o acalmar, os membros da tripulação conduziram-no às cabanas onde as mulheres se tinham refugiado, mas este gesto não conseguiu restabelecer a paz entre os índios e os marinheiros.

Nessa noite, Carvalho, ainda responsável pelo destacamento, decidiu que dormiriam em terra. Na manhã seguinte, as cabanas dos gigantes estavam desertas; todos os homens e mulheres índias tinham fugido para o interior,

talvez para sempre, talvez para se reagruparem para um ataque surpresa.

As suas intenções tornaram-se claras quando setas começaram a silvar vindas da floresta escura. De súbito apareceram nove guerreiros índios. Cada um deles transportava três aljavas de setas presas em cintos de couro. Com movimentos saltitantes, dispararam setas mortíferas umas atrás das outras. «Lutando assim, um destes gigantes perfurou um dos nossos homens na coxa, e ele morreu de imediato. Após o que vendo-o morto todos eles fugiram.» O membro da tripulação que morrera era Diego Barrasa do Trinidad. A brusquidão da morte sugere que a seta continha uma ponta envenenada.

Enraivecidos, os outros membros da tripulação retaliaram com toda a força. «Os nossos homens tinham bestas e mosquetes, mas nunca conseguiam atingir nenhuma daquelas pessoas porque elas nunca se mantinham quietas num sítio, mas saltavam de um lado para o outro.» O rugido ensurdecedor das armas dispersou os gigantes e quando a calma voltou ao porto de São Julião, o destacamento enterrou tristemente o seu colega morto.

Fernão de Magalhães ainda tinha dois índios reféns, um a bordo do Trinidad, o outro imputado ao San Antônio e, apesar da proibição em relação ao transporte de passageiros, escravos ou clandestinos, tencionava apresentar estes dois gigantes ao Rei Carlos I.

O encontro entre os visitantes europeus e os índios Tehuelche deteriorou-se rapidamente no seguimento da primeira fase animada e feliz. Condicionado pelo destino de Solís e da sua tripulação, Fernão de Magalhães esperava que os índios arreganhassem por fim os dentes, por mais sociável e benigno que o seu comportamento parecesse ao princípio.

Contudo a sua reação em relação aos índios vacilou um pouco. Se os tivesse considerado não mais do que canibais, não se teria dado ao trabalho de converter João ao

Cristianismo, nem teria oferecido ao novo convertido textos sagrados, presentes muito mais valiosos do que qualquer quantidade de espelhos brilhantes, guizos a tilintar ou outras bugigangas.

O pai-nosso não era dado como artimanha ou como suborno, mas sim como tentativa de forjar um elo entre índios e europeus. A conversão implicava fortemente uma medida de confiança e respeito entre as duas partes, bem como a expectativa de que João se manteria fiel a padrões cristãos de moralidade.

Depois, inexplicavelmente, Fernão de Magalhães afastou-se de João e dos outros índios. Talvez fosse o esconderijo das armas que atormentasse o sentimento de segurança de Fernão de Magalhães. Talvez tivesse dificuldade em aceitar que a sua fé pudesse abraçar quer europeus quer índios. Essa possibilidade alarmante existia desde Cristóvão Colombo, que não vira qualquer contradição entre converter índios e ao mesmo tempo escravizá-los; ambos os métodos faziam com que se submetessem à vontade de Espanha. Embora fosse um católico devoto, Fernão de Magalhães não tinha qualquer política definida em relação às conversões e nada nas ordens reais recebidas oferecia orientação explícita nesta matéria crucial. Era um almirante, não um missionário. A conversão de João parecia ter sido motivada mais por convicção pessoal do que por um plano preconcebido.

A 11 de Agosto de 1520, Fernão de Magalhães executou a sentença que proclamara para a sua nêmesis, Juan de Cartagena, e o padre, Pêro Sánchez de La Reina, que tinha conspirado com o capitão castelhano. Por ordem de Fernão de Magalhães foram largados numa pequena ilha à vista dos navios. Não tinham batel, nem lenha, e ficaram com pouca roupa. As suas provisões consistiam sobretudo de pão e vinho, suficientes para lhes durarem todo o Verão, talvez, mas teriam de enfrentar sozinhos o próximo Inverno no porto de São Julião.

Fernão de Magalhães deu finalmente ordem para levantarem ferro a 24 de Agosto.

Depois da penosa escala de cinco meses no porto de São Julião, a Armada de Molucas fez-se ao mar. Durante esse intervalo, Fernão de Magalhães suportara tempestades violentas, derrotara sozinho um motim aparentemente incontrollável, perdera o Santiago, fizera amizade e depois antagonizara-se com a população local de índios e, com o custo de várias vidas, fortalecera o seu comando da frota.

Demonstrara que conseguia ser tão astucioso quanto Ulisses. Mais importante do que tudo, sobrevivera, mantivera a maior parte da frota intacta e os homens sob o seu comando.

Mesmo antes de partir, Fernão de Magalhães mandou toda a gente a terra para assistir a uma última cerimônia religiosa. Confessaram os seus pecados, receberam o sacramento e voltaram para os navios humildes perante o seu Criador, a quem rezaram para que preservasse as suas vidas durante a fase seguinte da viagem. À medida que se afastava do desgraçado porto de São Julião, a tripulação acreditou que o pior das suas dificuldades tinha ficado para trás. Os homens tinham ficado calejados com a adversidade e, se mais nada, estavam determinados a sobreviver até ao fim da viagem. O estreito ainda lhes fugia mas, com a ajuda de Deus, encontrá-lo-iam, chegariam às Ilhas das Especiarias e regressariam por fim a Espanha, onde seriam suficientemente ricos para passar o resto das suas vidas na reforma. Era um sonho fantástico e a sua única esperança de salvação.

Quando os quatro navios remanescentes da armada singravam para o mar alto, nas águas do Atlântico, os conspiradores abandonados, Cartagena e o padre, observavam o espetáculo desde a sua prisão na ilha. Os dois homens condenados ajoelharam-se à borda de água, chorando e suplicando misericórdia enquanto os navios

diminuíam de tamanho e finalmente desapareciam para lá do horizonte.

Capítulo VII—A CAUDA DO DRAGÃO.

*Gelo aqui, gelo acolá, Tudo gelo em derredor: y{
rebentar e a rugir, A ribombar e a bramir, Como os
estrondos ouvidos Quando se está a desmaiar!*

A crusta da terra pode ser comparada a uma casca de ovo quebrada constituída por placas teutônicas que batem e roçam umas nas outras, formando os nossos oceanos e continentes, criando tremores de terra, movendo montanhas. Há milhões de anos, duas placas teutônicas fundiram-se e criaram uma paisagem única na ponta mais a sul da América do Sul, não muito longe do Polo Sul. Com o passar do tempo, a placa do este esmagou-se contra a placa do oeste, que resvalou para baixo. Em consequência, o mar oriental tem cerca de quatrocentos e cinquenta metros de profundidade, mas o mar ocidental atinge profundidades de mais de quatro mil e quinhentos metros. A estranha justaposição de duas placas formou características distintas na paisagem; a parte ocidental contém as extensões das montanhas dos Andes que atraem umidade, enquanto que a parte oriental tende a ter um clima mais suave e seco. Era esta a paisagem que aguardava a Armada de Molucas.

Desde o momento da sua partida do porto de São Julião que a viagem em direção ao sul esteve carregada de mais dificuldades. Passados dois dias no mar, quando se aproximavam da foz do rio Santa Cruz, outra tempestade atingiu-os e ameaçou atirá-los a todos para a costa, onde provavelmente teriam a mesma sorte do infeliz Santiago. Fernão de Magalhães deu ordens para entrarem no rio largo e aí, abrigada dos piores ventos, a frota conseguiu aguentar a borrasca.

Depois da tempestade ter passado, Fernão de Magalhães, com todas as fibras do seu ser, queria fazer-se ao mar e continuar a procurar o estreito. Acreditava que se conseguisse sobreviver no mar alto tempo suficiente para alcançar o estreito, o canal protegeria a frota das tempestades que os tinham atingido durante meses.

Contudo os perigos de explorar a costa em Agosto, embora o Inverno estivesse a abrandar, continuavam a ser esmagadores, mesmo para Fernão de Magalhães, que normalmente era intrépido. Com a maior relutância, decidiu permanecer ali até que a Primavera subequatorial estivesse já avançada; então, e só então, teriam os seus navios alguma hipótese de sobreviver no mar.

Fernão de Magalhães aproveitou o melhor possível a sua escala forçada. Durante as seis semanas seguintes, os marinheiros andaram atarefados a apanhar peixe, a secá-lo e salgá-lo e a abastecerem os navios. Aventuravam-se em terra apenas para cortarem lenha e içarem-na de volta para os navios. Ocasionalmente, fizeram breves excursões à costa sul do Santa Cruz, onde o Santiago se partira e salvaram alguns destroços que o mar atirara para a praia, sobretudo arcas e barris.

A 11 de Outubro, ocorreu um acontecimento celestial de singular importância, como foi registado com toda a probabilidade por Andrés de San Martín, o astrónomo e astrólogo da frota: «Era esperado um eclipse do Sol, que neste meridiano deveria ter ocorrido às dez e oito minutos da manhã. Quando o Sol atingiu uma altitude de 42,5 graus, pareceu alterar o seu brilho e mudar para uma cor mais sombria, como se inflamado por um carmesim carregado e isto sem nenhuma nuvem se meter de permeio entre nós e o corpo solar... A claridade parecia igual à de Castela nos meses de Julho e Agosto quando se está a queimar a palha nos campos à volta.»

Uma semana depois, a 18 de Outubro de 1520, Fernão de Magalhães decidiu arriscar-se no mar alto outra vez.

Pensou, corretamente, que o tempo estava tão calmo quanto poderia alguma vez ficar nesta região. Se a frota enfrentasse mais tempestades, a sua melhor hipótese seria procurar refúgio num porto seguro, mas não ficaria à espera mais tempo do que o necessário. Estava atrasado já vários meses—tinha contado aproximar-se das Ilhas das Especiarias por esta altura—e estava ansioso por recuperar o tempo perdido. A frota partiu do rio Santa Cruz, delineando a ondulante costa oriental da América do Sul, com o capitão-general agarrado à sua obsessão de encontrar o estreito.

Mais uma vez o mau tempo atormentou os navios, mas não foi suficientemente grave para os afastar. Após dois dias difíceis sem avançarem nada, a direção do vento mudou; agora vinha de norte e os quatro navios precipitaram-se levados pelo vento, deixando um rasto marcado e espumoso e avançando rapidamente numa rota su-sudoeste. Cada vez mais desesperado para encontrar o estreito, Fernão de Magalhães escrutinava todos os braços de mar, na esperança de que contivessem um canal escondido que conduzisse ao interior, mas todos os casos foram um desapontamento e lá continuou a sua rota em direção ao sul. Por fim, reparou numa ponta significativa de terra entrando pelas águas adentro: um cabo.

Quando se aproximava, reconheceu um extenso banco de areia semeado de esqueletos de baleias—sugerindo que encontrara, por acaso, uma rota de migração, talvez entre o Atlântico e o Pacífico. A água cinzenta agitava-se furiosa onde as correntes competiam umas com as outras, mas a abertura era larga, uma légua ou mais.

Vasquito Gallego, um aprendiz de marinheiro português a bordo do Victoria e filho do respectivo piloto, relembra a percepção gradual de que o rasgão escancarado na terra pudesse ser mais do que uma mera baía. «Quando o caminho ficou mais estreito, pensaram que era um rio»,

relembra e depois, com a excitação a crescer, regista que a grande boca se transformava num estreito mais à frente.

«Continuando por esse caminho, encontraram águas profundas salgadas e correntes fortes, parecendo ser um estreito e a boca de um grande golfo que poderia estar a descarregar para ali.» Fernão de Magalhães ordenou aos navios que entrassem no golfo e quando já estavam bem dentro dele, viu-a: a passagem que levava ao ocidente, tal como rezara que levasse.

Fernão de Magalhães encontrara finalmente o seu estreito.

A 21 de Outubro, Francisco Albo, o piloto, registou o grande acontecimento no seu diário de bordo: «Vimos uma abertura como uma baía e tem à entrada, à mão direita, uma ponta de areia muito comprida, e o cabo que descobrimos antes desta ponta chama-se Cabo das [Onze Mil] Virgens, e a ponta de areia está a 52 graus de latitude e 52 graus de longitude, e da ponta de areia à outra parte serão cerca de cinco léguas», observou. Foi isto que viu: uma série de montículos cobertos por tufo de erva, erguendo-se a aproximadamente quarenta metros do nível da água. Um explorador posterior descreveu o cabo como «três grandes montanhas de areia que parecem ilhas mas não são». Não havia hipótese de confundir o estreito com uma baía ou um braço de mar; um curso de água largo profundamente escavado na massa de terra impenetrável ao longo da qual a frota andava a navegar há meses.

Pigafetta exultou quando viu o curso de água. «Depois de seguirmos e fazermos a nossa rota até ao quinquagésimo segundo grau em direção ao dito Pólo Antártico», escreve, «na Festa das Onze Mil Virgens, descobrimos por milagre um estreito a que chamamos o Cabo das Onze Mil Virgens.» Depois de todas as provações sofridas pela armada, a descoberta do estreito tinha mesmo o direito de ser chamada um milagre.

O Cabo das Onze Mil Virgens marca a entrada para o estreito que Fernão de Magalhães procurara durante mais de dois anos. Precisamente como é que ele suspeitou da sua existência tem sido assunto de debate desde então. Podia ter tido conhecimento da expedição de Lisboa, que reclamava ter descoberto o estreito e tinha sem dúvida conhecimento de mapas que representavam o mítico estreito. Segundo Pigafetta, Fernão de Magalhães, enquanto ainda estava em Portugal, vira um mapa que representava ou sugeria um estreito que cortava através da América do Sul, mas que mapa vira Fernão de Magalhães? «Sabia para onde navegar para descobrir um estreito bem escondido», declara Pigafetta, «que viu representado num mapa no tesouro de Portugal, feito por esse excelente homem, Martin da Boêmia»—que era, claro, Martin Behaim, que criara um primeiro globo moderno em 1492. (Os primeiros manuscritos de Pigafetta empregam a palavra carta, que podia significar ou um globo, ou um mapa ou uma carta.) Assume-se muitas vezes que o «globo bem pintado» de Behaim, que Fernão de Magalhães exibira a Carlos I e aos seus conselheiros para os persuadir a apoiar a sua viagem, mostrava o estreito; de fato, o globo de Behaim, ou mapa, não fazia tal coisa. Ao contrário, mostrava um curso de água que cortava através da Ásia oriental e a ilha de «Ceilão». Para ajudar à confusão cartográfica, posicionava outras ilhas asiáticas para oriente do estreito. É pouco provável que Fernão de Magalhães tivesse utilizado esta representação fantasista, extravagantemente inexata para persuadir Carlos I da existência de um estreito que cortasse através do continente americano; na verdade, é pouco provável que Fernão de Magalhães tivesse alguma vez visto o globo de Behaim, apesar da ligação dos nomes.

Pigafetta foi inadvertidamente responsável por este caso de identidade trocada; com toda a probabilidade, confundiu a interpretação de Behaim com a de outro cartógrafo de Nuremberga, Johannes Schöner, um professor de

matemática que produziu dois mapas, um em 1515 e outro em 1520, próximo da altura em que Fernão de Magalhães estava a mostrar um mapa ao Rei Carlos I. Para o não especialista, os mapas de Schöner assemelhavam-se bastante ao de Behaim e Pigafetta podia facilmente ter confundido um com o outro, especialmente porque Schöner não assinou as suas obras.

O globo de Schöner representava um estreito que cortava através do continente americano na localização aproximada do istmo do Panamá—vários milhares de milhas a norte do verdadeiro estreito. Também não há provas conclusivas que Fernão de Magalhães tenha visto este mapa, mas o mapa demonstra realmente que os cartógrafos estavam a começar a incluir algum tipo de estreito na América do Sul, por mais deficiente que fosse o seu entendimento. Se era este o mapa que Fernão de Magalhães tinha em mente, teria sido quase inútil na tentativa de encontrar o estreito. Mesmo o ousado Schöner hesitara em representar a costa ocidental da América do Sul; era, como a denominava, terra ulterior incógnita - por outras palavras, «terra até agora desconhecida».

Tudo o que ficava para ocidente era também desconhecido. Schöner, tal como outros cartógrafos da sua era, encolheu o imenso Pacífico num golfo sedutoramente pequeno e aparentemente navegável, um equívoco que levou Fernão de Magalhães a pensar que poderia chegar às Ilhas das Especiarias em poucas semanas, se não em poucos dias, depois de sair do estreito. E tal como outros mapas da época, colocava a China na proximidade do continente americano. Por fim, o globo de Schöner colocava as Ilhas das Especiarias bem dentro do território espanhol tal como estava definido pela linha de demarcação e este aspecto—de novo, extravagantemente inexato—poderá ter sido responsável pela convicção de Fernão de Magalhães de que as Ilhas das Especiarias pertenciam legitimamente a Espanha e não a Portugal.

Fernão de Magalhães sabia bem que não podia valorizar os mapas pelo seu aspecto à primeira vista, mas era profundamente susceptível à influência dos mesmos. Eram projeções idealizadas do que o mundo poderia ser. Em vez dos dragões e ilhas magnéticas dos mapas mais antigos, estes continham uma nova maravilha, uma maravilha que era possivelmente tão mítica como as outras: um estreito. Eram apelos à aventura e não um conjunto de direções, hipóteses e não conclusões, provocadores esboços geográficos que alimentavam a fantasia da formação de um império.

Agora que Fernão de Magalhães tinha finalmente descoberto o estreito, tinha à sua frente trezentas milhas de pesadelo náutico. Navegar pelo curso de água iria provar ser um desafio tão assustador quanto o fora simplesmente descobri-lo. A ondulação no estreito atingia mais de sete metros, tornando difícil ancorar os navios com segurança e as correntes eram fortes. Leitões de algas castanhas espreitando por baixo da superfície da água ameaçavam encravar cabos, quilhas e lemes. Mas se Fernão de Magalhães conseguisse ultrapassar os obstáculos apresentados pelo estreito e manter intacta a sua tripulação rebelde, seria o pioneiro de uma nova rota para as Índias, de um novo entendimento dos continentes e do próprio globo.

Os navios viraram para ocidente, afrontaram a ondulação e entraram no curso de água em direção ao interior da terra. A primeira coisa que os pilotos notaram foi a extrema profundidade do estreito. «Neste local não era possível ancorar», observa Pigafetta, «pois não se achava o fundo. Por conseguinte era necessário colocar cabos em terra de vinte e cinco ou trinta cúbitos de comprimento.»

Querendo saber exatamente onde estavam, Fernão de Magalhães enviou João Lopes de Carvalho a terra com ordens para subir ao ponto mais alto para procurar uma passagem. Quando regressou, Carvalho relatou que não

consequira discernir o Pacífico para ocidente; contudo, Fernão de Magalhães estava perfeitamente convicto de que encontrara o caminho marítimo para as Ilhas das Especiarias. Ordenou a Francisco Albo que registasse as voltas e torções do estreito com tanta exatidão quanto possível.

«Dentro desta baía achamos um estreito que terá uma légua de largura», escreveu, «e desta boca à ponta de areia olha-se leste oeste, e da parte esquerda da baía faz uma grande enseada na qual há muitos baixios, e quando embocardes, guardai-vos de uns baixios que há três léguas antes da boca e depois deles achareis dois ilhéus de areia e então achareis o canal aberto.

Avançai nele confiadamente», recomendava. «Passado este estreito achamos outra baía pequena e depois outro estreito como o anterior; e de uma boca à outra corre de leste oeste e o caminho apertado corre nordeste sudoeste; e depois que desembocamos das suas bocas achamos uma baía muito grande, e umas ilhas e surgimos numa delas.» Sem dúvida que Francisco Albo tinha marcos de referência específicos em mente quando escreveu, mas o estreito até desafiou este cronista tão preciso e as suas indicações provaram ser de difícil interpretação para visitantes subsequentes.

Em poucos dias o encanto sombrio do estreito exerceu a sua influência na tripulação. Enquanto venciam as suas águas glaciais, viram passar por eles margens ameaçadoras com vegetação espessa, encapotadas em sombras misteriosas. Uma noite, já tarde, durante as poucas horas de escuridão nessa altura do ano, vislumbraram o que acreditaram ser sinais da presença humana; fogueiras distantes de origem pouco nítida irrompiam lá diante, as suas chamas de rubi tremeluzindo como aparições espectrais em frente dos ciprestes de cor verde escura, trepadeiras e fetos. Os fogos enviavam plumas de fumo para o céu nublado e poluíam o ar com um odor acre.

Fernão de Magalhães e a sua tripulação acreditavam que esses fogos tinham sido ateados por índios que espreitavam nas sombras, preparados para atacar—mais uma razão para os marinheiros ficarem a bordo dos navios, especialmente à noite, mesmo que as suas provisões fossem já parcas. Era uma precaução razoável, mas os fogos eram muito provavelmente de origem natural, consequência de relâmpagos. De qualquer forma, Fernão de Magalhães chamou a esta região Tierra del Fuego, Terra do Fogo. Hoje em dia, sabemos que a Tierra del Fuego é na realidade uma enorme ilha triangular açoitada por ventos quer do oceano Atlântico quer do Pacífico e assaltada constantemente por tempestades e tempo que muda com rapidez. A Terra do Fogo é na verdade a terra das tempestades. A Tierra del Fuego cobre mais de 28.000 milhas quadradas de glaciares, lagos e morenas. A tripulação de Fernão de Magalhães contemplou as terras baixas, onde os montes raramente alcançam cento e oitenta metros; para sul e oeste, a extensão sul da cordilheira dos Andes trespasa as nuvens, atingindo alturas de mais de dois mil metros.

Agora que estavam no estreito, os pilotos descobriram que o céu estava raramente descoberto de dia ou de noite, o que fazia com que fosse quase impossível fazer medições exatas quer pelas estrelas quer pelo Sol. Nuvens sombrias, irregulares, baixas, deslizavam por cima das montanhas cingindo os fiordes pelos quais os navios ansiosamente passavam. Ocasionalmente, as brumas de chumbo afastavam-se para deixar a luz do Sol, que cintilava com um brilho doloroso, escorrer cá para baixo para a terra impenetrável e as águas ondulantes.

A luz do Sol, quando conseguia irromper, podia ser impiedosa a esta baixa latitude e parecia iluminar a paisagem com uma radiação cinzenta polarizada. Estrias de luz brincavam nas praias pedregosas e nos glaciares que congelavam os cumes das montanhas. Embora Fernão de Magalhães atravessasse o estreito na altura mais quente do

ano, quando o vento, apesar da sua força, estava no seu mínimo, e as neves tinham retrocedido, os enormes glaciares eram abundantes e inspiravam terror. A neve quase sempre caía no cimo dos glaciares—estavam continuamente a renovar-se—e a altitudes mais baixas o gelo derretia-se e formava estreitas quedas de água que corriam em cascata por cima dos afloramentos graníticos para os fiordes. Invisíveis para os marinheiros, os glaciares estendiam-se pela paisagem, alargando-se por trinta milhas de montanhas antes de caírem perpendicularmente à beira da água.

Quando continuava a navegar através do estreito, a tripulação de Fernão de Magalhães viu paredes sólidas de gelo erguendo-se majestosas à sua frente—sessenta metros de altura, cento e cinquenta metros, e mais ainda. Eram edifícios antigos, estes glaciares, alguns deles com dez mil anos, e pareciam-no realmente, com os seus rostos enegrecidos profundamente picados e desgastados pelo tempo.

Formados de neve e gelo comprimidos, os glaciares nunca descansavam; estalavam, rosnavam, rugiam e ameaçavam decompor-se e cair violentamente nas praias e água lá em baixo. As suas torres cristalinas debruçavam-se sobre a água em colunas irregulares, como dentes podres num maxilar doente. Inclínavam-se de forma cada vez mais precária sobre a água plácida até que coluna atrás de coluna, aquecidas pelo sol e sopradas pelo vento, partiam-se e desabavam por entre uma nuvem de poeira gelada com um estampido esmagador seguido por um rolar de trovão como o rufar de um tambor, baixo e ressonante, anunciando destruição.

Para surpresa de toda a gente, os glaciares não eram nem brancos nem cinzentos, mas de um azul-claro, quase irisado, que nas fendas e veios se escurecia para um azul intenso. Os incontáveis pedaços de gelo que se partiam dos glaciares, alguns tão grandes como uma baleia, outros tão

pequenos como um pinguim, tinham o mesmo enigmático matiz azulado quando baloiçavam ao lado dos navios: uma armada de gelo esculpido deslizando para um destino misterioso.

Procurando hesitante uma explicação plausível para o aspecto dos glaciares, Fernão de Magalhães teorizou que a cor distinta dos glaciares tinha a ver com a sua idade avançada. De fato, o cambiante azulado era determinado pelas propriedades distintas da neve e do gelo. A superfície da neve e do gelo reflete toda a luz, sem preferência por qualquer cor particular do espectro, mas o interior trata a luz de forma diferente. A neve atua como um filtro leve e reage ao espectro de forma preferencial, dispersando a luz vermelha de forma mais forte do que a azul. Os fotões que emergem da neve e do gelo geralmente têm mais raios azuis do que vermelhos. Quanto mais profunda for a neve e o gelo, mais longe tem a luz de viajar e mais escuro se torna o azul, tal como a água parece de um azul mais escuro à medida que aumenta de profundidade. Por esta razão, as fendas profundas nos glaciares possuem um matiz de um azul sobrenatural.

Todas as pessoas que visitam o estreito têm sentido um temor respeitoso pelo espetáculo majestoso e instável que apresenta. Faz recordar a Noruega, ou a Escócia, ou a Nova Escócia, mas em última análise não se assemelha a nenhum outro local da terra. Em 1578, Sir Francis Drake, o explorador e pirata inglês, chefiou a primeira expedição a passar pelo estreito desde o tempo de Fernão de Magalhães. Um dos seus oficiais, Francis Pretty, ficou assombrado com o espetáculo que surgia diante dos seus olhos.

«A terra de ambos os lados é muito alta e montanhosa; e as montanhas mais baixas, embora sejam colossais e maravilhosas de se ver pela sua altura, contudo existem outras que em altura as excedem de forma estranha, erguendo-se tão alto acima das suas companheiras que

entre elas apareciam realmente três zonas de nuvens», maravilhou-se Pretty. «Este Estreito é extremamente frio, com gelo e neve continuamente; as árvores parecem vergar-se com o peso do tempo e contudo estão continuamente verdes e muitas ervas boas e doces crescem e espalham-se com muita abundância sob elas.» E quando o historiador naval Samuel Eliot Morison visitou o estreito em Fevereiro de 1972 também ficou rendido aos seus feitiços. «Parece que entramos num mundo completamente novo e estranho, uma verdadeira Terra do Nunca», observou. «O Estreito nunca gela excepto nas extremidades e a faixa antártica persistente, com as suas pequenas folhas emaranhadas, cresce densamente nas encostas mais baixas das montanhas. As encostas de altura média apresentam uma erva grosseira que se torna cor de bronze quando o Sol se põe; e lá em cima, os picos altos estão cobertos de neve durante todo o ano; quando chove no Estreito, neva a mil e oitocentos metros.»

Embora o céu estivesse geralmente coberto, especialmente à noite, clareava por breves intervalos para revelar uma quantidade ofuscante de constelações competindo entre si para serem vistas, com uma Via Láctea de um brilhante pouco natural. As constelações mais familiares—Orion, a Ursa Maior—misturavam-se com as menos familiares do hemisfério sul, especialmente o Cruzeiro do Sul, cuja presença reforçou a convicção de Fernão de Magalhães de que o Todo Poderoso estava a proteger toda a empresa, mesmo aqui, nos confins do mundo.

Logo que a armada conseguiu vencer as duas primeiras partes do estreito, Fernão de Magalhães tornou-se cada vez mais cauteloso em relação aos perigos que poderiam vir à frente e decidiu efetuar um reconhecimento das águas inexploradas do estreito. «O capitão-general ordenou ao seu primo Álvaro de Mesquita que fosse na sua embarcação San Antônio através daquela desembocadura para descobrir o

que continha enquanto ele e os outros navios se mantinham ancorados na parte mais larga da entrada até que soubesse o que era aquilo», notou Vasquito Gallego. Na realidade Fernão de Magalhães despachou dois navios (o outro era o Concepción), mas foi o San Antônio que correu mais riscos.

«Álvaro de Mesquita subiu cinquenta léguas pelo estreito e nalgumas partes viu que era tão estreito que entre uma margem e a outra não havia distância maior do que a de uma descarga de bombardas e o estreito virava para oeste donde as correntes marítimas vinham com toda a força, tão fortes que não conseguiam continuar, senão com dificuldade», lembra Gallego. «Mesquita voltou para trás, dizendo que pensava que as fortes águas vinham de um grande golfo e o seu conselho era ir à procura do fim e descobrir o mistério, porque não era sem razão que aquela água vinha com tanta força daquela direção.»

Entretanto, o Victoria e o Trinidad permaneciam amarrados na Baía de Lomas, na margem sul do estreito. Aqui a água tinha pouca profundidade, suficiente para permitir que os navios lançassem a âncora e pareciam estar a salvo, mas à noite uma «grande tempestade», como Pigafetta lhe chamou, começou a soprar e durou até ao dia seguinte, danificando os navios. Fernão de Magalhães foi forçado a levantar ferro e deixar que os dois navios esperassem pelo passar da tempestade nas curvas protegidas da baía.

Os temporais nesta região eram especialmente violentos e aparentemente surgiam vindos não se sabia de onde. A «grande tempestade» de que Pigafetta fala chama-se williwaw e é peculiar do estreito. Um williwaw ocorre quando o ar, arrefecido pelos glaciares que rodeiam o estreito, se torna instável e de súbito corre pelas montanhas abaixo com velocidade cada vez maior. Quando chega aos fiordes, cria uma borrasca tão poderosa que nunca deixa de aterrorizar e desorientar qualquer marinheiro suficientemente infeliz para ser apanhado por ela.

O San Ant6nio e o Concepci6n tiveram ainda mais dificuldade em aguentar o williwaw do que os navios que tinham ficado para tr6s. Os marinheiros a bordo desses navios tinham sofrido tempestades terr6veis, mas nada que se comparasse com isto. Os ventos ferozes impediram-nos de dobrar o cabo e quando tentaram voltar para junto da armada, quase encalharam. Na escurid6o, os dois navios desorientaram-se e os pilotos, sem mapas e n6o conseguindo ver as estrelas, recearam ter-se perdido. Procuraram um caminho de sa6da durante o dia seguinte e no dia depois desse, at6 que por fim se aproximaram de um canal estreito que levava a uma continua6o do estreito.

Logo que anotaram a localiza6o exata da extens6o do estreito, voltaram para tr6s ao encontro do seu capit6o-general por 6guas relativamente calmas. Deu-se uma dram6tica reuni6o, como explica Pigafetta: «Pensamos que eles tinham naufragado, primeiro por causa da tempestade violenta e segundo porque se tinham passado dois dias e eles n6o tinham aparecido e tamb6m devido a certos fumos [sinais] feitos por dois dos seus homens que tinham sido enviados a terra para nos prevenir. E assim, enquanto em suspenso, vimos os dois navios com as velas cheias e estandartes a voar ao vento a vir na nossa dire6o. Quando se aproximaram de n6s desta maneira, de s6bito dispararam uma s6rie de morteiros e irromperam em aplausos. Depois todos juntos agradecendo a Deus e 6 Virgem Maria, fomos investigar [o estreito] mais al6m.» O regozijo, o triunfo sobre o tempo e a geografia, e o sentimento de serem aben6oados por poderes divinos eram novos para os homens de Fern6o de Magalh6es. Durante a maior parte daqueles dois anos tinham-se sentido profundamente desconfiados do seu capit6o-general, divididos uns dos outros pela l6ngua e cultura e propensos 6 amotina6o. Depois de passarem por estas prova6es, tinham-se unido e viam uns nos outros n6o subvers6o ou amea6a, mas a possibilidade de um irrevog6vel triunfo.

Apesar da euforia que Fernão de Magalhães sentiu ao descobrir o estreito, ainda tinha de enfrentar graves obstáculos. Influenciado pelos mapas que vira em Portugal, Fernão de Magalhães erradamente concebia o estreito como um canal único correndo através da enorme massa de terra que bloqueava a rota para as Índias, quando de fato não existia um único estreito; ao contrário, estava perante uma complexa quantidade de estuários serpenteando através das montanhas no limite sul dos Andes. Em vez de um simples atalho para o Pacífico, Fernão de Magalhães conduzia a sua frota por um labirinto inexplorado que poria as suas capacidades de navegação à prova.

Os cursos de água que explorara eram suficientemente largos—nunca menos de cento e oitenta metros de lado a lado e várias milhas de extensão—mas ainda assim traiçoeiros. O estreito era constituído sobretudo por uma rede de fiordes, provas geológicas da existência de profundos glaciares que ainda ofereciam o seu abraço gélido às redondezas. A níveis mais baixos, os glaciares derretiam-se em estreitas quedas de água reluzentes que corriam em cascata pela face granítica das montanhas até se despejarem nas águas geladas.

Se algum dos homens de Fernão de Magalhães caísse pela borda fora, não sobreviveria nestas condições mais do que dez minutos no máximo.

Aqui e ali, ao longo de praias cinzentas pedregosas, refastelavam-se famílias de elefantes-do-mar, facilmente distinguíveis pelo seu comprimento, cerca de três metros, as suas duas barbatanas perto das cabeças em forma de torpedo e uma cauda larga estabilizadora que batia preguiçosamente na areia. Os elefantes-do-mar mal conseguiam andar pela terra, por isso ficavam à borda de água, bocejando e espreguiçando-se. Outros tipos de vida selvagem indígena no estreito incluíam raposas árticas e pinguins que enchiam praias só suas.

Condores gigantes pretos e brancos revolteavam lá em cima, a envergadura das asas estendendo-se até três metros. Mantinham-se perto das cristas das montanhas, onde se deslocavam em círculo nas correntes de ar quente que subiam. Por vezes, faziam ninho aos pares, patrulhando-os, e parecendo-se em repouso mais com os abutres que na realidade eram.

Apesar da cobertura de neve durar oito meses por ano, a vegetação alimentada pelas quedas de água no estreito era bastante luxuriante. A vários metros da linha da costa surgia uma floresta densa com dúzias de tipos de fetos; árvores enfezadas batidas pelo vento; musgo sedoso; e uma camada de tundra esponjosa. Havia também pequenas matas fortemente coloridas de bagas minúsculas e resistentes; eram amargas por fora, doces por dentro, o fruto delicado coberto de almofadas de ar miniaturais para as protegerem da neve. (A tripulação tinha de ter cuidado ao comê-las; embora as bagas não fossem tóxicas, tinham um sério efeito laxativo.) Até havia pequenas orquídeas brancas a florescer na lama. Pouca luz penetrava na abóbada espessa de folhas que dispersasse a sombra fértil e pacífica lá dentro. «Tão espessa era a mata, que era necessário estar sempre a recorrer à bússola», escreveu o jovem Charles Darwin quando visitou o estreito a bordo do navio de Sua Majestade Beagk em 1834. «Nas profundas ravinas, o cenário de desolação parecido com a morte excedia qualquer descrição; lá fora bramia um temporal, mas nestes buracos, nem um sopro de vento agitava as folhas das árvores mais altas. Tão sombrio, frio e úmido era tudo, que nem sequer os cogumelos, musgos e fetos conseguiam florescer.»

Quando finalmente conseguiu sair da floresta encantada e subir a um cume, Darwin descreveu uma visão familiar para a tripulação de Fernão de Magalhães: «Cadeias irregulares de montes, sarapintados com faixas de neve, vales fundos de um verde-amarelado e braços de mar

cortando a terra em muitas direções. O vento forte era penetrantemente frio e a atmosfera bastante rarefeita, por isso não ficamos muito tempo no cimo da montanha.»

A vegetação espessa do estreito dava ao ar uma fragrância e uma vivacidade intoxicantes. A aragem estava perfumada com um odor úmido, musguento, aligeirado pelo perfume das flores selvagens, refrescado pelos glaciares frios e vagamente apimentado pelo sal do mar. Tal como tudo o resto nesta região, o próprio ar estava repleto de mistério e promessas. O estreito parecia ser um mosteiro natural gigante onde a tripulação procurava refúgio, um local de contemplação tranquila dos paradoxos da natureza numa escala capaz de induzir profunda humildade.

Desde que tinha saído do porto de São Julião que Fernão de Magalhães não vira povos indígenas, mas os seus homens mantinham-se alerta, quer para sua própria proteção, quer por causa da oportunidade de conseguirem provisões por permuta. Despachou um esquife atulhado de dez homens com ordens para passarem a paisagem a pente fino à procura de sinais de vida humana, mas estes encontraram apenas uma estrutura primitiva abrigando duzentas sepulturas. Ao que parecia, uma tribo de índios fueginos utilizara o local para enterrar os seus mortos por tempo quente e depois desaparecera no interior perfumado.

Acredita-se que estes índios tivessem vindo da Ásia milhares de anos antes e desde então perdido sempre as batalhas pela posse de terra, sendo deslocados repetidas vezes até chegarem quase ao fim do continente, ocupando territórios que mais nenhuma tribo queria.

Embora desapontado, provavelmente foi melhor o grupo de reconhecimento de Fernão de Magalhães ter evitado os habitantes locais. Trezentos anos depois, Charles Darwin encontrou uma canoa com membros de uma tribo, que mal mudara durante os séculos que entretanto tinham decorrido. Na verdade, Darwin sentiu que estava a espreitar através de eternidades para o despontar da sociedade

humana. Considerou-os «as criaturas mais abjetas e miseráveis que alguma vez já contemplei... Estes fueginos na canoa estavam absolutamente despidos e mesmo uma mulher já muito adulta o estava. Chovia bastante e a água doce, junto com os borrifos escorria-lhe pelo corpo. Noutra porto não muito distante, uma mulher que amamentava uma criança recém-nascida, veio um dia postar-se ao lado da embarcação e aí permaneceu enquanto a saraivada de granizo e chuva caía e se derretia no seu peito e na pele da criança nua. Estes pobres miseráveis foram tolhidos no seu crescimento, os rostos hediondos borrados com tinta branca, a pele imunda e gordurosa, o cabelo emaranhado, as vozes discordantes, os gestos violentos e sem dignidade. Vendo homens como estes, mal podemos acreditar que são criaturas como nós e habitantes do mesmo mundo». Contendo a sua aversão pelos fueginos, Darwin observou: «Nem estão livres da fome e, como consequência, do canibalismo acompanhado pelo parricídio.» Eram, considerava «os miseráveis senhores desta terra miserável».

Quando os navios da frota deslizavam pelos fiordes, tinham apenas três horas de noite e os dias alargados permitiam-lhes compensar o tempo perdido no porto de São Julião. A perspectiva de vencerem o estreito parecia cada vez mais provável, pelo menos para Fernão de Magalhães. Mas essa convicção não era unânime, como descobriu quando convocou um conselho de oficiais para discutir a futura rota da frota. Ficou encantado por saber que tinham provisões bastantes para três meses, mais do que suficiente, calculava, para os levar através do estreito e até às Molucas. Encorajados, os capitães e pilotos indicaram que eram fortemente a favor de continuarem em frente—isto é todos menos um.

Estêvão Gomes, nomeado piloto do San Antônio, estava fortemente em desacordo. Agora que tinham encontrado o estreito, argumentava, deviam voltar para Espanha para

organizarem uma frota mais bem equipada. Relembrou a Fernão de Magalhães que ainda tinham de atravessar o Pacífico e embora ninguém soubesse de que tamanho era, Estêvão Gomes assumia que era um golfo grande no qual poderiam encontrar tempestades desastrosas. O capitão-general insistiu que deveriam continuar a qualquer custo, mesmo que estivessem reduzidos a comer o couro que envolvia os mastros, mas nem toda a gente partilhava da apaixonada determinação de Fernão de Magalhães. Com a sua perícia de piloto amplamente reconhecida, Estêvão Gomes tinha os seus apoiantes próprios entre a tripulação, uma situação que enfurecia o capitão-general.

O conselho não tivera a intenção de ser um exercício de tomada de decisões colectiva; ao contrário, era um fórum para Fernão de Magalhães reagrupar os homens na esteira das suas opiniões e para prepará-los para os desafios que aí vinham—desafios que só Deus podia ajudá-los a enfrentar.

A oposição de Estêvão Gomes preparou o palco para novo motim, mas ao contrário das anteriores sublevações, esta não era uma confrontação violenta com espadas a faiscar. Começou de forma mais insidiosa, como um debate sombrio nos confins do mundo entre dois respeitados rivais.

Estêvão Gomes era português, por isso desta vez a disputa não era uma questão de rivalidade entre espanhóis e portugueses. De fato, Estêvão Gomes tinha desertado de Portugal com Fernão de Magalhães em, 1517. Parecia ser membro integral do apertado grupo de marinheiros de confiança de Fernão de Magalhães, mas Estêvão Gomes alimentava ambições próprias e habilidosamente equilibrara a sua relação com Fernão de Magalhães para facilitar os seus objetivos. Poucos meses depois de chegar a Sevilha, recebeu um cargo como piloto e logo de imediato começou a promover a sua própria Armada de Molucas. Quase atingiu o seu propósito, mas então Fernão de Magalhães, com a sua superior experiência e relações, incluindo o vantajoso casamento com Beatriz Barbosa, apareceu perante o Rei,

que prontamente esqueceu tudo a respeito de Estêvão Gomes. A 19 de Abril de 1519, Estêvão Gomes acomodou-se com um cargo como piloto-mor de Fernão de Magalhães; a nomeação só serviu para lhe aguçar o apetite para conquistar ainda mais poder e para encorajar o seu ressentimento em relação ao capitão-general sob o qual prestava serviço. A inimizade entre os dois não era segredo; até Pigafetta, normalmente circunspecto, tinha conhecimento da história amarga: «Gomes... odiava muito o capitão-general, porque antes da frota estar equipada, o imperador [Carlos I] tinha ordenado que ele [Gomes] recebesse algumas caravelas para descobrir terras, mas Sua Majestade não lhas deu por causa da vinda do capitão-general.»

Estêvão Gomes recebeu outro golpe quando Fernão de Magalhães, talvez sensível ao intuito de Gomes de o suplantar, recusou nomeá-lo capitão do San Antônio depois do motim no porto de São Julião. Em vez disso, Estêvão Gomes teve de sofrer a ignomínia de servir como piloto sob o comando do pouco experiente mas bem colocado Álvaro de Mesquita; era para além do mais uma posição menor do que a de piloto-mor do navio almirante. Mais experiente e mais bem qualificado, Estêvão Gomes fervilhava de ressentimento por ter sido passado para trás e transmitiu o seu sentimento de ultraje à tripulação compreensiva do San Antônio.

Sempre que Fernão de Magalhães despachava o San Antônio numa missão de reconhecimento, Estêvão Gomes, o piloto, ficava mais alarmado com os perigos da viagem. Álvaro de Mesquita era tão inexperiente que Estêvão Gomes assumia a responsabilidade de explorar estas águas desconhecidas. Em consequência conhecia o estreito melhor do que ninguém na expedição, incluindo o capitão-general, e ficara totalmente desanimado com o que vira. Estêvão Gomes e a sua tripulação estavam, na opinião de

Gallego, «muito descontentes com aquela longa e duvidosa navegação».

A disputa entre Estêvão Gomes e Fernão de Magalhães opunha duas visões concorrentes da expedição. Fernão de Magalhães via-a como uma demanda divinamente aprovada de novos mundos, empreendida em nome do Rei de Espanha, a quem era, se calhar, ainda mais devotado do que fora ao Rei do seu Portugal nativo. Se Fernão de Magalhães tivesse êxito, seria porque Deus quisera que ele o tivesse. Isto era descobrimentos como revelação, como profecia, como colaboração de alto risco entre Deus e a Sua nação favorecida, Espanha. Fernão de Magalhães, neste esquema de coisas, pouco mais era do que o servo de Deus, executando a Sua vontade. Para Estêvão Gomes, o racionalista rebelde, as exortações de Fernão de Magalhães soavam como as palavras de um fanático que os conduziria a todos a uma morte certa em nome do Rei e do país. A única opção sensata, em sua análise, seria regressar a Espanha.

Estêvão Gomes não deixou o assunto morrer por aqui.

Sob o comando de Fernão de Magalhães, o *Trinidad* continuou firmemente a exploração para ocidente do estreito. De acordo com o diário de bordo de Francisco Albo, a 28 de Outubro, pouco mais de uma semana depois de descobrirem o estreito, atracaram numa ilha que guardava a entrada para outra baía; seria ou a Ilha Isabel ou a Ilha Dawson. Aqui o estreito estendia-se em duas direções, Cabo Froward e Canal Magdalen. Para escolher uma das rotas, Fernão de Magalhães despachou dois navios em reconhecimento. O *Concepción*, sob a direção de Juan Serrano, viajou para ocidente entrando no Cabo Froward para o rio das Sardinhas. Dada a escassez de pormenores de navegação fornecidos pelo diário de Pigafetta e pelo diário de bordo de Albo, é difícil dizer ao certo o que a expedição entendia por rio das Sardinhas; poderia ser o que hoje se chama a Baía Andrews.

Entretanto o San Antônio entrou no Canal Magdalen. Fernão de Magalhães deu aos seus navios quatro dias para regressarem com os seus relatórios, mas mesmo depois de seis dias passados, o San Antônio não reapareceu. «chegamos a um rio a que chamamos rio das Sardinhas porque havia nele muitas sardinhas», diz Pigafetta deste momento de dúvida e confusão, «por isso ficamos aí durante alguns dias para esperar pelos dois navios»—o Concepción e o San Antônio.

«Durante esse período enviamos um barco bem equipado [o Victoria] para explorar o cabo do outro mar. Os homens voltaram dentro de três dias e relataram que tinham visto o cabo e o mar alto.» Avistar o Pacífico era em si mesmo um acontecimento importante, mas a excitação desta descoberta foi ensombrada pelo fato misterioso do San Antônio não reaparecer na altura e local determinados.

Fernão de Magalhães não tinha qualquer ideia do que se passara com ele. Talvez se tivesse afundado e jazesse no fundo de um dos fiordes descobertos. Ou talvez tivesse desertado mesmo quando a expedição estava à beira do seu grande triunfo.

Neste momento crítico, Fernão de Magalhães conferenciou com Andrés de San Martín, agora a bordo do Trinidad. Depois de consultar a posição das estrelas e planetas, concluiu que o San Antônio tinha na verdade seguido para Espanha e pior ainda, Álvaro de Mesquita, um homem leal a Fernão de Magalhães, tinha sido feito prisioneiro. A sua visão das coisas provou ser notavelmente precisa. «O navio San Antônio não esperou pelo Concepción porque tencionava fugir e regressar a Espanha—o que fez», relata de forma lapidar Pigafetta. A amotinação longamente frustrada tinha finalmente tido êxito; pior ainda, acontecera quando Fernão de Magalhães menos o esperava. O San Antônio e toda a sua tripulação tinham desaparecido.

A bordo do renegado San Antônio, a situação era ainda mais complicada do que Fernão de Magalhães ou o seu astrólogo pensavam.

Álvaro de Mesquita, o capitão, tentara chegar ao encontro com o resto da frota mas não conseguira localizar os outros navios na rede confusa de estuários do estreito. Estêvão Gomes naturalmente oferecera pouca ajuda nessa diligência.

Durante um inquérito formal depois da viagem, outro usurpador, Gerónimo Guerra, insistiu que tinha depositado documentos para Fernão de Magalhães no ponto preciso onde os navios supostamente se deviam encontrar. Esses documentos serviriam de prova desse esforço, mas nunca foram encontrados.

As palavras de Gerónimo Guerra soam como desculpa e talvez o fossem.

Trabalhara para Cristóbal de Haro e dizia-se que também era aparentado com o financeiro. Embarcara no San Antônio como mero escrivão, mas o seu salário notavelmente elevado, 30.000 maravedis, vinte vezes maior do que o de um marinheiro, apontava para um papel muito mais lato. A verdadeira missão de Guerra era cuidar dos interesses de Haro; por outras palavras era um espião. Se Fernão de Magalhães tivesse concordado em voltar para Espanha, a aliança de Gomes com Guerra sugere que a família Haro teria apoiado essa decisão; no final de contas teriam recebido os seus navios de volta sãos e salvos. Mas o Rei Carlos I seria outra questão. No mínimo teria enviado Fernão de Magalhães para a prisão.

Exatamente quando o San Antônio tentou juntar-se de novo ao resto da frota—se alguma vez o tentou—está sujeito a controvérsia. Os oficiais do navio mais tarde testemunharam no inquérito que tinham regressado muito antes de serem esperados. Se assim foi, por que razão Fernão de Magalhães não conseguira localizar o navio perdido? Havia duas possibilidades. Ou o navio se perdera

nos infindáveis estuários do estreito, ou os amotinados se tinham apoderado do navio, procurando refúgio numa baía ou fiorde escondidos e depois esgueirado para fora do estreito a coberto da escuridão de volta a Espanha.

Pouco importava quais eram as verdadeiras intenções de Estêvão Gomes e Gerónimo Guerra, o descontentamento a bordo do San Antônio aumentava. Álvaro Mesquita enviou sinais de fumo e disparou canhões para tentar chamar o resto da frota, mas estes sinais não foram vistos nem ouvidos. Álvaro de Mesquita insistiu obstinadamente em continuar a procurar Fernão de Magalhães, mas a incerteza crescente convenceu Guerra, Gomes e alguns marinheiros com as mesmas ideias de que chegara a altura de se apoderarem do navio rebelde. Dominaram rapidamente Álvaro de Mesquita, um ato que poderiam ter de pagar com as próprias vidas. Iniciado o motim, não havia hipótese de o fazer parar; os amotinados tinham de ser bem sucedidos ou, como muito bem sabiam, seriam esventrados e esquartejados e exibidos como pedaços de carne acabada de cortar.

Desesperado, Estêvão Gomes brandiu uma adaga e esfaqueou Álvaro de Mesquita na perna. Lutando contra a dor aguda da ferida, Mesquita arrancou a adaga de Gomes e esfaqueou o atacante na mão. Gomes uivou quando o metal lhe entrou na carne e os seus gritos atraíram reforços. Esmagaram e agrilhoaram Mesquita, que foi mantido prisioneiro na cabina de Guerra. Agora Álvaro de Mesquita receberia a paga amarga pelo julgamento e sofrimento que supervisionara no porto de São Julião. Enquanto o San Antônio rumava para Espanha, os amotinados planearam torturá-lo para que assinasse uma confissão dizendo que Fernão de Magalhães torturara oficiais espanhóis.

Pensar no San Antônio a escapulir-se do resto da frota enchia Fernão de Magalhães de pavor. O capitão-general receava que os amotinados tivessem finalmente encontrado a ocasião perfeita para se vingarem de Álvaro de Mesquita.

Mesmo sem a sugestão do seu astrólogo, Fernão de Magalhães suspeitava que Gomes viajaria para Espanha e que, quando aí chegasse, tentaria manchar o nome de Fernão de Magalhães com um relato alterado dos trágicos acontecimentos no porto de São Julião. Gomes distorceria a verdade para reivindicar que o motim fora na realidade um ato de resistência heroica face à deslealdade de Fernão de Magalhães. Em face deste cenário, ninguém senão Estêvão Gomes seria capitão-general na próxima expedição às Molucas, enquanto Fernão de Magalhães ouviria falar do assunto nas trevas de uma prisão espanhola.

O San Antônio era o maior navio da frota e transportava no seu porão muitas das suas provisões, por isso a sua perda colocou imediatamente em risco o suprimento de comida dos outros marinheiros—na verdade as suas próprias vidas.

Os rebeldes também levaram com eles outro prêmio, um afável gigante da Patagônia que tinham capturado vários meses antes.

Fernão de Magalhães tinha de decidir se perseguiria os amotinados ou esperaria que o primo reconquistasse o controlo do navio. Elegeu continuar a procurar o San Antônio perdido. «Voltámos atrás à procura dos dois navios, mas só encontramos o Concepción», escreve Pigafetta. «Quando lhes perguntamos onde estava o outro, Juan Serrano, que era capitão e piloto do dito navio (e também daquele navio que naufragara), replicou que não sabia e que nunca mais o vira depois que entrara na boca.» Fernão de Magalhães lançou uma missão de salvamento para recapturar o navio perdido, uma quase impossibilidade neste labirinto de águas.

«Procuramo-lo em todas as partes do Estreito», regista Pigafetta, «até àquela boca de onde tinha fugido, e o capitão-general enviou o navio Victoria de volta até à entrada do Estreito para averiguar se o navio lá estava.»

Nas suas ações, Fernão de Magalhães seguiu rigorosamente as instruções reais de 8 de Maio de 1519, a respeito de navios que se extraviassem, para estabelecer indicadores proeminentes. Pigafetta descreveu até onde Fernão de Magalhães se deu ao trabalho de ir: «Foram dadas ordens, se não o encontrassem, de plantar um estandarte no cume de algum pequeno monte com uma carta num pote de barro enterrado... perto do estandarte, para que se o estandarte fosse visto a carta pudesse ser encontrada e o navio pudesse perceber a rota que íamos seguir. Pois esta era a combinação feita entre nós no caso de nos perdermos uns dos outros.

Foram plantados dois estandartes com as suas cartas—um numa pequena elevação na primeira baía e o outro numa ilhota na terceira baía, onde havia muitos lobos do mar e grandes pássaros.»

Embora Pigafetta forneça pistas limitadas, esta era provavelmente a ilha de Santa Madalena, uma duna compacta, varrida pelo vento, que se erguia das águas gélidas. Nessa altura do ano, estava inundada por milhares de pinguins, os «pássaros grandes» mencionados por Pigafetta, acasalando, fazendo luras e sobretudo empestando a ilhota inteira com os seus excrementos, cujo fedor penetrante nem o ar salgado e revigorante conseguia mascarar. Despida de vegetação e situada em águas navegáveis, a ilhota constituía um excelente local para colocar um marcador que seria visível para qualquer embarcação que passasse.

Fernão de Magalhães esperou que o errante San Antônio voltasse. «Tinha uma cruz postada numa ilhota»—com toda a probabilidade, uma das ilhas Carlos—«perto daquele rio que corria entre montanhas altas cobertas de neve e desaguava no mar perto do rio das Sardinhas.»

As precauções foram tomadas em vão, sinais solitários nos confins do mundo para um navio fantasma. O San Antônio nunca reapareceu.

Quando Fernão de Magalhães se resignou com a perda do navio, as três restantes embarcações da Armada de Molucas prosseguiram em força. Depois das provações que tinha sofrido no deprimente porto de São Julião, a tripulação acolheu com agrado a variedade e majestade natural que o estreito lhe proporcionava. Enquanto bordejavam os seus fiordes, maravilhavam-se com os golfinhos que nadavam ao lado dos navios e saltavam em arcos ágeis. O instinto dos marinheiros fazia-os apregoar que, quando os golfinhos saltavam para a frente, se aproximava bom tempo, e quando saltavam para um lado ou para outro, o tempo ficaria mau.

O maravilhoso mas perigoso estreito ainda não tinha nome. Ao princípio os homens chamavam-lhe simplesmente o estreito. Pigafetta começou a referir-se ao curso de água como Estreito da Patagônia, ao passo que San Martin, o piloto/astrólogo, preferia o nome Estreito de Todos-os-Santos. Outros ainda referiam-se lhe como o Estreito Victoria, segundo o nome do navio que fora o primeiro a entrar nas suas águas. Em 1527, seis anos depois da conclusão da expedição, o curso de água ganhara o nome por que é hoje conhecido, o Estreito de Magalhães. Apesar de todo o seu orgulho, Fernão de Magalhães nunca ousou dar o seu nome ao estreito; os nomes que realmente conferiu durante a viagem foram ou descritivos (Patagônia) ou inspirados na religião (Cabo das Onze Mil Virgens).

À medida que uma paisagem montanhosa ia dando lugar a outra, Pigafetta escreve entusiasticamente sobre o esplendor natural do estreito e os alimentos restauradores. «Encontramos nele a cada meia légua o mais seguro dos portos, água, a melhor lenha (mas não cedro), peixe, sardinhas e missiglioni, enquanto o aipo, uma erva doce (embora haja também algumas que são amargas) cresce à volta das nascentes. Comemo-la durante muitos dias pois não tínhamos mais nada.» Embora os homens não se apercebessem disso, a alimentação que ali seguiam

reabasteceu-lhes os corpos esgotados. As ervas selvagens que consumiam continham vitamina C, que os protegia das depredações do escorbuto, pelo menos durante algum tempo.

Tudo somado, Pigafetta sentencia: «Creio que não há estreito mais bonito ou melhor do que este.»

Enquanto Pigafetta se comprazia com os feitos da armada, Fernão de Magalhães sucumbia a um raro momento de dúvida e procurava o conselho dos seus oficiais sobre se prosseguir com a expedição ou voltar a Espanha, tal como Estêvão Gomes o exortara a fazer. Esta hesitação pouco característica sugere que temia os rumores que a tripulação rebelde do San Antônio espalharia sobre a sua conduta se alguma vez chegasse a Espanha.

Fernão de Magalhães ditou uma longa missiva a Duarte Barbosa, o capitão do Victoria, uma indicação de que as relações tinham ficado tão tensas que o capitão-general receava que o simples fato de se juntarem pudesse conduzir a outro motim. O documento revela a sua necessidade urgente de chegar a um consenso: «Eu, Fernão de Magalhães, Cavaleiro da Ordem de Santiago e capitão-general desta Armada que Sua Majestade envia ao descobrimento da Especiaria, etc. Faço saber a vós, Duarte Barbosa, capitão da nau Victoria, e aos pilotos, mestres e contramestres dela, que eu tenho sentido que a todos vos parece coisa grave eu estar determinado de ir adiante, por vos parecer que o tempo é pouco para fazer esta viagem em que imos», disse.

E porquanto eu sou um homem que nunca enjeitei o parecer e conselho de ninguém antes todas as minhas cousas são praticadas e comunicadas geralmente com todos, sem que pessoa alguma de mi seja afrontada, e por causa do que aconteceu no porto de São Julião sobre a morte de Luis de Mendoza, Gaspar de Quesada e desterro de João de Cartagena e Pêro Sánchez de Reina, clérigo, vós outros com temor deixais de me dizer e aconselhar tudo

aquilo que vos parece que é serviço de Sua Majestade e bem segurança da dita armada e não mo tendes dito e aconselhado: errais ao serviço do Imperador-rei, nosso Senhor, e is contra o juramento e pleito e menage que me tendes feito. Polo qual vos mando da parte do dito Senhor, e da minha rogo e encomendo que tudo aquilo que sentis que convém à nossa jornada assi de ir adiante, como de nos tornar, me deis vossos pareceres por escrito cada um per si, declarando as cousas e razões por que devemos de ir adiante ou nos tornar não tendo respeito a cousa alguma por que deixais de dizer a verdade. Com as quais razões e pareceres direi o meu e determinação o tomar conclusão no que havemos de fazer.

Feito no Canal de Todos los Santos, defronte do Rio do Ilhéu, a 21 de Novembro, quarta-feira, em cinquenta e três graus, de 1520. Per mandado do capitão-general Fernão de Magalhães

Este documento notável—a declaração mais longa de Fernão de Magalhães que sobreviveu—revela a suspeita e falta de confiança que campeava no que deveria ter sido um dos seus intervalos mais harmoniosos e triunfantes. O normalmente resoluto Fernão de Magalhães soa como se estivesse prestes a desculpar-se pelo julgamento prolongado e execuções cruéis que ordenara no porto de São Julião e compreende claramente que como consequência das suas medidas disciplinares severas (embora legalmente sancionadas), alienou os seus oficiais, mesmo os que lhe eram mais chegados. Com receio de perder ainda mais navios com outras amotinações, o isolamento de Fernão de Magalhães neste momento era quase total.

Empurrado para uma posição de autoridade pouco usual, Andrés de San Martín, o astrónomo da frota, insistiu para que prosseguissem a expedição pelo menos até meio de Janeiro, embora continuasse céptico que o estreito provasse em última análise ser a passagem milagrosa para as Ilhas

das Especiarias. Depois de Janeiro, avisou, os dias ficariam mais curtos e os williwaws, cujo poder destrutivo já tinham sentido, tornar-se-iam ainda mais ferozes; além disso, não deveriam navegar de noite porque os homens estariam exaustos depois de um dia longo e árduo a lutar contra ventos fortes e águas encrespadas. «Muito magnifico Senhor», começou,

Visto o mandado de Vossa Mercê que quinta-feira, 22 de Novembro de 1520, me foi notificado por Martin Méndez, escrivão desta nau de Sua Majestade, chamada Victoria, per o qual em efeito manda que dê meu parecer acerca do que sinto que convém a esta presente jornada, assi de ir adiante como de tornar, com as razões que para um e para outro nos moverem, com o mais largo no dito mandado se contém, digo: Que ainda que eu duvide que por este Canal de Todos-os-Santos, onde agora estamos, nem pelos outros que dos estreitos que a dentro estão, que vai na volta de leste e les-nordeste, haja caminho para poder navegar a Maluco, isto não faz nem desfaz ao caso, para que não se haja de saber tudo o que se puder alcançar, servindo-nos os tempos, quando estamos no coração do Verão. E parece que Vossa Mercê deve ir adiante por ele agora, enquanto temos a frol do Verão na mão; e com o que achar ou descobrir até meado o mês de Janeiro, primeiro que virá, de mil e quinhentos e vinte anos, Vossa Mercê faça fundamento de tornar na volta de Espanha, porque daí adiante os dias mingnam já de golpe, e por razão dos temporais hão de ser mais pesados que os de agora. E quando agora que temos os dias de dezassete horas, e mais o que há da alvorada e depois do Sol posto, tivemos os tempos tão tempestosos e tão mudáveis, muito mais se espera que sejam quando os dias forem descendo de quinze para doze horas e muito mais no Inverno, como já no passado temos visto. E que Vossa Mercê seja desabocado dos estreitos afora para de todo o mês de Janeiro; e se puder neste tempo, tomada água e lenha que basta, ir de ponto em branco na volta da

Baía de Cádiz ou porto de Sanlúcar de Barrameda, de onde partimos.

A posição de San Martin era razoável e cheia de bons argumentos, mas cautelosa.

E fazer fundamento de ir mais na altura do Pólo Austral do que agora estamos, como Vossa Mercê o deu em instrução aos capitães no Rio da Cruz, não me parece que o poderá fazer por a terribilidade e tempestuosidade dos tempos, porque quando nesta que agora temos se caminha com tanto trabalho e risco, que será sendo em sessenta e setenta e cinco graus e mais adiante? Como Vossa Mercê disse que havia de ir demandar Maluco na volta de Leste, Lesnordeste, dobrando o Cabo da Boa Esperança, ou longe dele, por esta vez, não me parece; assi porque quando lá formos seria já Inverno, como Vossa Mercê melhor sabe, como porque a gente está fraca e desfalecida de suas forças; e ainda que ao presente tem mantimentos que bastem para se sustentar, não são tantos e tais, que sejam para cobrar novas forças, nem para comportar trabalho demasiado, sem que muito o sintam em o ser de suas pessoas; e também vejo dos que caem enfermos, que tarde convalescem.

No lado positivo da balança, San Martin lembrou a Fernão de Magalhães que os três navios que restavam da frota ainda estavam em boas condições de navegabilidade, mas, avisava, as suas reduzidas provisões não seriam suficientes para lhes durarem todo o caminho até às Molucas. «E ainda que Vossa Mercê tenha boas naus e bem aparelhadas (louvado Deus), todavia ainda falecem amarras, em especial esta nau Victoria. E além disso, a gente é fraca e desfalecida e os mantimentos não bastantes para ir pela sobredita via a Molucas, e de ali tornarem a Espanha.»

E acrescentava uma última palavra de conselho para o capitão-general: Também me parece que Vossa Mercê não deve caminhar por estas costas de noite, assi por a

seguridade das naus, como porque a gente tenha lugar de repousar algum pouco; cá, tendo de luz clara dezanove horas, que mande surgir por quatro ou cinco horas que ficam de noite. Porque parece cousa concorde à razão surgir por quatro ou cinco horas que ficam da noite, para dar (como digo) repouso à gente, e não tempestear com as naus e aparelhos. E o mais principal por nos guardar de algum revés, que a contrairá fortuna poderá trazer, de que Deus nos livre. Porque, quando em as cousas vistas e olhadas soem acontecer, não é muito temê-los em o que ainda não é bem visto, nem sabido, nem bem olhado, senão que faça surgir ante de uma hora de Sol, que duas léguas de caminho adiante e sobre noite. Eu tenho dito o que sinto e o que alcanço, por cumprir com Deus e com Vossa Mercê, e com o que me parece serviço de Sua Majestade e bem da armada. Vossa Mercê faça o que lhe parecer e Deus lhe encaminhar; ao qual praza de lhe prosperar vida e estado, como ele deseja.

San Martin ousou expressar o que quase toda a gente na viagem sussurrava: havia grandes perigos adiante e era provável que não conseguissem chegar às Ilhas das Especiarias, onde quer que elas ficassem; os mapas há muito que tinham provado ser inúteis. Esperemos até janeiro, aconselhava, e se não tivessem alcançado a sua meta por essa altura, regressassem a Espanha e depois tentassem de novo.

Fernão de Magalhães considerou estas advertências cuidadosamente ponderadas, mas estava mesmo assim inclinado a prosseguir, não importando quanto tempo demorassem a alcançar as Ilhas das Especiarias. Tinham provisões para pelo menos três meses, pelos seus cálculos. Mais importante, acreditava que Deus os ajudaria a atingir o seu objectivo; no final de contas, Ele tinha permitido que descobrissem o estreito e guiá-los-ia até ao seu objectivo final.

No dia seguinte, Fernão de Magalhães deu ordens para levantarem ferro. Os navios dispararam uma salva de canhão que ecoou por entre as esplêndidas montanhas verdes, ravinas cinzentas e glaciares azuis do estreito e a armada fez-se à vela mais uma vez, em direção a ocidente, sempre para ocidente.

Por fim as águas agitadas e metálicas do Pacífico surgiram à sua frente e eles perceberam que tinham chegado ao fim do estreito. Fernão de Magalhães conseguira; descobrira o curso de água, tal como prometera a Carlos I. Agora que a armada realizara este feito, todos os argumentos para regressar a meio de Janeiro nunca mais foram discutidos. «Todos pensaram que eram muito afortunados por estarem onde ninguém nunca estivera antes», exulta Ginés de Mafra.

Fernão de Magalhães estava subjugado por ter completado por fim a navegação do estreito. Pigafetta regista que o capitão-general «chorou de alegria». Quando recuperou, chamou ao cabo do Pacífico acabado de descobrir «Cabo Desejo, pois havíamos-lhe desejado durante muito tempo».

Quando a armada se aproximou do Pacífico, as águas tornaram-se cinzentas e encrespadas. Já era tarde nesse dia e os céus sombrios estavam a entrar na escuridão quando os três navios deixaram à popa a boca ocidental do estreito.

«Quarta-feira, 28 de Novembro de 1520, desembocamos daquele estreito, embrenhando-nos no mar Pacífico», nota Pigafetta com tranquila satisfação.

Mesmo com a amotinação do San Antônio e o tempo passado a tentar recuperar o navio, para não mencionar os ubíquos becos sem saída que o estreito apresentava e pelo menos um violento vrilliwaw, Fernão de Magalhães precisou apenas de trinta e oito dias e noites para viajar do Oceano Atlântico para o Pacífico.

Para Fernão de Magalhães e para a sua tripulação fora um notável ritual de passagem. Quando navegaram para lá

do estreito e entraram no mar alto, como poderiam duvidar que a sua expedição era na verdade abençoada pelo Todo Poderoso? Embora Fernão de Magalhães e a sua tripulação parecessem vulneráveis aos elementos, à fome, às tribos locais que encontravam e sobretudo uns aos outros, não era assim que se viam. Todos acreditavam que um poder sobrenatural os protegia e lhes conferia o título único de viajantes globais.

Mas que parte deste feito de navegar pelo estreito derivava da perícia de Fernão de Magalhães e que parte podia ser atribuída a simples sorte? Fernão de Magalhães fora bafejado pela fortuna pelo fato do tempo estar relativamente moderado; depois do intenso williwaw que ameaçara os seus navios, mais nenhuma borrasca os tinham surpreendido, nenhuns glaciares tinham desabado em cima deles e a temperatura, flutuando como acontece naquela altura do ano entre 2 e 10 graus centígrados, mantinha-se dentro de limites normais, por isso os homens foram poupados ao frio intenso que tinham sofrido no porto de São Julião.

As suas excursões de reconhecimento, bem como a adição de legumes frescos à alimentação, ajudaram a levantar-lhes o ânimo e a saúde. A passagem através do estreito, embora árdua, foi muito mais saudável do que estar no mar durante longas tiradas, confinados aos limites insalubres dos navios, subsistindo com uma dieta de comida salgada e estragada e vinho.

Embora a armada gozasse de uma sorte razoável, a extraordinária perícia de Fernão de Magalhães como estrategista provou ser um fator decisivo para conseguirem vencer toda a extensão da Cauda do Dragão. Ordenou que vigias trepassem ao ponto mais alto dos navios, onde conseguiam ver os cursos de água e os obstáculos que existiam à frente. Além disso, enviava regularmente pequenos grupos de reconhecimento nos batéis. «Iam à frente e voltavam com novas do que achavam e o resto da

armada logo os seguia. Procedeu-se desta forma durante todo o tempo que a armada demorou a passar esse estreito», relembra Ginés de Mafra. A informação que traziam de volta ajudava Fernão de Magalhães a planejar a sua próxima tirada; avisavam-no sobre os baixios rochosos, baías que de forma enganadora se assemelhavam a uma continuação do estreito e outros becos sem saída que teriam atrasado a sua passagem. Fernão de Magalhães até contava com o sabor da água do mar para guiar a frota. Quando a água se tornava mais doce, sabia que estava a navegar para o interior e logo que se tornava salgada, percebia que se aproximava do Pacífico na parte mais ocidental do estreito.

Este batalhão de táticas poupou dias fastidiosos de viagens longas para cima e para baixo em canais e portos sem interesse. Se uma bordagem falhava, tinha sempre outras a que recorrer. Nem mesmo a perda do seu melhor piloto, Estêvão Gomes, e do seu maior navio, o San Antônio, o derrotou; quanto mais a frota encolhia, mais ágil se tornava. A sua abordagem sofisticada da navegação em águas desconhecidas ia muito além da habilidade técnica em manobrar os barcos e encontrar direções; revelava uma capacidade para empregar táticas novas para vencer um dos maiores desafios da Época dos Descobrimentos: nomeadamente, como guiar uma frota de navios através de centenas de milhas de arquipélagos que não vinham em nenhum mapa, com tempo tempestuoso.

A perícia de Fernão de Magalhães ao vencer toda a extensão do estreito é reconhecida como a maior proeza singular da história da exploração marítima. Foi, talvez, um feito ainda maior do que a descoberta do Novo Mundo por Cristóvão Colombo, porque o genovês, crendo que chegara à China, ficou confundido até ao fim dos seus dias em relação ao local onde se encontrava e ao que tinha realizado e em consequência induziu outros em erro. Fernão de Magalhães, ao contrário, percebeu exatamente o que tinha

feito; tinha, por fim, começado a corrigir o grande erro de navegação de Cristóvão Colombo.

Quando o nevoeiro se esbateu e o Sol irrompeu através das nuvens baixas, o Mar Ocidental, como era então chamado o Oceano Pacífico, passou de um cinzento sem vida para um sedutor cobalto, a superfície pintalgada de ondas com espuma branca que se dissolvia no ar glacial. A água fervia ameaçadora e encapelava-se por cima das rochas e escarpas que emergiam das suas incrustáveis profundezas.

Receando baixios, Fernão de Magalhães ajustou a sua técnica de navegação; em vez de deslizar através de fiordes fundos, rumou para águas encapeladas entre duas rochas mais tarde chamadas, com ironia amarga, mais apreciada por marinheiros matreiros, Os Evangelistas e Boa Esperança. Um miasma frio desceu sobre eles, cegando os pilotos. «A saída para poente do estreito é de terra muito estreita e enevoadada não tendo nela nenhum sinal», escreveu Ginés de Mafra. «Tanto que três léguas já no mar, não se divisa a boca.»

Fernão de Magalhães traçou uma rota para norte ao longo da costa do Chile. O estreito que tinham acabado de deixar parecia um refúgio encantado por comparação com o oceano que agora enfrentavam. Darwin, na sua viagem, achou a vista tão horrorosa que foi levado a comentar: «A visão de tal costa é suficiente para um homem que vive em terra sonhar durante uma semana com naufrágios, perigo e morte.»

Os homens da Armada de Molucas olharam para a cena com o mesmo mau presságio. Sabiam que a viagem estava longe de ter terminado; em certo sentido tinha só agora começado. Por maior que fosse a proeza de navegar pelo estreito de um oceano para outro, pouco valor teria a não ser que a armada chegasse às Ilhas das Especiarias, onde quer que estas ficassem. Ninguém a bordo dos três navios da frota que restavam suspeitava que, para lá chegar,

estavam prestes a atravessar a maior mancha de água do mundo.

Capítulo VIII—UMA CORRIDA CONTRA A MORTE.

Soprava a suave brisa, A branca espuma ondeava, Calmo era o sulco, e extenso; Ninguém antes tinha entrado, Naquele mar de silêncio.

A escala do Oceano Pacífico escapava à imaginação de Fernão de Magalhães.

Envolve um terço da superfície da terra, cobre duas vezes a área do Oceano Atlântico e contém mais de duas vezes o respectivo volume de água. Estende-se por uma área maior do que toda a terra firme do planeta, cerca de cento e sessenta e cinco milhões de quilômetros quadrados. Perdidas nesta imensidão estão vinte e cinco mil ilhas e escondido nas suas águas oculta-se o ponto mais baixo da terra, o Fosso das Marianas, enterrado em escuridão cerrada a mais de onze mil metros abaixo da superfície brilhante. O Pacífico sempre tivera o mesmo aspecto e carácter há dezenas de milhões de anos antes de Fernão de Magalhães e os seus homens navegarem pela sua superfície, contudo estes nada sabiam sobre estas maravilhas geológicas. Os homens da Armada de Molucas podiam da mesma forma estar a navegar pelo lado mais escuro da Lua.

Mesmo hoje, o Pacífico mantém-se misterioso e sedutor para cientistas e oceanógrafos. Até há pouco tempo, sabia-se mais sobre a superfície de Marte ou Vénus do que sobre as profundezas do Pacífico. Nem a comunidade científica está propriamente de acordo em relação à origem dos oceanos. Uma hipótese defende que nos primeiros biliões de anos mais ou menos, depois da terra se ter formado, os cometas—gelo espacial—se esmagavam continuamente na superfície e derretendo-se formaram os nossos oceanos.

Outra sugere que os mais antigos blocos de construção da terra—material asteroide na nebulosa solar e poeira espacial—começaram a agregar-se e a aquecer. O

material mais pesado afundou-se para o centro do planeta e o material mais leve ficou perto da superfície. Quando a crosta terrestre se formou, poder-se-á ter libertado água que formou oceanos. Quando os homens de Fernão de Magalhães viajavam pelo Pacífico, começaram lenta e dolorosamente a perceber o que toda a gente agora sabe: os oceanos cobrem 70 por cento da superfície da terra. O nosso planeta recebeu o nome errado; é o planeta oceano.

Fernão de Magalhães previa uma curta viagem até às Ilhas das Especiarias, seguida de uma viagem mais longa mas sem problemas de regresso a casa através de águas familiares. Acreditava que os homens tinham aprendido com as provações por que tinham passado. Os motins tinham extirpado os timoratos e os pouco cooperantes. A tripulação, que chegara aos 260 homens e rapazes em cinco navios, era agora constituída por menos de 200 em três navios: o *Trinidad*, ainda o navio almirante da frota; o *Concepción*, onde Juan Serrano comandava; e o *Victoria*, sob o comando de Duarte Barbosa. Ainda assim, não tinha ideia nenhuma do verdadeiro desafio que se delineava adiante, não em termos de baixios ou de clima, mas de distância.

A progressão da frota foi rápida, mas até que ponto foi realmente rápida é assunto aberto a discussão. No seu diário de bordo, Francisco Albo anotou: «Na manhã de 1 de Dezembro [1520], vimos faixas de terra como outeiros.» O piloto usualmente escrupuloso indica a latitude 48 graus sul, mas os seus cálculos podem ter falhado até ao máximo de um grau sul; assim a frota poderá ter viajado ainda mais longe e mais depressa do que ele supunha. Num registo difícil de perceber, Pigafetta anotou no seu diário: «Fazíamos diariamente trajetos de 50, 60 ou 70 léguas a la

catena ho a popa»—uma expressão que significava geralmente «à popa».

Pigafetta poder-se-ia estar a referir ao método de Fernão de Magalhães de determinar a posição do navio—o tempo que levava um barrote ou outro objecto a passar de uma extremidade do navio até à outra—mas não forneceu pormenores suficientes para explicar a velocidade exata do navio ou a distância percorrida. De qualquer forma, os dias no mar passaram-se num transe ao longo de Dezembro e a maior parte de Janeiro de 1521.

Para matar as horas de ócio, Pigafetta virou a sua atenção para os pássaros que ocasionalmente voavam lá em cima. Era de opinião que eram espécies desconhecidas. Descendo e mergulhando nas águas do Pacífico, os pássaros caçavam peixes voadores, que por vezes se erguiam do mar e aterravam no tombadilho dos navios com um baque identificador. Pigafetta chamava aos peixes voadores colondrini, referindo-se provavelmente ao ruivo voador, também conhecido como ruivo oriental, cujas barbatanas se conseguem expandir até uma impressionante exibição de asas em forma de leque guarnecidas na ponta com espinhas azuladas. Criatura exótica e de aspecto sinistro, o ruivo voador serviu como fonte fiável de comida para a tripulação.

«No Mar Oceano observa-se uma interessante caça ao peixe », escreve Pigafetta.

«Os peixes são de três tipos e têm uma braça ou mais de comprimento e denominam-se dourada, albacora e bonito. Perseguem outro tipo de peixe voador que se chama colondrini, que excede um palmo de comprimento e é excelente para comer. Quando as três espécies referidas em cima encontram algum destes peixes voadores, estes últimos imediatamente saltam da água e voam desde que as asas se conservem molhadas—mais do que a distância de um disparo de balista», maravilha-se Pigafetta. «Enquanto dura o voo, os outros perseguem-nos sob as

águas orientados pela sombra dos peixes voadores. Mal estes caem na água os outros de imediato apanham-nos e comem-nos. É um espetáculo muito interessante e divertido de se ver.»

A vida no mar—tão incerta durante o motim no porto de São Julião e as intrincadas manobras através do estreito—tornou-se rotineira. Desde a primeira luz da madrugada, a tripulação marcava o tempo com uma ampulheta; quando esta era virada, os pajens cantavam os seus familiares estribilhos encantados. Todos os dias ao meio-dia, o piloto, Francisco Albo, determinava a altura do Sol e registava a latitude, geralmente com considerável exatidão. Todas as noites, os outros dois capitães subiam ao tombadilho, aproximavam-se do Trindade, saudavam Fernão de Magalhães: «Dios vos salve, señor capitán-general,y señor maestroy buena compana!»

Fernão de Magalhães e os seus capitães organizavam orações de manhã e à noite, todos os dias. As noites traziam algum alívio do calor e os marinheiros permaneciam no tombadilho para escapar aos seus dormitórios apinhados, fedorentos e sufocantes. A descansar, observavam as estrelas brilhantes como diamantes gravadas na abóbada dos céus. Pigafetta voltou a sua atenção sempre curiosa para as observações astronômicas: «O Polo Antártico não é tão estrelado como o Ártico. Veem-se muitas estrelas pequenas agrupadas juntas, que têm o aspecto de duas nuvens de neblina.»

Sem o saber, Pigafetta tinha acabado de registar uma observação de grande importância. Estas «nuvens» eram de fato duas galáxias anãs irregulares em órbita à volta da nossa própria galáxia e contendo milhões de estrelas envolvidas num manto gasoso; são hoje conhecidas como as Nuvens de Magalhães. A maior, Nubécula Major está a cerca de 150.000 anos-luz, a mais pequena, Nubécula Minor, ainda mais longe, a cerca de 200.000 anos-luz. A olho nu, parecem pedaços da Via Láctea arrancados e

lançados pelo céu. Até 1994, eram consideradas as galáxias mais perto da nossa. A maior das duas cobre uma área no céu noturno cerca de duas centenas de vezes maior do que a coberta pela Lua, enquanto que a mais pequena cobre uma área cinquenta vezes maior.

As observações de Pigafetta continuavam: «No meio delas estão duas estrelas grandes e não muito luminosas, que apenas se movem ligeiramente. Estas duas estrelas são o Polo Antártico.» Poderá estar a referir-se à constelação Hidra, que fica perto do polo celestial sul. E quando a frota se afastou de terra e avançou para as grandes extensões do Pacífico, Pigafetta toma nota: «Vimos uma cruz com cinco estrelas extremamente brilhantes colocadas exatamente em conexão umas com as outras.» Acredita-se em geral que fosse o Cruzeiro do Sul, a constelação mais familiar do hemisfério sul, mas essa constelação teria estado muito baixa no céu noturno e Pigafetta poderia tê-la confundido com Orion ou outra constelação. Embora o Cruzeiro do Sul seja uma constelação pequena, a sua mera observação era tão excitante para os marinheiros de Fernão de Magalhães que se tornou um marco importante quer de fé quer de navegação.

A ausência de manchas de terra visíveis significava que os pilotos se fiavam na navegação pelos astros, utilizando o Cruzeiro do Sul e outras constelações como guia. Fernão de Magalhães sempre vigilante, verificava constantemente a sua rota, com receio que tivessem mudado de direção a coberto da noite, como relata Pigafetta: «O capitão-general perguntou a todos os pilotos, sempre mantendo o nosso rumo, que trajetória de navegação deveríamos marcar nas cartas. Eles replicaram: "Pelo seu rumo exatamente como está estabelecido." E ele replicou que tinham marcado mal (e assim era) e que a agulha de navegação devia ser ajustada.»

A 18 de Dezembro de 1520, Fernão de Magalhães finalmente mudou de rumo.

Nesta altura, estavam entre o continente e as ilhas Juan Fernández, que se situam aproximadamente a este do que é hoje Santiago do Chile. O novo rumo levou-os para ocidente, para longe da América do Sul, para o Pacífico. Em breve o continente, pouco mais do que um borrão no horizonte, desapareceu de vista, intensificando os sentimentos de isolamento e ansiedade da tripulação. Se alguma vez existira uma altura melhor para um monstro aparecer no horizonte, para o oceano ferver ou para uma ilha magnética puxar os pregos dos cascos dos navios, essa altura era esta.

Nada de tão sobrenatural aconteceu. Em vez disso, a armada enfrentou um tipo diferente de milagre: os estáveis ventos alísios atrás deles. O vento ainda não tinha nome e a tripulação não percebeu logo como era extraordinária esta corrente de ar até a ter experimentado durante algumas semanas. À medida que chegavam a latitudes cada vez mais elevadas, o Pacífico, tão sinistro quando o tinham encontrado pela primeira vez no sul, foi-se gradualmente metamorfoseando num lençol de seda ondulante. A mudança misteriosa fora provocada pelo aquecimento solar —o fato do sol aquecer a atmosfera. O aquecimento solar é maior no equador, onde o ar aquecido sobe na atmosfera e se divide então em duas correntes, uma que corre para norte e a outra para sul. À medida que as correntes se movem em direção aos polos, arrefecem, e o ar, agora relativamente pesado, desce a cerca de 30 graus de latitude norte e sul. Por fim, as correntes enfrentam o que é chamado força de Coriolis; a rotação para este da terra faz com que o vento se desvie para oeste; no hemisfério sul, a localização da Armada de Molucas, os ventos vinham de sudeste. Estes são os ventos alísios, que desempenharam um papel crucial ao facilitarem as rotas do comércio transoceânico. Melhor ainda, da perspectiva de Fernão de Magalhães, a força de Coriolis aumenta quando se aproxima do equador. Avançando para norte, a frota beneficiava de um dos ventos mais estáveis do planeta.

Seguiu-se uma sucessão de dias plácidos e soporíferos. Durante horas a fio, com as ondas a baterem ritmicamente contra os cascos, as velas suspiravam e enfunavam-se com satisfação nas suas armações e os marinheiros passavam as suas horas de ócio a jogar às cartas ou a dormir. Pigafetta, pouco paciente, divertia-se a tentar conversar com o gigante cativo e cooperante da Patagônia.

Tornou-se assim o primeiro europeu a aprender e a transcrever a língua tehuelche da Patagônia. Foi sem dúvida influenciado por anteriores exploradores, como Cristóvão Colombo, que tentara registar as línguas da América do Sul com simples anotações fonéticas, mas Pigafetta enfrentava uma língua complexa que desafiava qualquer reprodução. Os linguistas identificaram cerca de um milhar de línguas na América do Sul e o tehuelche, ou alguma sua variante, era a principal língua da Patagônia. Não se sabe exatamente que dialecto o gigante da Patagônia falava. Apesar das suas limitações, as listas de vocabulário de Pigafetta contam-se entre as descobertas mais significativas da expedição. Faltava-lhes o valor comercial das especiarias ou do ouro, ou o prestígio dos territórios conquistados, mas marcaram o início do estudo moderno da linguística e, para gerações posteriores de estudiosos, ofereceram pistas em relação às migrações de variadas tribos por todo o continente sul-americano.

Pigafetta descreveu o modus operandi que se desenvolveu entre os dois: «Quando ele, pedindo-me *capac*, isto é pão (porque é assim que chamam ao pó da raiz que utilizam para o pão) e *holi*, isto é água, me viu escrever estas palavras e depois, quando lhe pedi outras, com a pena na mão, ele compreendeu.» A colaboração entre os dois teve como resultado um livro chamado: *Vocábulos dos Gigantes Patagônios*. «Todas estas palavras são pronunciadas na garganta», avisava, «pois é assim que eles as pronunciam.» Pigafetta começou com a palavra tehuelche para «cabeça» que transcreveu como *har*.

«Olhos» soava-lhe como other. Nariz: or. Orelhas: sane. Boca: xiam. E por aí adiante em assuntos que lhe interessavam.

Sovacos: salischen. Peito: ochii. Polegar: ochon. Corpo: gechel. Pênis: scachet.

Testículos: sacamos. Vagina: isse. Relações com mulheres: iohói. Coxas: chiane.

Hora após hora, o patagônio alto, bronzeado, de cara rapada, quase nu, juntava-se em franca conversa com o muito mais baixo e pálido europeu com os seus calções e camisa larga, a arranhar ansiosamente a pena, gesticulando, fazendo perguntas com as mãos e os dedos, os dois entretidos num jogo de compreensão mútua, rodeados por um oceano de dimensões incompreensíveis.

Pigafetta estava perfeitamente deliciado com a extensão do vocabulário do cativo e a sua prontidão em seguir as suas indicações; ao mesmo tempo, estava satisfeito com a sua própria capacidade para gravar a língua tehuelche no papel.

Mostrando as transcrições ao gigante, Pigafetta apresentou a escrita ao patagônio e o poder da palavra escrita conseguia falar silenciosamente através de culturas largamente separadas e, em última análise, através do tempo. Imagine-se o sentimento de pasmo do cativo com a utilização de símbolos mágicos para captar e transmitir a sua língua e os seus pensamentos. A utilização de símbolos linguísticos tornou-se a melhor forma—de fato, a única forma—destes dois homens se compreenderem um ao outro. De todas as armas que os europeus trouxeram para o Pacífico, incluindo as armas de fogo, nenhuma era mais poderosa e mais capaz de realizar mudanças duradouras do que a linguagem escrita.

À medida que o seu trabalho intelectual continuava, as perguntas de Pigafetta passaram do concreto para o conceptual. Qual era a palavra Patagônia para o Sol, perguntou? Calexcheni. As estrelas? Settere. O mar: aro.

Vento: oni. Tempestade: ohone. Como é que se diz «Vem cá?»? Haisi, replicou o gigante. Olhar? Chonne.

E combater? Oamaghce.

Pigafetta também apresentou o seu cooperante prisioneiro ao Catolicismo. «Fiz o sinal da cruz», relembra Pigafetta, «e beijei a cruz, mostrando-lhe. Mas logo ele gritou Setebos e fez-me sinais de que, se eu fizesse de novo o sinal da cruz, entraria no meu estômago e faria com que eu rebentasse.» Setebos, aprendeu Pigafetta, significava «o grande diabo», o oposto de tudo o que a cruz representava no Cristianismo. O gigante intuiu que a cruz representava um poder espiritual e por fim Pigafetta persuadiu-o que simbolizava uma fonte de força em vez de perigo.

Por volta dessa altura, o patagônio começou a enfraquecer e ficou doente.

Ninguém sabia dizer o que o afligia; talvez fosse a mudança de alimentação, ou um vírus que apanhara com os europeus. Quanto mais doente ficava, mais confiava na cruz. Pigafetta deu-lhe uma cruz verdadeira para segurar e, como tinha sido instruído, o gigante levou-a aos lábios, procurando a sua força e poder curativo. Mas a doença piorou—Pigafetta não fornece sintomas—e tornou-se evidente que o gigante estava a morrer. As suas conversas voltaram-se para a religião e Pigafetta persuadiu o prisioneiro a converter-se ao Cristianismo. Foi baptizado e o gigante, cujo nome original Pigafetta nunca menciona, tornou-se conhecido como Paulo. Morreu pouco depois, um cristão patagônio que teve um destino único e trágico. Pigafetta não registou que tipo de cerimônias fúnebres o Padre Valderrama concedeu a Paulo, mas presumivelmente foi-lhe dado um enterro adequado no mar.

Cerca de noventa anos depois, o relato comovedor de Pigafetta sobre a educação e conversão encurtadas do gigante da Patagônia chamaram a atenção de William Shakespeare, que leu uma tradução inglesa de Richard Éden do diário de Pigafetta. Marcas distintivas na peça resultante

de Shakespeare, *A Tempestade*, representada pela primeira vez em 1611, só poderiam ter vindo do relato de Pigafetta.

Na imaginação de Shakespeare, os humildes pormenores do encontro de Pigafetta com o gigante patagônio são tecidos numa imensa tapeçaria cosmológica. A peça escolhe como cena uma ilha mágica encantada governada por Próspero, o duque de Milão, que com a filha Miranda, tinha sido posto num barco à deriva pelo irmão, um usurpador. Naufragado, Próspero aprende magia e consegue manter-se em bons termos com espíritos que habitam na ilha, especialmente Ariel, um duende que Próspero libertara de uma feiticeira má conhecida por Sycorax. Mas Sycorax também tem um filho, Caliban, uma das personagens mais fascinantes e contudo enigmáticas no cânone de Shakespeare e uma personagem inspirada em parte pelo gigante patagônio. O choque entre Próspero e Caliban oferece uma imagem vívida do impacto dos descobrimentos e conquistas europeias nos povos indígenas em todo o mundo e Shakespeare dramatiza o encontro com inteligência e um arrepio de horror.

Ensinaste-me a falar; e o único proveito que daí retiro
é o de saber amaldiçoar: que a peste rubra vos devore,
Por me haverdes ensinado a vossa linguagem!

Mais tarde, Caliban cita o relato de Pigafetta sobre o gigante patagônio: Não posso deixar de obedecer-lhe: é tal o poder de que dispõe, Que dominaria Setebos, o deus de minha mãe, E o faria seu vassalo.

Embora Shakespeare seja vago em relação ao local da ação, esta peça mística demonstra, acima de tudo, que o Novo Mundo, com o seu esplendor e barbárie, passara a habitar a consciência europeia.

Embora o tempo se mantivesse perfeito e os ventos fortes e constantes, a armada não conseguia encontrar ilhas com a comida e água necessárias à vida. Os navios tinham passado a este das ilhas de Juan Fernández e depois a norte das ilhas Marshall: Bikar, Bikini e Eni-wetok. Se a sua rota se

tivesse desviado apenas alguns graus para sul, teriam podido explorar a ilha da Páscoa ou, mais para oeste, as ilhas da Sociedade ou o Taiti. Se a rota se tivesse desviado apenas alguns graus para norte, poderiam se calhar ter encontrado as Marquesas ou a ilha Natal. Ao mesmo tempo, os navios também por pouco evitaram perigos do mar como os recifes cortantes como lâminas que lhes poderiam ter cortado os cascos. Uma grande rebentação escondia torres de coral logo abaixo da superfície. Os navios de Fernão de Magalhães passaram a cem milhas deste tipo de perigos e saíram incólumes.

Olhando para a rota de Fernão de Magalhães pelo Pacífico, pode parecer que ele deliberadamente evitou as ilhas e a oportunidade de procurar víveres, mas não tinha de forma nenhuma esse plano na cabeça. Nenhuma destas ilhas aparecia nos mapas da sua época e se Fernão de Magalhães ou outra pessoa qualquer descortinou sinais reveladores de massas sólidas de terra—um ténue fumo elevando-se no ar ou águas a ficarem de cor verde-claro—ninguém deixou qualquer registo disso. Os dois relatos mais fiáveis, o diário de Pigafetta e o diário de bordo de Albo, não mencionam nada sobre a questão de se evitarem ilhas. Mesmo se Fernão de Magalhães tivesse sabido da sua existência, não teria sentido qualquer necessidade especial de atracar nas suas costas, pois esperava alcançar as Ilhas das Especiarias ou qualquer outro ponto na Ásia dentro de dias. Dirigindo-se para um destino que lhe fugia, a frota manteve-se isolada no Pacífico, três pequenos barcos suspensos num cerúleo mar infinito.

Fome e sede atormentavam a tripulação. As focas que tinham cortado e salgado na Patagônia entraram em putrefação e ficaram infestadas com gusanos, que devoravam as velas, o cordame e até as roupas dos marinheiros, tornando tudo de pouca utilidade. Pigafetta escreveu sobre a deterioração do suprimento de comida. «Permanecemos três meses e vinte dias sem conseguir

qualquer alimento fresco. Comemos biscoitos que já não eram biscoitos, mas pó de biscoitos impregnados de vermes, pois tinham devorado a parte melhor. Fedia muito a urina de ratos. Bebemos água amarelada que estava putrefacta há muitos dias. Também recorremos às peles de boi que cobrem o topo do mastro grande para proteger as enxárcias e que estavam excessivamente duras por causa do sol, chuva e vento. Deixamo-las de molho no mar durante quatro ou cinco dias e depois as pusemos por breves momentos em cima das brasas e assim as comemos; e muitas vezes comíamos serradura das tábuas. Os ratos eram vendidos a meio ducado cada um e mesmo assim não conseguíamos apanhar suficientes.»

Os ratos davam direito a uma recompensa pois os marinheiros acreditavam que comê-los oferecia alguma proteção contra a doença que todos temiam: o escorbuto.

O escorbuto representava o maior perigo para a saúde dos homens durante toda a viagem. Não havia meio de cura conhecido e se não controlado podia reclamar as vidas de todos eles. A única defesa de Fernão de Magalhães contra o escorbuto era um sortido de remédios caseiros. Logo que o escorbuto atacava a tripulação, a viagem tornava-se uma corrida contra a própria morte.

Um a um, os homens começaram a sofrer da doença. No seu diário, Pigafetta descreveu os terríveis sintomas.

«As gengivas dos dentes inferiores e superiores de alguns dos nossos homens incharam, de forma que não conseguiam comer fosse em que circunstâncias fosse.» Uma sensação de exaustão apoderou-se gradualmente dos homens e as gengivas começaram a ficar doridas e moles. Quando empurravam com as línguas, mesmo que fosse suavemente, os dentes abanavam. À medida que a doença progredia, os dentes começavam a cair, as gengivas sangravam sem controlo e supuravam com furúnculos extremamente dolorosos.

Mesmo que sofressem tormentos com o escorbuto, mesmo assim esperava-se que os marinheiros trabalhassem. Se não aparecessem no tombadilho, o contramestre vergastava-os com a ponta de uma corda e depois arrastava-os para o tombadilho, onde a luz do sol revelava sem piedade o seu estado deteriorado. A pele parecia pender-lhes dos ossos e velhas cicatrizes e úlceras, há muito curadas, reabriam. Os corpos estavam literalmente a desfazer-se.

À medida que o escorbuto reclamava vidas, uma atrás da outra, os enterros no mar tornaram-se vulgares. Os marinheiros, muitos deles sofrendo já as primeiras fases do escorbuto e vendo as suas próprias mortes prognosticadas, embrulhavam o corpo do companheiro falecido nos restos de uma vela velha e esfarrapada, prendiam-na com corda e atavam projéteis de canhão nos pés. Um padre, e por vezes o capitão, proferia uma breve oração, dois marinheiros erguiam o corpo para uma prancha, viravam-na e entregavam os restos mortais do seu colega ao mar voraz.

Pigafetta situa o número sombrio dos que morreram de escorbuto em vinte e nove, para além do único restante passageiro índio que tinham capturado. Muitos outros sofriam atrozmente. «Para além dos que morreram, vinte e cinco ou trinta ficaram doentes de diversas maleitas, ou dos braços ou das pernas ou outras partes do corpo, por isso restavam muito poucos homens saudáveis.»

Na época de Fernão de Magalhães o escorbuto era uma doença nova na Europa, um terrível subproduto da Época dos Descobrimentos. Em 1498, a tripulação de Vasco da Gama, que explorava a costa africana ao serviço de Portugal, sofreu o primeiro surto amplamente registado. Vasco da Gama observou que os seus homens desenvolviam o revelador inchaço das mãos, dos pés e das gengivas.

Também escreveu sobre o fato de comerciantes árabes oferecerem laranjas aos marinheiros atingidos e estes

recuperarem milagrosamente depois disso; a implicação evidente é que os árabes, mais acostumados a longas viagens no oceano do que os seus colegas europeus, conheciam a moléstia e a sua cura.

Durante uma passagem de três meses pelo Oceano Índico, a tripulação de Vasco da Gama foi novamente vítima de escorbuto e desta vez trinta homens morreram.

«Mais duas semanas e não haveria homens para tripularem os navios», escreveu Vasco da Gama. A salvação chegou quando alcançaram terra e de novo se banquetearam com as laranjas vivificantes. Apesar de abundantes provas em contrário, Vasco da Gama e outros primeiros exploradores europeus acreditavam que o ar insalubre—e não as deficiências alimentares—causava o escorbuto.

O intenso sofrimento sentido pelos homens de Vasco da Gama e mais tarde pelos de Fernão de Magalhães poderia ter sido evitado com uma dose diária de uma colher de sumo de limão, pois essa é a quantidade de vitamina C necessária para evitar o escorbuto. No corpo, a vitamina C, ou ácido ascórbico, ajuda a produzir a trimetilprolil hidroxilase, que por seu lado sintetiza uma proteína colágeno utilizada para os tecidos conjuntivos como a pele, ligamentos, tendões e ossos, tudo o que dá aos nossos corpos resistência à tração. Uma deficiência de vitamina C leva à fusão das fibras de colágeno e ao colapso dos tecidos conjuntivos, especialmente nos ossos e na dentina, o material dos dentes. O colágeno atua com uma cola que mantém os tecidos conjuntivos juntos e quando se desintegra, os tecidos separam-se e os capilares têm hemorragias, criando manchas negro azuladas na pele. (Curiosamente, a incrível esperança dos homens de Fernão de Magalhães de que comer ratos evitaria o escorbuto tem de fato o seu fundamento; ao contrário dos humanos, os ratos sintetizam e armazenam a vitamina C.) O escorbuto

continuou a atormentar exploradores durante mais de duzentos anos.

Muitas vezes, a culpa era da dificuldade em obter laranjas durante as viagens, mas até os investigadores mais dedicados continuavam confundidos, enquanto milhares de pessoas morriam no mar. Por fim, em 1746, James Lind, um médico naval escocês, voltou a sua atenção para o problema do escorbuto, que atormentava na altura os marinheiros da Marinha Real. Para determinar a causa, efetuou os primeiros ensaios clínicos modernos de que há registo.

Isolou uma dúzia de marinheiros que sofriam de escorbuto e alimentou-os com a mesma dieta. Depois submeteu cada um deles a tratamentos diferentes, administrados diariamente. Alguns receberam água do mar, outros noz-moscada e outros especiarias, alguns vinagre e outros duas laranjas e um limão. «A consequência foi que os efeitos benéficos mais súbitos e visíveis foram conseguidos com a utilização de laranjas e limões», observou Lind, «e um dos que os tinha ingerido estava ao fim de seis dias apto para o serviço.»

Apesar das provas esmagadoras, as descobertas de Lind não foram amplamente aceites. Persistiu. Depois de deixar a marinha, Lind foi eleito membro do Edinburgh's Royal College of Physicians e subsequentemente publicou um estudo exaustivo intitulado *A Treatise of the Scurvy Containing an Inquiry into the Nature, Causes and Cure of That Disease*. Neste tratado de quatrocentas páginas, Lind ofereceu a sua própria teoria bizarra sobre as origens do escorbuto; afirmou que um clima frio e úmido obstruía os poros e preparava o terreno para a doença.

Não era mais do que uma atualização das teorias reinantes na época de Fernão de Magalhães.

Não foi senão em 1795 que a Marinha Real Britânica por fim insistiu que os marinheiros recebessem uma ração diária de sumo de limões ou limas para combater o

escorbuto, uma prática que levou à utilização do termo limeys para se referir os marinheiros britânicos. (Na época, lime significava quer limões quer limas.) Foi um ato de fé mais do que de ciência, pois ainda não se sabia por que razão os limões, limas, laranjas e outros frutos e legumes preveniam o escorbuto.

Finalmente, em 1932, três investigadores médicos, W A. Waugh, C. G. King e Albert Szent-Gyorgyi, conseguiram isolar e sintetizar o ácido ascórbico; ofereceram uma explicação científica do efeito da vitamina C no corpo e mostraram como a deficiência de vitamina C levava ao escorbuto.

Enquanto os homens sofriam e morriam à sua volta, Fernão de Magalhães, Pigafetta e vários outros oficiais mantinham-se misteriosamente saudáveis. «Pela graça de Nosso Senhor não tenho qualquer doença», maravilhava-se Pigafetta.

Nem ele nem ninguém sabia porquê, mas havia uma razão relevante para terem escapado ao escorbuto. Durante toda aquela provação, os oficiais serviam-se regularmente do seu suprimento de compota de marmelo, um fruto do gênero da maçã, sem perceberem que era na realidade um potente anti escorbuto. Salvo por este feliz acaso, a sorte aparentemente conferida a Fernão de Magalhães pelo fogo de santelmo parecia aguentar-se, pelo menos pelo momento presente.

Nada no diário de Pigafetta sugere que os oficiais conspiravam para manter o seu suprimento de compota de marmelo só para eles à custa das vidas dos seus homens. Fernão de Magalhães e os outros não prestavam atenção às suas propriedades vivificantes e continuavam a acreditar que os seus homens sofriam de uma variedade de padecimentos, a maioria dos quais causados pelo «mau ar».

Uma vez que Fernão de Magalhães era conhecido por prestar pessoalmente assistência aos seus homens quando estes ficavam doentes, teria provavelmente insistido que

tomassem rações diárias de compota de marmelo se soubesse dos seus efeitos benéficos.

«Durante esses três meses e vinte dias», escreve Pigafetta, «fizemos umas boas quatro mil léguas pelo Mar Pacífico, que era assim chamado muito corretamente.

Pois durante esse tempo não tivemos nenhuma tempestade e não vimos terra nenhuma, excepto duas pequenas ilhas desabitadas, onde só encontrámos pássaros e árvores.» A primeira terra avistada surgiu a 24 de Janeiro e provou ser uma descoberta muito desapontadora: um simples atol erguendo-se enigmaticamente do oceano. Fernão de Magalhães chamou-lhe San Pablo pois a descoberta ocorreu no Dia da Conversão de São Paulo. (Este minúsculo atol foi também a primeira terra avistada pelo explorador Thor Heyerdahl durante a sua travessia do Pacífico, em 1947, a bordo da jangada/balsa Kon Tiki) O atol provou ser de pouca utilidade para as embarcações de Fernão de Magalhães; não viu nem sinais da presença humana nem um local seguro para lançar a âncora.

Depois de dar a volta completa à ilha, fez sinal à frota para continuarem a sua rota. San Pablo não os ajudaria em nada.

Onze dias depois, a 4 de Fevereiro de 1521, Fernão de Magalhães avistou outra ilhota—muito provavelmente a ilha Carolina, na Micronésia. A frota aproximou-se e mais uma vez tentou ancorar, mas não conseguiu. A água, queixou-se Pigafetta, era tão funda que «não há lugar para ancorar pois não se consegue achar o fundo».

Ginés de Mafra, escrevendo muito depois do acontecimento, recorda um recife impenetrável que repeliu os navios^ «Parecia que a Natureza o tinha armado contra o mar.» E o diário de Francisco Albo regista: «Nesta latitude encontramos uma ilha desabitada, onde apanhamos muitos tubarões e por isso chamamos-lhe Islã de los Tiburones.» Entorpecida pela monotonia e debilitada pela doença, a tripulação viu as criaturas enormes e ameaçadoras

circularem à sua volta, aparições num cenário de desespero. Até Fernão de Magalhães, normalmente imbuído de determinação sobre-humana e indiferente às provações, ficou deprimido e com um temperamento instável à medida que a travessia do Pacífico se arrastava com lentidão. Numa fúria, atirou com os mapas inúteis pela borda fora, gritando: «Com o perdão dos cartógrafos, as Molucas não se encontram no sítio indicado!»

Não conseguindo avistar nenhuma terra, foram levados por substanciais ventos alísios percorrendo distâncias incríveis. «Fazíamos todos os dias cinquenta ou sessenta léguas ou mais», escreve Pigafetta sobre o seu avanço para ocidente, aparentemente milagroso. «E se Nosso Senhor e a Virgem Mãe não nos tivessem ajudado dando-nos bom tempo para nos retemperarmos com provisões e outras coisas tínhamos morrido neste mar tão grande. E acredito que nunca mais nenhum homem intentará fazer tal viagem.»

O seu avanço para norte foi tão rápido que atravessaram o Equador a 13 de Fevereiro. Fernão de Magalhães estava perfeitamente confundido por esta altura.

Esperara alcançar as Ilhas das Especiarias muito antes deste ponto na viagem; segundo os mapas que estudara, já cobrira todo o Pacífico e já deveria estar na Ásia neste momento. Pior, entrara nas águas portuguesas, como definido no Tratado de Tordesilhas; se descobrisse que as Ilhas das Especiarias ficavam decididamente no território português, a descoberta contrariaria todo o objectivo da expedição e não as reclamaria para a Espanha. Para ajudar à pressão sentida, estava a ficar sem água e os homens estavam a morrer de escorbuto. Precisava de encontrar um porto seguro muito depressa, se queria sobreviver à provação da travessia do Pacífico.

A salvação chegou por fim noventa e oito dias depois da frota ter deixado o estreito. Cerca das seis da manhã de 6 de Março de 1521, duas massas sólidas de terra surgiram

lentamente no mar; pareciam estar a cerca de vinte e cinco milhas. Por fim uma terceira massa foi avistada. Do seu poleiro no posto de vigia, dezoito metros acima do tombadilho, Lope Navarro, o vigia do Victoria, espreitava para a luminosidade pouco nítida, tentando distinguir entre estes contornos prometedores e meras formações de nuvens. Durante toda aquela manhã de ansiedade, os navios rumaram diretamente para as formas a uma velocidade de cerca de seis nós.

Quando Navarro ficou convencido da verdadeira natureza das formas, anunciou lá de cima: «Tierra!»

Tierra! Tierra!

O grito estridente rompeu o silêncio da manhã. Tierra!

«Estas palavras repentinas puseram toda a gente feliz», relembra Ginés de Mafra a propósito daquele avistar milagroso de terra, «tanto assim que quem mostrava menos sinais de alegria era considerado um louco, como qualquer pessoa que já se encontrou nestas condições compreenderá.»

Capítulo IX—UM IMPÉRIO DESAPARECIDO.

*No céu irrompeu a vida! E brilharam mil clarões, Cá e lá,
em corruio. E cá e lá, fora e dentro, Estrelas esmaecidas
Dançavam no firmamento.*

Física e emocionalmente exausto, Fernão de Magalhães subiu parcialmente até ao posto de vigia para ver ele próprio o panorama. Os homens, muitos deles prestes a sucumbir ao escorbuto, à fome e à desidratação, as línguas inchadas, o hálito malcheiroso e os olhos vítreos, levantaram as cabeças desgrenhadas para espreitarem a sua salvação. Quando as ilhas ficaram mais nítidas à luz da manhã, o vigia gritou de novo «Tierra!» e fez um gesto para sul, onde rochedos se erguiam no mar. Cheio de alegria, Fernão de Magalhães premiou o afortunado vigia com um bônus de cem ducados.

A primeira massa sólida de terra que Navarro avistara era provavelmente a montanhosa Rota. Graças à curvatura da terra e ao ângulo de onde a armada se aproximava, parecia inicialmente serem duas ilhas. O aspecto enganador da Rota confundiu Pigafetta e levou a séculos de debate sobre que massas de terra o vigia na realidade avistara. A outra ilha, aquela onde a armada por fim desembarcaria, é agora Guam, um território não incorporado dos Estados Unidos. Com cerca de cinquenta quilômetros de extensão, cobrindo 550 quilômetros quadrados, Guam é a maior das ilhas vulcânicas de um arquipélago conhecido como o arquipélago das Marianas, que fica a cerca de três mil milhas para oeste das ilhas do Havaí.

Para Fernão de Magalhães, avistar Guam foi uma bênção algo confusa. Embora a ilha providenciasse alívio para o sofrimento que ele e os seus homens tinham suportado durante a sua viagem de noventa e oito dias pelo Pacífico,

nada na ilha sugeria que estavam de alguma maneira perto do seu objectivo, as Ilhas das Especiarias. Apesar de tudo, era terra firme. Desde que saíra da boca ocidental do estreito, Fernão de Magalhães viajara mais de sete mil milhas sem interrupção: a viagem oceânica mais longa alguma vez registada até essa altura.

«Na quarta-feira, 6 de Março, descobrimos uma pequena ilha na direcção noroeste e duas outras para sudoeste», escreve Pigafetta sobre o importante acontecimento. «Uma destas ilhas era maior e mais alta do que as outras duas. O capitão-general queria chegar à maior destas ilhas para conseguir reabastecimentos para as nossas provisões.» Pigafetta até desenhou as ilhas no seu diário, mas a ilustração, representando manchas irregulares a flutuar num mar tremeluzente, é tão imperfeita que não tem qualquer valor para a navegação.

Ainda mais confuso, Pigafetta seguiu a prática da época e colocou o norte no fundo dos seus mapas e o sul no topo. Os desenhos definitivos sugerem que depois da conclusão da viagem, ele terá fornecido uma descrição grosseira a um ilustrador, que transformou o esboço de Pigafetta num desenho encantador e colorido onde o azul do oceano foi acentuado com salpicos de dourado e as ilhas parecem flutuar à superfície como batatas gigantes. No entanto, as suas imagens são o único registo cartográfico da viagem que sobreviveu.

O diário de bordo de Francisco Albo para o mesmo dia inclui um relato ligeiramente diferente e mais escrupuloso da descoberta. «Neste dia vimos terra e dirigimo-nos para ela e havia duas ilhas, que não eram muito grandes e quando ficamos entre elas rumamos para sudoeste e deixamos uma para noroeste.» E acrescenta, ominosamente: «Vimos muitos pequenos barcos à vela que se aproximavam de nós e vinham tão depressa que pareciam voar.» O segredo da sua espantosa velocidade era o formato pouco usual das velas, que prendeu a atenção de

Albo. «Tinham velas de entrançado de forma triangular e navegavam para ambos os lados, pois faziam da popa a proa e da proa a popa, conforme queriam, e vieram ter conosco muitas vezes.»

Francisco Albo estava a ver pela primeira vez a canoa guiga altamente manobrável conhecida como proa e muitas vezes chamada «proa voadora», pois era capaz de atingir velocidades até vinte nós e parecia voar sobre a superfície da água, exatamente como Albo relata. O segredo da velocidade da proa advinha do seu formato pouco usual. Ao contrário das embarcações à vela europeias, a proa e a popa eram idênticas, mas os costados eram diferentes: o barlavento era arredondado para máxima eficiência aerodinâmica e o sotavento era chato. A permutabilidade entre a popa e a proa, combinada com uma vela latina manobrável, significava que podia enfrentar o vento sem esforço e navegar ao longo da costa de uma ilha para a outra sem ter de virar.

As proas que se aproximavam da frota de Fernão de Magalhães eram tripuladas por uma tribo polinésia hoje conhecida como Chamorros, embora não fosse esse o nome por que era conhecida no tempo de Fernão de Magalhães. Inicialmente, a tripulação de Fernão de Magalhães referia-se a todas as tribos que encontrava no Pacífico como índios, na crença errada de que as índias deviam ficar ali perto.

Gerações subsequentes de visitantes espanhóis deram ao povo indígena de Guam o nome «Chamurres», que derivava do nome local para a casta superior; mais tarde foram chamados Chamorros, a antiga palavra espanhola para «calvos», ou em português «rapados», possivelmente por referência ao hábito dos homens nativos raparem as cabeças.

A forma como Guam e milhares de outras ilhas isoladas vieram a ser habitadas tem intrigado os etnólogos até hoje. As migrações a partir do sudoeste asiático espalharam-se gradualmente em forma de leque pelo Pacífico, para o que

hoje chamamos a Melanésia e a Polinésia, tendo começado há cerca de três ou quatro mil anos, talvez em barcos leves, reminiscência das canoas que avançavam para a frota de Fernão de Magalhães. Os Chamorros de hoje em dia são uma mistura de Malaios, Indonésios, Filipinos, Mexicanos e Espanhóis e falam uma língua diferente, também chamada Chamorro. Se a tribo que Fernão de Magalhães conheceu pela primeira vez nessa manhã de 1521 era o antepassado direto dos atuais habitantes da região, mantém-se uma questão em aberto.

Quatro horas depois de avistar terra, a Armada de Molucas, rodeada por um grupo de boas-vindas em canoas, entrou numa laguna de um turquesa intenso, de águas excepcionalmente quentes e transparentes.

À medida que se aproximavam, os marinheiros podiam ver praias, penhascos rochosos e encostas íngremes, densamente arborizadas. A paisagem verdejante continha um paraíso de nascentes, ribeiros e cascatas: tudo o que um marinheiro que está há demasiado tempo no mar podia desejar. A possibilidade de salvação pôs toda a tripulação nervosa. O júbilo alternava com o estado de alerta. O momento de contato entre duas sociedades, até agora perfeitamente ignorantes da existência uma da outra, tinha finalmente chegado.

Ao princípio, os Chamorros—centenas deles nas suas pequenas canoas manobráveis—cercaram a frota. «Não receando nada, subiram a bordo e havia tantos, especialmente no navio almirante, que alguns dos nossos homens pediram ao capitão que os expulsasse», relata Ginés de Mafra. Os Chamorros, mais altos e mais fortes do que os europeus, entraram no navio almirante e roubaram tudo o que podiam—cordame, faiança, armas e qualquer coisa que fosse feita de ferro—enquanto a tripulação, no seu estado enfraquecido, suplicava a Fernão de Magalhães que os forçasse a ir embora.

Por fim, um marinheiro encontrou forças para retaliar. «O contramestre do navio almirante esbofeteou um desses índios por coisa pouca e o índio esbofeteou-o também. Sentindo-se insultado, o contramestre apunhalou-o nas costas com um machete que tinha à cintura.» Vendo isto, os Chamorros—uma «turba de bárbaros», chamava-lhes agora Ginés de Mafra—atiraram-se pela borda fora. «Quando já estavam nos seus barcos mal feitos, começaram a lutar com os seus paus, pois não tinham mais nada. Dos navios lançaram-se algumas setas contra eles, mas, sendo tantos, os índios conseguiram ferir alguns dos nossos homens.»

No meio da confusão, uma segunda leva de Chamorros deslizou pela água azul nas suas proas e, para espanto dos europeus, distribuiu comida aos marinheiros esfomeados. Quando acabaram de dar alimentos aos europeus, os Chamorros pegaram nos paus e começaram a lutar de novo, desta vez com mais crueldade.

Ginés de Mafra descreveu a forma como o capitão-general evitou por pouco o desastre completo. «Fernão de Magalhães, vendo que o número de homens aumentava, ordenou aos que estavam nos barcos que parassem de atirar setas; depois disso, os índios pararam, a luta acalmou e recomeçaram a vender alimentos como antes, sendo o tipo de alimentos nestas ilhas cocos e peixe com fartura, que eram adquiridos em troca de algumas contas de vidro trazidas de Castela.» A demonstração de coibição de Fernão de Magalhães provou ser precisamente o gesto certo. O encontro modesto, contudo histórico, entre a Armada de Molucas e algumas dúzias de canoas continha num microcosmos os impulsos conflituosos da aventura colonialista europeia - desde a inocência e curiosidade iniciais, passando pela confusão, medo e derramamento de sangue, tudo isto convertendo-se em atividade comercial.

Se ao menos as coisas tivessem terminado desta forma harmoniosa. Não habituados aos conceitos europeus de comércio e propriedade, os Chamorros, embora felizes por

darem de comer aos marinheiros, não entendiam que algumas coisas a bordo dos navios lhes eram simplesmente interditas. «Enquanto estávamos a amainar e baixar as velas para irmos a terra, eles roubaram... o pequeno barco chamado esquife, que estava preso à popa do navio do capitão», escreve Pigafetta. A julgar pela descrição do cronista, os Chamorros tinham fugido com o barco a remos pessoal de Fernão de Magalhães. O roubo só podia ser interpretado como um insulto ao próprio capitão-general.

No dia seguinte, Fernão de Magalhães, «muito irritado», segundo Pigafetta, retaliou. Não ia deixar que ladrões se pusessem a andar com a sua embarcação pessoal. Deu ordens para que quarenta homens embarcassem nos dois batéis restantes. Remando com força, as tripulações passaram pela rebentação e espuma do recife e chegaram à praia - o primeiro desembarque feito por europeus numa ilha habitada do Pacífico.

Depois entraram numa onda de violência. «O capitão-general em cólera foi a terra com quarenta homens armados, que queimaram algumas quarenta ou cinquenta casas juntamente com muitos barcos e mataram sete homens», relata Pigafetta sem mais comentários. Os marinheiros que tinham ficado a bordo dos navios, muitos à beira da morte devido aos efeitos do escorbuto, imploraram ao grupo que ia a terra para voltar com as entranhas dos Chamorros chacinados, que pensavam curariam o escorbuto. A sua prontidão em recorrer ao canibalismo mostra o desespero em que estavam.

Durante a onda de violência, os atordoados Chamorros não ofereceram resistência e os europeus não dispararam. Mas as suas bestas foram brutalmente eficazes. «Ao serem aqueles povos atingidos com as nossas setas, que entravam nos seus corpos», escreve Pigafetta, «eles olhavam para a seta e depois puxavam-na para fora com muito espanto e imediatamente a seguir morriam. Outros que estavam feridos no peito faziam o mesmo, o que nos causou a todos

grande compaixão.» Por entre a carnificina, Fernão de Magalhães «recuperou o pequeno barco e partimos de imediato, prosseguindo a mesma rota».

Embora Pigafetta mencione apenas um grupo de assalto enlouquecido, passou considerável tempo em terra durante o decurso dos poucos dias seguintes e registou as suas impressões cuidadosamente ponderadas sobre a sociedade dos Chamorros. «Este povo vive em liberdade e como lhes apetece», sublinha, claramente perturbado pela falta de uma ordem social bem definida. Como Fernão de Magalhães, sentia-se bem numa sociedade hierárquica e autoritária onde o que mais importava era a lealdade ao Rei e à Igreja. Durante as amotinações que enfrentara, Fernão de Magalhães sempre lutara para defender a ordem social e manter a sua supremacia em relação aos capitães e membros da tripulação rebeldes. Mas aqui, nas águas do Pacífico, aparecia uma tribo que vivia segundo regras diferentes, ou nenhuma regras. A sociedade dos Chamorros parecia ser organizada horizontalmente em vez de verticalmente. Se existia um líder, Fernão de Magalhães não conseguiu determinar qual era. Subsequentes visitantes espanhóis da ilha aprenderam que a estrutura da sociedade dos Chamorros era na realidade intrincada e subtil; baseava-se na linhagem materna e dedicava-se profundamente ao culto dos antepassados. As mulheres chamorro desempenhavam os papéis centrais na vida da família e embora os homens chamorro tivessem parecido hostis a Fernão de Magalhães, os seus gestos belicosos eram essencialmente ritualistas; meramente brincavam às guerras.

Cativado pelos hábitos dos Chamorros, Pigafetta registou pormenores etnográficos simples. «Alguns deles usam barbas e têm o cabelo até à cintura.

Usam pequenos chapéus... feitos de folhas de palmeiras. São de estatura idêntica à nossa e bem constituídos... Quando nascem são brancos, mais tarde adquirem uma cor

acastanhada e têm os dentes pretos e encarnados.» Os dentes ficavam manchados pelo constante mascar da noz do bétele, chamadapugua ou mama'on pelos habitantes locais. Crescia na árvore da areca, que se assemelha a um coqueiro. Frequentemente mascavam as nozes junto com a folha do bétele, pupulu, que tinha um sabor fresco e apimentado. Os ilhéus preferiam a variedade da noz avermelhada e dura chamada ugam, com uma textura granulosa. Era a sua pastilha elástica, o seu tabaco, a sua cobiçada tradição.

Era a primeira vez que os homens da tripulação punham os olhos em mulheres desde a partida do estreito três meses antes e isso representava uma fonte de fascínio. «As mulheres também andam nuas», nota Pigafetta com satisfação, «excepto quando cobrem a sua natureza com uma fina casca de árvore, que se dobra como papel, que cresce entre a árvore e a casca da palmeira. São bonitas, delicadas e mais brancas do que os homens e usam o cabelo solto e escorrido, muito preto e comprido, até ao chão. Não trabalham nos campos, e permanecem em casa, a tecer panos e cestos de folhas de palmeira.»

O sempre curioso Pigafetta também descreve o interior das cabanas dos Chamorros, por isso é provável que os europeus e os Chamorros tivessem desfrutado de reuniões mais agradáveis do que o seu primeiro encontro violento.

Membros da tripulação provavelmente passaram a noite com eles, porque Pigafetta conseguiu oferecer vinhetas da sua vida doméstica. «As casas são feitas de madeira, cobertas com tábuas, com folhas de figueira, que têm duas varas de comprimento: só têm um piso; os quartos e camas estão equipados com tapetes, a que chamamos esteiras, que são feitas de folhas de palmeira e são muito bonitas, e deitam-se em palha de palmeira, que é macia e boa.»

Durante a sua visita, Pigafetta examinou a peça de tecnologia mais avançada dos Chamorros, as suas proas altamente manobráveis, prestando especial atenção ao

engenhoso contrapeso. «Algumas são pretas e brancas e outras vermelhas. E no costado oposto da vela prendem um grosso pau pontiagudo num extremo. As velas são de folhas de palmeira cosidas juntas como uma vela latina para a direita da cana do leme. E para remos da direção têm certas lâminas como uma pá. E não há diferença entre a popa e a proa nos ditos barcos, que se assemelham a golfinhos a saltar de onda em onda.» Até incluiu um esboço grosseiro que mostra uma pequena embarcação com dois remadores um em face do outro; no meio do barco, um único mastro tem uma vela latina, e mais impressionante, o contrapeso equilibrando o casco, projetando-se em direção ao observador. Curiosamente Pigafetta (ou quem quer que fez estes esboços para ele) representou os Chamorros como guerreiros do mar com capuzes e túnicas, dando-lhes um aspecto decididamente europeu; na realidade, andavam nus, ou quase.

Os visitantes europeus ficaram surpreendidos por descobrir que os Chamorros possuíam muito poucas armas; a sua arma mais perigosa consistia de um pau com um osso de peixe preso a uma das pontas e era utilizado não para combate mas para apanhar peixes voadores. Parecia agora que o encontro inicial da armada com os Chamorros poderia ter sido um trágico mal-entendido, porque Pigafetta, tentando como de costume comunicar com a população local, concluiu que eles tinham ficado sobretudo assustados. «De acordo com os sinais que eles fizeram», escreve, os Chamorros pensaram que «não havia outros homens no mundo senão eles.» Se fosse este o caso e a armada tivesse perturbado uma sociedade isolada numa ilha, a resposta hostil dos Chamorros torna-se compreensível, tal como o seu fascínio pelo esquife do Trinidad, a peça de equipamento da armada que tinha semelhanças com as suas próprias canoas.

Para além disso, os Chamorros não tinham qualquer conceito de propriedade privada e por isso acreditavam que

os bens dos recém-chegados pertenciam a todos. Assim, tinham ficado igualmente felizes por partilharem a sua comida e provisões com os intrusos esfomeados. No entanto, Pigafetta e Fernão de Magalhães decidiram que o pior pecado dos Chamorros era a sua ladroagem e o capitão-general baptizou a ilha, bem como duas outras ali ao pé, Islas de los Ladrones — Ilhas dos Ladrões.

Um nome mais exato poderia ter sido Ilhas dos que Partilham.

A 9 de Março de 1521, quando a armada ia abandonar a ilha, os Chamorros reagiram com cólera, sentindo-se talvez insultados ou traídos pela partida inesperada. Mais de cem proas fizeram-se à água. «Aproximaram-se dos nossos navios, mostrando-nos peixe e fingindo que queriam dá-lo. Mas atiraram-nos pedras e depois fugiram e na sua fuga passaram com os seus pequenos barcos entre o navio e o batel que está amarrado à popa a todo o pano; mas fizeram-no com tanta rapidez e com tal habilidade, que é de espantar.»

Quando Fernão de Magalhães conduzia a sua debilitada tripulação para fora do porto, observaram os efeitos da violência que tinham feito cair sobre os Chamorros. «Avistamos algumas dessas mulheres, que choravam alto e arrancavam os cabelos, suponho que por amor daqueles que tínhamos morto», regista Pigafetta.

Embora a fruta e os legumes que tinham adquirido começassem em breve a devolver a saúde à tripulação atacada pelo escorbuto, um dos homens estava demasiado doente para recuperar. Mestre Andrew de Bristol, como constava da lista de tripulantes da frota, morreu e os seus restos mortais foram juntar-se aos dos outros colegas falecidos, no descanso do mar.

Único membro da tripulação inglês, servira como mestre bombardeiro da frota; o cargo foi imediatamente preenchido por Hans Bergen, um norueguês.

Mais uma vez, a frota mergulhou cegamente na extensão do Pacífico ocidental, sem nenhuma ideia clara de como alcançar as Ilhas das Especiarias.

Se Fernão de Magalhães se tivesse demorado entre os Chamorros, poderia ter aprendido valiosas lições sobre a navegação no Pacífico. Tal como outras tribos insulares, os Chamorros tinham técnicas para identificar massas de terra distantes. Eram peritos em interpretar as ondas do oceano para determinar uma rota; conseguiam distinguir entre as ondas ocasionais levantadas pelos ventos na zona e as ondas regulares, bastante espaçadas, úteis na orientação de um navio.

As ondas continham outras pistas que ajudavam a detectar o paradeiro de ilhas remotas, pois tinham tendência para ressaltar ou mesmo curvar à volta delas.

Estudando os padrões das ondas, um navegador experiente conseguia fazer boas conjecturas sobre a distância e localização de várias ilhas.

As tribos insulares também estudavam os pássaros à procura de sinais de terra.

Seguindo simplesmente o rasto de um pássaro ao fim do dia, quando este voava para o ninho depois de um dia a pescar no mar alto, os navegadores insulanos conseguiam alcançar terra.

Estudavam as nuvens. As ilhas mais altas no Pacífico interferem com os ventos alísios, fazendo com que brumas e névoa se concentrem sobre as massas de terra. O vigia de Fernão de Magalhães observara este efeito quando avistara terra pela primeira vez e não fora capaz de distinguir a ilha de Guam das nuvens envolventes. Mesmo a parte de baixo das nuvens continha informação valiosa porque refletia a cor do oceano diretamente por baixo. Se acontecesse a parte de baixo estar tingida de jade, era provável que reflectisse as águas esverdeadas pouco profundas que cobriam um atol ou recife.

Também pressentiam que havia padrões na distribuição das ilhas, que tendencialmente estavam espalhadas em longos arquipélagos; se encontrassem uma ilha, saberiam aproximadamente onde procurar outras.

Para a navegação pelos astros, as tribos insulares empregavam um sistema significativamente diferente do que os europeus utilizavam. Em vez de se fiarem em instrumentos, desenvolveram uma chamada bússola de estrelas, uma construção mental em que pontos no horizonte infinito e não diferenciado eram determinados pelos lugares onde as estrelas e constelações apareciam e desapareciam. Com esta construção mental, os navegadores insulares subdividiam o horizonte em trinta e dois segmentos, tal como faziam as agulhas da bússola europeia. Em vez de se apoiar em termos equivalentes a norte, sul, este e oeste, o sistema insular denominava os pontos segundo a estrela ou constelação. Ao contrário do sistema europeu, os trinta e dois segmentos migravam com as estrelas, daí resultando ângulos irregulares. Além disso, o navegador insular assumia que a sua proa estava estacionária e que os pontos de referência na terra e no céu se moviam. O seu ponto de referência era a embarcação, não pontos de referência em terra, nem mesmo as estrelas. Este costume pode ter derivado de uma ilusão vulgar sentida pelos marinheiros de que as suas embarcações pareciam não se mover enquanto os pontos de referência em terra deslizavam por eles: daí a tendência dos marinheiros europeus para dizerem que uma ilha segue na esteira do barco, como se a própria ilha se movesse.

Nas sociedades pré literacia que Fernão de Magalhães encontrou, o sistema insular de navegação funcionava tão bem, se não melhor do que o sistema imperfeito dos europeus, que ainda não tinha a capacidade de determinar a longitude de forma precisa.

Fernão de Magalhães traçou uma rota para ocidente, embrenhando-se mais profundamente nos confins

inexplorados do Pacífico na sua demanda das Molucas. A frota revitalizada usufruiu de outra maravilhosa semana de navegação com o vento a seu favor, fazendo sete ou oito nós—velocidade máxima.

A 16 de Março, um vigia avistou as montanhas de uma grande ilha erguendo-se do mar numa majestade descorada. A frota chegara à ponta este do arquipélago das Filipinas—mais de três mil ilhas, a maior parte das quais cobre menos de dois quilômetros e meio quadrados. Hoje, as duas maiores são conhecidas por Luçon e Mindanau. O vigia de Fernão de Magalhães avistara a terceira maior ilha do arquipélago, Samar. As Filipinas situam-se quase diretamente a sul do Japão e a norte de Bornéu. Fernão de Magalhães pressentia que estava a chegar perto das Ilhas das Especiarias, mas não percebia quão perto realmente estava.

Os relatos da história das Filipinas começam abruptamente em 1521, com a chegada de Fernão de Magalhães. Mas séculos antes, estas ilhas eram já bem conhecidas de comerciantes chineses e árabes que, com a sua tecnologia mais avançada de navegação, negociaram proveitosamente entre eles e desenvolveram redes sofisticadas de comércio com as sociedades nativas.

Vestígios arqueológicos sugerem que o comércio entre o continente asiático e as Filipinas já tinha evoluído muito no ano 1000 d. C. Os juncos chineses, que se distinguiam pelas suas três velas altas em forma de pena fortalecidas com travessas, tornaram-se uma visão familiar e bem-vinda nas Filipinas. A prevalência do comércio no arquipélago das Filipinas tirou os ilhéus do seu isolamento e disseminou as influências culturais asiáticas, especialmente a escrita, ao mesmo tempo que os seus produtos. Quando Fernão de Magalhães chegou, os filipinos que viviam perto dos oceanos e cursos de água fluviais há muito que sabiam ler e escrever.

A exploração chinesa das Filipinas atingiu o seu auge comercial entre os anos 1405 e 1433, quando a Frota do Tesouro dominava o Pacífico Sul e o Oceano Índico. Os seus navios imensos iam até à costa oriental de África buscar bens preciosos e tributos para o imperador. Eram oito ou nove vezes mais compridos do que os navios de Cristóvão Colombo e cinco ou seis vezes mais compridos do que qualquer uma armada de Fernão de Magalhães. Em questão de puro tamanho, a Frota do Tesouro não teve rival até à época de glória da marinha britânica no século XIX. Apesar da sua importância e carácter único, a Frota do Tesouro é pouco conhecida no Ocidente, mesmo hoje. Foi a criação, em muitos aspectos, de um homem cujos feitos rivalizaram e de algumas formas ultrapassaram as proezas mais famosas de Cristóvão Colombo e Fernão de Magalhães: Cheng Ho.

Em 1381, o exército chinês apoderou-se da província montanhosa de Yunan, na China do Sul e capturou um rapaz chamado Ma Ho, filho de um devoto muçulmano. Junto com outros prisioneiros, foi castrado com a idade de treze anos, uma prática comum na China, onde os eunucos eram postos a servir. Ma Ho conquistou um lugar como servo do quarto filho do imperador chinês, o príncipe Zhu Di. Dezenas de milhar de eunucos ocupavam esses cargos, que se tornaram tão cobiçados que os chineses por fim proibiram a autocastração para desencorajar o esmagador número de pretendentes aos lugares. Neste ambiente competitivo, Ma Ho ascendeu à posição de oficial devido à força das suas capacidades militares e diplomáticas. Mais tarde o príncipe conferiu o nome Cheng Ho ao seu servo leal e competente e, como Cheng Ho, desempenhou o seu papel crucial no auge da dinastia Ming. (Na transliteração pinyin do chinês, é agora conhecido como Zheng He, mas é ainda geralmente chamado Cheng Ho.) Era um gigante de homem, com mais de dois metros de altura, de perímetro considerável, dotado de personalidade forte que condizia com a sua estatura e

posição. Dizia-se que a sua compleição era «áspera como a superfície de uma laranja» e «as sobrelanceiras eram como espadas e a testa larga, como a de um tigre».

A sua boa estrela subiu ainda mais alto quando o seu patrono, Zhu Di, se tornou imperador em 1402. Zhu Di colocou o poder administrativo nas mãos dos eunucos que o tinham ajudado a chegar ao poder, entre eles Cheng Ho. Tendo libertado o seu país de inimigos, o imperador decidiu atribuir-se um nome apropriado.

Escolheu Yongle, que significa «alegria duradoura». Para realizar o seu objectivo de construir um império comercial internacional, Zhu Di nomeou Cheng Ho almirante e atribuiu-lhe a responsabilidade de uma missão ambiciosa e sob alguns aspectos muito pouco chinesa, a de construir e liderar uma Frota do Tesouro para explorar os oceanos.

Cheng Ho orientou o funcionamento de enormes estaleiros em Nanquim, a plantação de milhares de árvores para fornecer madeira para os navios e a organização de uma escola para treinar intérpretes em línguas estrangeiras.

Cheng Ho apressou-se a completar uma frota constituída por mil e quinhentos barcos de madeira, incluindo as maiores embarcações à vela jamais construídas.

Eram extraordinariamente luxuosos, com camarotes de luxo, guarnições a ouro, canhões de bronze (para exibição e não para combate) e acessórios de seda. As suas boas condições de navegabilidade eram grandemente realçadas por anteparas, compartimentos estanques cujo projeto fora inspirado pelas câmaras das canas de bambu.

Passar-se-iam vários séculos antes que os navios ocidentais incorporassem a mesma tecnologia.

A Frota do Tesouro reuniu-se no rio Yangtse em Nanquim preparada para a sua primeira viagem épica, que se iniciaria em 1405. Compreendia 27.800 homens, em contraste com os 260 homens que constituíam a Armada de Molucas. Cada um dos maiores navios da Frota do Tesouro—alguns chegavam aos cento e cinquenta metros—

transportava quase mil homens. Outros eram unicamente dedicados ao transporte de cavalos; outros ainda transportavam água, ou tropas, ou armas, caso fossem necessárias para defender a frota. Alguns navios só transportavam comida, caso a tripulação não encontrasse nada que comer nas costas distantes; outros transportavam grandes selhas com terra para cultivar frutos e legumes. Estes luxos podem ter sido responsáveis por se ter prevenido o escorbuto entre a tripulação.

Ao contrário da Armada de Molucas, a Frota do Tesouro não conquistou ou reclamou terras distantes. Embora os chineses se considerassem culturalmente superiores ao mundo exterior, não tinham interesse em estabelecer um império colonial ou militar. O objectivo era, isso sim, estabelecer relações comerciais e diplomáticas com os «bárbaros» para além das suas fronteiras e efetuar investigação científica. A filosofia única da expansão chinesa recebeu expressão eloquente numa tabuinha que se diz ter sido escrita pelo próprio imperador no auge da atividade da Frota do Tesouro.

Dominamos tudo debaixo dos céus, pacificando e governando os chineses e os bárbaros com bondade imparcial e sem distinção entre meu e teu. Expandindo a maneira dos antigos imperadores sábios e dos Reis iluminados de forma a estar de harmonia com a vontade do céu e da terra, desejamos que todos os países distantes e domínios estrangeiros cada qual atinja o seu lugar apropriado debaixo dos céus.

No mar, os navios da Frota do Tesouro mantinham-se em contato uns com os outros através de um sistema de bandeiras e lanternas, semelhante às técnicas empregues por Fernão de Magalhães; também usavam sinos, gongos e até pombos-correio para comunicar. Mediam o tempo queimando paus de incenso graduados. Navegavam com bússolas. Os pilotos chineses também empregavam um instrumento de medição conhecido por qianxingban para

determinar a sua latitude, utilizando o Cruzeiro do Sul como ponto de referência. Cheng Ho consultava muitas vezes uma carta náutica de seis metros que desenrolava secção por secção à medida que a viagem progredia. Como as cartas portulano empregues pelos navegadores espanhóis e portugueses um século depois, continha marcos de referência em terra, medições da bússola e indicações detalhadas para navegar de um ponto para outro. Os navegadores chineses também aprenderam a guiar-se pelas estrelas, recorrendo a mapas do céu para complementar as suas cartas principais. As constelações chinesas diferiam das tradicionalmente utilizadas no Ocidente; os seus grandes pontos de referência eram conhecidos como a Lanterna e a Rapariga Fiandeira.

Com tempo agreste, os marinheiros chineses rezavam ardentemente para que fossem poupados ao afogamento, tal como a tripulação de Fernão de Magalhães fazia. No seu caso, os chineses rezavam à Esposa Celeste, uma deusa taoista. A salvação das tempestades surgia na forma do mesmo fogo de santelmo que assinalava a salvação para a tripulação de Fernão de Magalhães. Tal como os marinheiros de Fernão de Magalhães, os marinheiros chineses consideravam o aparecimento da luz espectral como um sinal de salvação conferido ao seu comandante por forças divinas.

O primeiro destino importante da Frota do Tesouro foi Calecute, na costa sudoeste da Índia. Os exploradores chineses tinham chegado a esta cidade por terra oito séculos antes, mas a chegada da Frota do Tesouro induziu uma efusão de generosidade da parte do governante de Calecute, que outorgou presentes sumptuosos na forma de faixas feitas de ouro finamente tecido, pérolas e pedras preciosas.

Enquanto em Calecute, os homens da Frota do Tesouro tomaram conhecimento de uma lenda inusitada na qual personagens chamadas Moisés e Aarão apareciam de forma

proeminente, junto com um bezerro de ouro. A misteriosa lenda foi registada pelo cronista oficial da Frota do Tesouro, Ma Huan, que desempenhava para Cheng Ho aproximadamente a mesma função que Antônio Pigafetta desenvolvia para Fernão de Magalhães. Escreveu sobre um «homem santo chamado Mouxie [Moisés], que estabeleceu um culto religioso; as pessoas sabiam que ele era um verdadeiro «homem do] céu e todas o veneravam e seguiam.» Acontecia que o homem santo tinha um irmão mais novo com «ideias depravadas». De acordo com a história, fez um «bezerro de ouro e disse: "Este é o santo senhor; todos os que lhe prestarem culto verão as suas expectativas realizadas." Ensinou as pessoas a atender as suas ordens e a adorar o boi de ouro, dizendo: «Excreta sempre ouro.» As pessoas recebiam o ouro e os seus corações rejubilavam; e esqueceram-se do caminho do Céu.» Mais tarde, quando Mouxie regressou «Viu o povo, desviado do bom caminho pelo seu irmão mais novo... corrompendo o caminho sagrado; após o que destruiu o boi e queria punir o irmão mais novo; [e] o irmão mais novo montou num grande elefante e desapareceu.» Esta era, claro, uma versão modificada da história bíblica de Moisés e Aarão, mas os chineses não entenderam as suas verdadeiras origens. Assumiram que vinha da Índia pois foi lá que a ouviram pela primeira vez.

Cheng Ho regressou da primeira viagem da Frota do Tesouro como herói nacional e em breve estava a fazer planos para viagens futuras. Permaneceu na China durante a segunda viagem e voltou ao mar para a terceira, comandando uma frota de quarenta e oito navios e trinta mil homens. Apostando no futuro, estabeleceram entrepostos comerciais e armazéns em todo o lado onde chegaram. Assim continuou por mais três viagens, cada uma durando aproximadamente dois anos, tendo a Frota do Tesouro estabelecido e mantido a primeira rede comercial marítima internacional. A Frota do Tesouro explorou a costa

de África para sul até Moçambique, o Golfo Pérsico e muitos outros pontos em todo o Sudoeste Asiático e Índia. O fascínio e romantismo da exploração oceânica espalhou-se por toda a China. «Contemplamos no oceano vagas enormes como montanhas erguendo-se até ao céu», escreveu Cheng Ho, «e avistamos regiões bárbaras muito distantes escondidas numa transparência azulada de névoa leve, enquanto as nossas velas, majestosamente desfraldadas como nuvens, dia e noite continuavam a sua rota como a de uma estrela, atravessando as ondas selvagens como se caminhassem numa via pública.»

Em 1424, o imperador, Zhu Di, morreu. O funeral foi tão excessivo quanto a sua vida, envolvendo dez mil acompanhantes enlutados que o viram ser enterrado juntamente com dezasseis das suas concubinas.

As desgraçadas mulheres tinham sido enforcadas ou tinham-lhes ordenado que se matassem durante os preparativos para o acontecimento. A tumba estava rodeada por uma fila de um quilómetro e meio de esculturas em pedra representando soldados, bestas e funcionários. O filho, Zhu Gaozhi, cancelou todas as viagens futuras da Frota do Tesouro. Como outros governantes durante a dinastia Ming, Zhu Gaozhi foi apanhado entre seguidores das tradições de Confúcio, que instavam para que se virasse para os assuntos internos e desdenhasse o intercâmbio com estrangeiros, e os eunucos, que encorajavam o comércio internacional e enriqueciam com os lucros. Zhu Gaozhi aliou-se com os seguidores de Confúcio e o almirante Cheng Ho, outrora o homem mais poderoso da China a seguir ao imperador, foi novamente colocado em Nanquim. Os grandes estaleiros, onde trinta mil homens outrora labutavam, silenciaram quando a construção dos navios cessou.

Teria sido o fim da Frota do Tesouro, se Zhu Gaozhi tivesse vivido. Mas morreu alguns anos depois e o filho de vinte e seis anos—o neto de Zhu Di—virou-se para os

eunucos palacianos, que rapidamente restauraram a Frota do Tesouro para a sua antiga glória. Em 1431, na sua sétima viagem, a frota era formada por 300 navios e 27.500 homens. Cheng Ho foi encarregue de restabelecer as relações pacíficas entre a China e os reinos de Malaca e Sião. Depois de realizar a missão, parte da frota continuou a viagem e provavelmente alcançou o norte da Austrália.

O fato tem sido fortemente sugerido devido a artefatos chineses recuperados na Austrália e às tradições orais dos aborígenes. A notável viagem veio a ser a última aventura da Frota do Tesouro; Cheng Ho, que fora o inspirador do empreendimento, morreu no regresso a casa.

O imperador pôs a Frota do Tesouro na reserva, fechou os estaleiros de Nanquim e destruiu registos que documentavam os seus feitos. A ciência e a tecnologia chinesas, especialmente no que dizia respeito à exploração, entraram em declínio.

Por volta de 1500, um edito imperial considerava crime capital qualquer navio com mais de dois mastros que se fizesse ao mar; em 1525, começaram-se a destruir os navios maiores da Frota do Tesouro. A China abandonou o enorme império comercial transoceânico criado pela Frota do Tesouro e, guiada por preceitos confucianos, voltou-se sobre si mesma, nunca mais explorando o oceano.

As viagens de Cheng Ho demonstraram que a China foi outrora a nação mais poderosa do mundo, um império marítimo que a Espanha e Portugal teriam temido e invejado, se tivessem sabido do seu alcance. A reputação da Frota do Tesouro nunca chegou às costas europeias. Os exploradores portugueses e espanhóis viajaram no vazio de poder deixado pela China. Como os chineses, partiram em busca de riqueza, mas muito ao contrário deles, bateram-se ferozmente por territórios, por vantagens comerciais e políticas uns sobre os outros e por conquistas religiosas.

Impelido por estes imperativos, o avanço europeu nas regiões antigamente sob o domínio do comércio chinês foi

rápido. Em 1498, Vasco da Gama e os seus homens encontraram provas da desaparecida presença chinesa na África oriental: nativos que usavam barretes de seda verde adornados com franjas. Os habitantes falavam de fantasmas brancos que vestiam seda: uma memória distante da Frota do Tesouro, que visitara estas costas oitenta anos antes. Agora, em 1521, a Armada de Molucas de Fernão de Magalhães chegava às Filipinas, reclamando vastos territórios a que a China renunciara. Fernão de Magalhães, como outros europeus, não tinha conhecimento direto da Frota do Tesouro, mas tanto ele como os seus homens esbarravam constantemente com artefatos do desaparecido império chinês: seda, porcelana, escrita e pesos e medidas sofisticados estavam por todo o lado em evidência.

A experiência chinesa na diplomacia e comércio marítimos durara uma única geração, mas os europeus rapaces e temerários tinham vindo para ficar. Na altura em que Fernão de Magalhães chegou às Filipinas, a influência chinesa estava rapidamente a desvanecer-se e mesmo uma frota modesta como a Armada de Molucas podia contar com um grande impacto na região. A era da colonização chinesa acabara; a era da colonização espanhola estava a começar.

O espraçado arquipélago das Filipinas não existia nos mapas europeus e nem Fernão de Magalhães nem os seus pilotos sabiam o que pensar da sua descoberta. Fernão de Magalhães conduziu os seus navios para mais próximo da ilha de Samar, mas a uma ou duas milhas de terra, só encontrou rochedos implacáveis a erguerem-se das águas e nada que se assemelhasse a um porto seguro. Mudou de rumo mais uma vez, dirigindo-se para a diminuta Suluan, onde a armada ancorou para algumas horas de pausa.

Era o quinto domingo da Quaresma, com a Páscoa a aproximar-se rapidamente.

Apropriadamente, a Quaresma é dedicada a Lázaro, ressurgido dos mortos e, como ele, os sobreviventes membros da tripulação tinham vencido a doença,

recuperado as forças e perseverado. Fernão de Magalhães decidiu dar ao arquipélago o nome de Lázaro, mas a sua inspiração não durou muito. Vinte e um anos depois, outro explorador europeu, Villalobos, voltou a apelidá-lo Las Islas Filipinas em homenagem ao Rei Filipe II de Espanha.

A terra que Fernão de Magalhães avistou a seguir provou ser mais satisfatória do que Samar. A ilha Homonhon tinha na realidade um porto seguro e Fernão de Magalhães, com tremendo alívio, deu por fim ordens para lançarem a âncora.

Conduziu os seus homens a terra, para um oásis de densa floresta tropical, palmeiras e água em abundância, onde ergueram duas tendas de abrigo. Estavam por fim livres do fedor dos porões dos navios. Ao contrário, as suas narinas contraíam-se com as fragrâncias misturadas de palmeiras, areia molhada e vegetação a apodrecer. Mataram uma porca que tinham trazido de Guam e prepararam um grande festim. Durante algum tempo, as suas barrigas estiveram cheias e os marinheiros que tanto tinham sofrido satisfeitos.

Na segunda-feira, 18 de Março, viram um barco com nove homens aproximar-se vindo da direção de Suluan. Calculando os riscos e compensações inerentes ao seu segundo encontro com povos do Pacífico, Fernão de Magalhães certificou-se de que havia armas preparadas; ao mesmo tempo, reuniu um tipo diferente de arsenal: bugigangas brilhantes, caso o encontro viesse a ser pacífico.

Desta vez Fernão de Magalhães lidou com a situação de forma segura. «O capitão-general ordenou que ninguém se mexesse ou dissesse nada sem sua permissão», escreve Pigafetta. «Quando estas pessoas vieram ter connosco nessa ilha, imediatamente a que estava vestida de forma mais ornamentada se dirigiu ao capitão-general, mostrando que estava muito contente com a nossa vinda. E cinco das pessoas vestidas de forma mais ornamentada ficaram connosco, enquanto que as outras que tinham ficado no

barco foram buscar alguns que estavam a pescar e então foram todos juntos. O capitão, vendo que estas pessoas eram moderadas, ordenou que lhes dessem comida e bebida e presenteou-os com gorros vermelhos, espelhos, pentes, guizos... e outras coisas. E quando estas pessoas viram a maneira justa de proceder do capitão, deram-lhe peixe e um jarro de vinho de palma, a que chamam na sua língua vraca, figos com mais de trinta centímetros de comprimento [bananas] e outros mais pequenos com um sabor melhor e dois cocos... E fizeram sinais com as mãos que dentro de quatro dias nos trariam arroz, cocos e diversos outros alimentos.»

Talvez no final de contas tivessem descoberto o Paraíso, ou pelo menos uma pausa numa expedição já bem entrada no seu segundo ano. Todos os dias Fernão de Magalhães alimentava com leite de coco fornecido pelos generosos filipinos os marinheiros que ainda sofriam de escorbuto. Pigafetta entretanto andava intrigado com o método dos filipinos fermentarem o vinho de palma.

«Fazem uma abertura no coração da árvore no topo... de onde se distila ao longo da árvore um licor... que é doce com um toque de acidez. Depois pegam em canas tão grossas quanto a perna de um homem, com as quais retiram esse licor, atando-as à árvore desde a noite até de manhã e desde manhã até à noite, de forma que o dito licor sai a pouco e pouco.»

Talvez sob a influência de demasiado vinho de palma filipino, Pigafetta maravilhava-se com o coco e todos os seus usos. «Esta palmeira tem um fruto, chamado cocho, que é tão grande como a cabeça ou coisa parecida e a sua primeira casca é verde e com dois dedos de espessura, na qual se encontram certas fibras com que estas pessoas fazem as cordas com que prendem os barcos. Por baixo desta casca está outra, muito dura e mais espessa do que a de uma noz... E debaixo da dita casca existe uma parte central branca de um dedo de espessura que eles comem

com carne e peixe, como nós fazemos com o pão e tem o sabor de amêndoa... Do centro desta substância escorre uma água que é transparente e doce e muito refrescante, como uma maçã.» Os filipinos ensinaram aos seus visitantes como produzir leite a partir do coco, «como comprovamos por experiência». Tiravam a parte comestível de dentro da casca, misturavam-na com a secreção do coco e filtravam a mistura através de tecido. O resultado, diz o cronista «tornava-se como leite de cabra». Pigafetta ficou tão impressionado com a versatilidade do coco que declarou, com algum exagero, que duas palmeiras podiam sustentar uma família de dez pessoas durante cem anos.

O idílio durou uma semana, todos os dias trazendo novas descobertas e uma crescente intimidade com os seus amáveis anfitriões filipinos.

«Estas pessoas entraram em grande familiaridade e amizade connosco e fizeram-nos compreender várias coisas na sua língua e o nome de algumas ilhas que víamos diante de nós», comenta Pigafetta. «Tínhamos grande prazer na sua companhia, porque eram alegres e sociáveis.»

Mas Fernão de Magalhães quase destruiu o idílio quando convidou os filipinos a bordo do *Trinidad*. Incautamente mostrou aos seus convidados «toda a sua mercadoria, nomeadamente cravos-da-índia, canela, pimenta, nozes, noz-moscada, gengibre, macis, ouro e tudo o que estava no navio». Era evidente que sentia que já não estava entre ladrões. A sua confiança foi amplamente recompensada quando os filipinos pareceram reconhecer estas especiarias exóticas e preciosas e tentaram explicar onde se cultivavam localmente, a primeira indicação de que a armada se estava a aproximar das Ilhas das Especiarias.

Poder-se-á facilmente imaginar a reação de Fernão de Magalhães. Talvez conseguisse chegar às Molucas no final de contas.

Prestou então aos seus convidados uma invulgar honra, ou assim pensou, ordenando aos bombardeiros que

disparassem a sua «artilharia»—os grosseiros arcabuzes. O estrondo estilhaçou o silêncio e repercutiu nos montes distantes de Homonhom, aterrorizando os filipinos que, receando pela sua vida, «tentaram saltar do navio para o mar». O incidente poderia ter constituído uma gafe, um excesso de entusiasmo. Ou estava Fernão de Magalhães a tentar impressionar os indefesos ilhéus, e ele próprio, com o poder das suas armas? No mínimo, a exibição era uma partida cruel pregada a uma tribo tranquila que só o ajudara e protegera, a ele e aos seus homens. Fernão de Magalhães rapidamente tranquilizou os assustados filipinos e persuadiu-os a permanecer a bordo; ao mesmo tempo, não pôde deixar de notar que as suas armas lhe conferiam poder absoluto sobre os ilhéus, se alguma vez sentisse a necessidade de o exercer.

Depois de uma semana em Homonhom, Fernão de Magalhães deu ordens para levantarem ferro na segunda-feira 25 de Março, quando uma chuva fraca manchava a superfície da água. Quando os três navios pretos estavam prestes a sair do porto rumo oeste sudoeste, penetrando mais no arquipélago das Filipinas, em direção às Molucas, Pigafetta cometeu uma rara falta de bom senso.

«Fui para um dos costados do navio para pescar e pondo os meus pés num mastro que conduzia lá abaixo à despensa, eles escorregaram, pois estava de chuva, e caí ao mar, de forma que ninguém me viu. Quando já estava quase todo imerso, aconteceu a minha mão esquerda apanhar a ponta da talha da vela grande que estava a balouçar na água. Agarrei-me com força e comecei a gritar com tanta energia que fui salvo por um pequeno barco. Fui ajudado, não, creio, na verdade pelos meus méritos, mas pela misericórdia dessa fonte de caridade»—querendo dizer a Virgem Maria. Se Pigafetta não tivesse sido salvo, ter-se-ia afogado ali mesmo, ou teria sido recolhido pelos filipinos, e teria passado o resto da vida com eles, não conseguindo contar a sua incrível história.

Na noite seguinte, a tripulação avistou uma ilha que se distinguia por uma luminosidade avermelhada sem brilho, sinal inconfundível de fogueiras e perceberam que não estavam sozinhos. De manhã, Fernão de Magalhães decidiu arriscar uma aproximação e num ritual agora familiar, foram recebidos por outro pequeno barco, este trazendo oito guerreiros com intenções desconhecidas.

O escravo de Fernão de Magalhães, Henrique, dirigiu-se lhes num dialecto malaio e para espanto de Fernão de Magalhães os homens pareceram compreendê-lo e replicaram na mesma língua. Ninguém, nem mesmo Fernão de Magalhães, sabia como é que Henrique conseguia conversar com os ilhéus, mas o passado do escravo fornece algumas pistas valiosas. Fernão de Magalhães adquirira Henrique dez anos antes em Malaca, onde fora baptizado, e este seguira depois o seu senhor pela África e Europa. Se Henrique viera originariamente destas ilhas, tendo sido capturado em pequeno por caçadores de escravos de Samatra e vendido a Fernão de Magalhães num mercado de escravos em Malaca, a cadeia de circunstâncias explicaria o seu entendimento da língua local. Mas para além disso, significava que o criado de Fernão de Magalhães era, de fato, a primeira pessoa a dar a volta ao mundo e regressar a casa.

Quando os ilhéus «se colocaram ao lado do navio, relutantes em entrar e mantendo uma posição de alguma distância», o capitão-general tentou atraí-los com um «gorro vermelho e outras coisas atadas a um pedaço de madeira».

Mesmo assim mantiveram-se à distância.

Por fim, as ofertas de paz de Fernão de Magalhães foram colocadas numa tábua empurrada na direcção da canoa. Os homens no barco agarraram com entusiasmo nas prendas e remaram de volta a terra, onde, pressupôs Fernão de Magalhães, exibiram os troféus ao seu governante.

«Cerca de duas horas depois vimos dois balanghais aproximarem-se. São barcos grandes... cheios de homens, e

o seu Rei vinha no maior deles, sentado sob um toldo de folhas de palmeira. Quando o Rei se aproximou mais do navio almirante, o escravo falou com ele. O Rei compreendeu-o, pois nestes distritos os Reis sabem mais línguas do que as outras pessoas. Ordenou a alguns dos seus homens que subissem aos navios, mas manteve-se sempre no seu balanghais, a alguma distância do navio, até que os seus homens regressaram; e logo que eles regressaram ele partiu.» Fernão de Magalhães tentou comportar-se como um visitante atencioso, mas foi ultrapassado pela generosidade do Rei, que ofertou uma «grande barra de ouro e um cesto cheio de gengibre». Fernão de Magalhães educada mas firmemente recusou aceitar este tributo, mas manteve-se em termos tão amigáveis com os nativos que mudou o ancoradouro dos navios mais para perto da cabana do Rei, como símbolo da sua nova fidelidade.

Este encontro com povos indígenas estava a configurar-se como o mais pacífico e bem sucedido da armada desde a escala delirante no Rio de Janeiro. Um Rei disposto a dar ouro e gengibre poderia ter outros recursos e talvez até mulheres, mas a experiência mostrara a Fernão de Magalhães que os primeiros gestos podiam ser enganadores, se não mesmo francamente perigosos.

No dia seguinte, Sexta-feira Santa do ano de 1521, Fernão de Magalhães pôs à prova as suas relações com os ilhéus. Enviou Henrique a terra à ilha de Limasawa. Mesmo hoje, como parte do sul de Leyte nas Filipinas, Limasawa é uma ilha remota, inacessível, formada por quinze quilômetros quadrados de areia.

A ilha é notável pelas suas praias grandes, limpas e convidativas, ocasionalmente interrompidas por invulgares formações rochosas e grutas. Embora Fernão de Magalhães fosse o primeiro explorador europeu a chegar a Limasawa, não era o primeiro estrangeiro a encontrar aqui um porto

seguro. Sem o saber, chegara a um importante entreposto comercial.

Os mercadores chineses visitavam a ilha há cinco séculos, trazendo nos seus juncos artigos fabricados de forma sofisticada, como porcelana, seda e chumbos para a pesca; os ilhéus trocavam estes artigos por produtos das suas praias e florestas: algodão, cera, pérolas, nozes do bétele, conchas de tartaruga, cocos, batatas-doces e esteiras de folha de coqueiro. Os habitantes de Limasawa gozavam de reputação de hospitalidade e, mais importante, de honestidade. Em 1225, Chauju Kuo, um mercador chinês, descreveu o ordeiro processo de negócio; os habitantes de Limasawa, disse, levavam ordeiramente os produtos chineses que lhes tinham sido dados e voltavam sempre com o pagamento combinado. Por isso o aparecimento da armada, embora pouco usual, não era totalmente inesperado para os ilhéus, que estavam preparados para entrar em negociações com os seus convidados.

Quando chegou a terra, Henrique pediu ao soberano de Limasawa, Rajah Kolambu, para enviar mais alimentos para a frota, em troca dos quais seria dado o respectivo pagamento. Como tinha sido instruído, acrescentou «que ficariam muito satisfeitos connosco, pois ele [Magalhães] viera às ilhas como amigo e não como inimigo». O Rei respondeu favoravelmente ao pedido e veio em pessoa, com «seis ou oito homens», que subiram todos a bordo do navio almirante. «Abraçou o capitão-general a quem deu três potes de porcelana cobertos de folhas e cheios de arroz cru e duas grandes orades» — dourada, um peixe. Em troca, Fernão de Magalhães «deu ao Rei uma veste de tecido vermelho e amarelo feita à moda da Turquia e um belo gorro vermelho... Depois o capitão-general mandou pôr uma colação à frente deles e disse ao Rei através de um escravo que desejava ser casicasicom ele. O Rei replicou que também desejava entrar nas mesmas relações com o capitão-general».

Era uma afirmação forte. Ser casicasi significava que Fernão de Magalhães desejava tornar-se irmão de sangue do Rei da ilha, uma cerimônia que exigia a mistura dos seus sangues. «Ambos cortaram o peito», diz Ginés de Mafra, «e o sangue foi vertido para uma vasilha e misturado com vinho e cada um deles bebeu metade.»

A atitude de Fernão de Magalhães em relação aos povos indígenas tinha sofrido uma revolução. Onde estivera pronto a converter, raptar e, quando Lhe apeteceu, mesmo matar os gigantes da Patagônia, sentia agora uma genuína afinidade com este soberano filipino. Fez confidências ao Rei e em breve estava a tentar explicar como a Armada de Molucas navegara através do globo.

«Levou o Rei ao tombadilho do navio que está situado por cima da popa e mandou trazer a sua carta dos mares e a bússola. Disse ao Rei como é que tinha descoberto o estreito a fim de poder viajar para mais longe e quantas luas estivera sem ver terra, com que o Rei ficou espantado.»

O entendimento quase se desfez quando Fernão de Magalhães decidiu pedir a um dos seus artilheiros para fazer uma demonstração com um arcabuz e o espetáculo, só fumo e fogo e barulho, fez com que «os nativos... se assustassem muito». A experiência recente devia ter prevenido Fernão de Magalhães que uma demonstração de força era tentar o desastre, mas não conseguiu resistir ao impulso de impressionar o Rei com o poder das armas europeias.

Fernão de Magalhães fez uma demonstração ainda mais espantosa quando trouxe um dos seus homens, todo vestido com uma armadura dos joelhos ao pescoço; então três outros europeus, «armados com espadas e adagas...

atacaram-no em todas as partes do corpo». Quando os golpes atingiram e ricochetearam na armadura, o barulho do metal a bater em metal ecoando pela água, «o Rei ficou sem fala». O Rei parecia pensar que estes visitantes possuíam poderes sobre-humanos. Nenhum homem poderia

ter resistido à chuva de golpes, contudo era o que o soldado com a armadura tinha feito.

Satisfeito com a reação do Rei ao espetáculo das espadas, Fernão de Magalhães deu instruções a Henrique, seu escravo e tradutor, para dizer ao Rei que «um desses homens armados valia por cem dos seus próprios homens» e vangloriou-se da sua armada trazer duzentos guerreiros equipados com armaduras e armas—espadas, alabardas e adagas. A mensagem era clara: um líder sensato faria bem em ter Fernão de Magalhães como aliado em vez de o antagonizar. A recuperar do choque do que acabara de ver, o Rei apressou-se a concordar que um único guerreiro com armadura valia cem nativos.

A Armada de Molucas de Fernão de Magalhães transportava armas suficientes para equipar um pequeno exército. O número absoluto de armas refletia a crescente confiança nas armas da parte de Espanha e de Portugal. Ambas as nações dependiam da pólvora, que aparecera na Europa no início do século XIV.

A pólvora chegou de forma lenta à península ibérica, mas quando pegou, os espanhóis e os portugueses embarcaram numa corrida às armas com um sentimento de urgência mortal. Pequenas fábricas de pólvora locais surgiram em toda a Espanha; e por fim uma grande fábrica de pólvora patrocinada pelo governo apareceu em Burgos. A procura de pólvora cresceu ao mesmo tempo que a procura de armas e canhões e o número de fundições em toda a Espanha e Portugal aumentou à medida que os dois países se armavam para competir pelo domínio global. Foi apenas uma questão de tempo até as armas encontrarem o seu lugar a bordo dos navios de ambas as nações, ao princípio para defenderem os seus portos e mais tarde para protegerem as tripulações nas viagens de exploração.

As armas mais poderosas a bordo dos navios de Fernão de Magalhães eram as três bombardas. A bombardas era um canhão feito de ferro forjado. Concebido para utilização no

mar, estava equipado com anéis para a içar para dentro e para fora dos navios. No tombadilho de um navio, a bombardarda repousava num berço de madeira ao qual estava atada com firmeza. Podia disparar quase tudo—pedras, ferro e projéteis de chumbo, mas a descarga mais letal era um cubo de ferro coberto por um revestimento de chumbo. Para disparar uma bombardarda, o bombardeiro chegava um pavio aceso a um ouvido que levava a uma pequena câmara que continha um rastilho de pólvora; este rastilho por sua vez accionava a carga principal expelindo a descarga com um grande troar explosivo ao mesmo tempo que a bombardarda estremecia no seu berço maciço. A bombardarda não tinha grande precisão, mas o seu projétil pesado conseguia infligir danos consideráveis num casco. A frota também transportava sete armas de carregar pela culatra chamadas falcões. Eram mais pequenas que as bombardardas e suficientemente leves para os marinheiros as transportarem nos batéis. A frota também trazia três pasamuros, outro tipo de arma; quase sessenta versos, uma espingarda grosseira que conseguia disparar descargas de pedras; cinquenta espingardas; três toneladas de pólvora; e pelo menos esse peso em projéteis.

Embora estas armas de fogo pudessem ser extremamente eficazes, eram também de pouca confiança. Sempre que um artilheiro disparava uma arma, arriscava um ferimento ou a morte. As armas e canhões estavam sujeitos a explodir ou a crepitar de forma inofensiva. O arcabuz colocava perigos especiais. Utilizava um mecanismo de mecha, um pequeno recipiente que continha a pólvora ao lado do cano da arma; a mecha de dois metros e meio tinha de ser sempre acesa, o que eliminava o efeito surpresa em combates noturnos. Para manter o comprimento da mecha, o artilheiro puxava-a à mão, arriscando-se a sofrer algum ferimento. Mesmo que um artilheiro habilidoso o conseguisse disparar, as balas não

conseguiram penetrar numa armadura e o seu alcance real era menos de algumas dezenas de metros.

Naquele momento, os fabricantes de armas estavam a modificar o grosseiro mecanismo de mecha para o transformar num outro que produzia uma faísca, mas essa melhoria chegou tarde de mais para os artilheiros de Fernão de Magalhães conseguirem tirar proveito dela. Se a expedição tivesse saído apenas um ano depois, teria trazido com ele armas mais avançadas e o resultado da viagem poderia ter sido diferente.

Para um verdadeiro combate, as armas que eram mais importantes eram as espadas, facas e armas de vara mais tradicionais, que a Espanha aperfeiçoara a um alto nível. Os navios transportavam quase um milhar de lanças (quatro para cada membro da tripulação), várias centenas de azagaias e piques com ponta de aço e uma dúzia de lanças de arremesso. Também transportavam alabardas—uma arma especialmente terrível composta por uma lâmina montada numa haste com dois punhos. Utilizada adequadamente, uma alabarda podia cortar um homem ao meio. Havia pelo menos sessenta bestas e centenas de setas para equipá-las.

Como complemento das armas, a frota transportava cem conjuntos de armaduras (em vez dos duzentos que Fernão de Magalhães afirmara ter), compostas por corseletes, couraças, elmos e viseiras. Fernão de Magalhães trouxera a sua própria armadura de luxo, que incluía uma cota de malha, armadura para o corpo e seis espadas. O elmo era encimado por uma plumagem brilhante. Com as suas armas de fogo e armaduras, os homens da frota de Fernão de Magalhães acreditavam ser os senhores de tudo o que viam. Para Fernão de Magalhães, a combinação das armas de fogo e das armaduras dava à armada um poder inigualável sobre os povos das ilhas, ideia essa que lhe havia de custar caro.

Logo que Fernão de Magalhães terminou a sua exibição militar, solicitou formalmente que dois emissários

inspecionassem as cabanas e depósitos de alimentos da ilha. O Rei rapidamente assentiu e o capitão-general escolheu Pigafetta e outro membro da tripulação, cujo nome o cronista atento aos pormenores ignorou. Depois dos meses no mar, de se manter afastado de complicações durante o motim e de evitar à justa um grande desastre quando caiu pela borda fora, esta era a grande oportunidade de Pigafetta se distinguir como diplomata.

Mal pôs o pé em terra, encontrou luxos que já não via desde que deixara a Espanha. «Quando cheguei a terra, o Rei ergueu as mãos para o céu e depois voltou-se para nós dois. Fizemos o mesmo em relação a ele como fizeram todos os outros.» Era um espetáculo magnífico, «enfeitado de forma imponente» e «o homem com melhor aspecto que vimos entre aquelas pessoas». O cabelo «extremamente preto» pendia-lhe até aos ombros e trazia dois grandes brincos de ouro. «Usava um pano de algodão bordado com seda, que o cobria da cintura até aos joelhos. De lado tinha uma adaga pendurada, cujo punho era algo comprido e todo de ouro e a bainha de madeira trabalhada. Tinha três pintas de ouro em todos os dentes e estes pareciam estar ligados com ouro.» As tatuagens cobriam todos os pedaços do seu corpo perfumado e reluzente. As mulheres, observou Pigafetta, «estão vestidas com panos da cintura para baixo e têm o cabelo preto que chega até ao chão. Têm buracos nas orelhas que estão cheios de ouro».

Havia ouro por todo o lado, em joias, taças e pratos; estava em evidência em toda a habitação do Rei. O metal precioso, soube Pigafetta, era facilmente extraído de minas na ilha em «pedaços tão grandes como nozes e ovos».

Toda a gente, parecia, mascava constantemente um fruto que se assemelhava a uma pêra. «Cortam-no em quatro partes e depois embrulham-no com as folhas da respectiva árvore, a que chamam bétele... Misturam-no com um pouco de cal e quando já o mascaram completamente, cospem-no. Faz com que a boca fique extremamente vermelha. Todas as

pessoas nestas partes do mundo o usam, pois é muito refrescante para o coração e se cessassem de o utilizar morreriam.»

Pigafetta teve pouco tempo para ficar de boca aberta. «O Rei pegou-me na mão; um dos seus chefes pegou no meu companheiro e conduziram-nos para baixo de uma cobertura de bambu, onde havia um balanghaixUo comprido quanto oitenta dos palmos da minha mão... Sentamo-nos na popa desse balanghai, conversando constantemente através de sinais. Os homens do Rei estavam de pé à nossa volta num círculo com espadas, adagas, lanças e broqueis. O Rei mandou vir uma travessa de porco e um grande jarro cheio de vinho. A cada pedaço de comida que engolíamos, bebíamos uma taça de vinho... A taça do Rei estava sempre coberta e ninguém bebia dela a não ser ele e eu. Antes do Rei pegar na taça para beber, levantava a mão fechada para o céu e depois na minha direção; e quando estava prestes a beber, estendia o punho da mão esquerda na minha direção. Ao princípio pensei que estava prestes a bater-me. Depois bebeu.

Fiz o mesmo em relação ao Rei. Todos fazem esses sinais na direção uns dos outros quando bebem.»

O jantar foi anunciado e era realmente um festim real. «Foram trazidas duas grandes travessas de porcelana, uma cheia de arroz e a outra de porco com o seu molho.» Por respeito para com o Rei, Pigafetta, um católico praticante, forçou-se a deixar passar um dos seus próprios costumes religiosos. «Comi carne na Sexta-feira Santa», confessa, «pois não consegui evitá-lo.» Durante a refeição, Pigafetta ofereceu ao Rei uma apresentação que causou uma sensação quase tão grande quanto a demonstração de força de Fernão de Magalhães: foi o poder da palavra escrita. Pigafetta aliciou o Rei a nomear diversos objetos que os rodeavam e registou uma transcrição fonética. «Quando o Rei e os outros me viram a escrever e quando lhes li os vocábulos deles, ficaram muito espantados.»

Depois da demonstração, «fomos ao palácio do Rei»—na realidade, «um palheiro coberto de folhas de bananeira e palmeira. Estava construído bem acima do solo em estacas altas de madeira e era necessário subir escadas.» Logo que toda a gente tinha trepado para dentro da estrutura pouco sólida, «o Rei fez-nos sentar numa esteira de bambu com as pernas cruzadas como alfaiates. Passada uma meia hora trouxeram uma escudela de peixe assado cortado aos pedaços e gengibre acabado de colher e vinho. O filho mais velho do Rei, que era o príncipe, veio ter connosco, após o que o Rei lhe disse para se sentar perto de nós e ele assim fez». Seguiu-se mais festim; Pigafetta afirma que se conseguiu aguentar, mas que «o meu companheiro ficou inebriado com tanta comida e bebida». Por fim o Rei, com o apetite saciado, retirou-se para dormir, deixando o príncipe com eles. Pigafetta e o príncipe embriagado dormitaram no frágil palácio em esteiras de bambu «com almofadas feitas de folhas».

De manhã, o Rei voltou, pegou em Pigafetta «pela mão» mais uma vez e ofereceu-lhe outra refeição sumptuosa, mas antes do festim acabar, o batel veio buscar os europeus. Fernão de Magalhães achava que já chegava; além disso, a Páscoa aproximava-se rapidamente.

A relutância de Pigafetta em regressar ao fétido Trinidad com o seu ambiente de caserna pode ser facilmente imaginada. «Antes de irmos embora, o Rei beijou as nossas mãos com grande alegria e nós as dele. Um dos seus irmãos, o Rei de outra ilha, e três homens vieram connosco. O capitão-general quis que ele jantasse connosco e deu-lhe muitas coisas.»

«Cedo na manhã de domingo, o último de Março, e Dia de Páscoa, o capitão-general enviou o capelão a terra para celebrar a missa», escreve Pigafetta sobre aquele dia santo. Explicaram a importância da ocasião ao Rei, para que ele não sentisse que era necessário alimentar toda a gente outra vez, mas nem ele nem o seu real irmão conseguiram

resistir e mandaram dois porcos recentemente mortos aos europeus. E depois alguns dos ilhéus decidiram tomar parte na cerimônia religiosa.

Logo que a missa começou, os ilhéus caíram gradualmente sob o seu jugo encantatório, mal compreendendo o significado do ritual, mas, a julgar pela descrição de Pigafetta, sentindo mesmo assim o seu poder espiritual. «Quando chegou a hora da missa, fomos a terra com cerca de cinquenta homens, sem armadura, mas com as nossas outras armas, e vestidos com as nossas melhores roupas. Antes de chegarmos à praia, com os nossos barcos, seis armas foram disparadas como sinal de paz. Desembarcamos; os dois Reis abraçaram o capitão-general e colocaram-no entre eles. Fomos em marcha ordenada até ao local consagrado, que não ficava longe da praia. Antes do início da missa, o capitão-general aspergiu o corpo inteiro dos dois Reis com água perfumada. A missa foi celebrada. Os Reis avançaram para beijar a cruz como nós fizemos, mas não participaram na Eucaristia. Quando o corpo de Nosso Senhor foi erguido ao alto, mantiveram-se de joelhos e veneraram-no com as mãos postas. Os navios dispararam imediatamente toda a artilharia quando o corpo de Cristo foi erguido, tendo o sinal sido dado de terra com mosquetes. Depois da conclusão da missa, alguns dos nossos homens comungaram.»

Depois da cerimônia solene, era altura de celebrar. Para divertir e impressionar os seus anfitriões, Fernão de Magalhães organizou um torneio de esgrima «com que os Reis ficaram muito satisfeitos».

A seguir Fernão de Magalhães ordenou aos seus homens que mostrassem a cruz, completa com «pregos e a coroa» e explicou aos Reis que o seu próprio soberano, o Rei Carlos I, lhe dera estes objetos «para que onde quer que ele fosse pudesse colocar estes símbolos». Agora queria pôr a cruz na ilha deles, «pois sempre que algum dos nossos navios viesse de Espanha, saberia que tínhamos estado aqui pela

cruz e não faria nada que lhes desagradasse ou prejudicasse as suas fazendas». Fernão de Magalhães queria colocar a cruz «no cimo da montanha mais alta» e explicou os muitos benefícios de a exibir como tinha proposto. Por um lado, «nem trovões, nem relâmpagos, nem tempestades os prejudicariam no mínimo» e por outro, «se algum dos homens deles fosse capturado, seria libertado de imediato quando aquele sinal fosse mostrado». Os Reis aceitaram reconhecidos a cruz como símbolo, sem terem a mínima ideia do que realmente significava.

Fernão de Magalhães fez perguntas sobre as crenças religiosas dos ilhéus. «Eles responderam que não prestavam culto a nada, mas que erguiam as mãos apertadas e os rostos para o céu; e que chamavam ao seu deus "Abba".» Fernão de Magalhães indicou que o deus deles parecia tranquilizadamente familiar, «e, vendo isso, o primeiro Rei ergueu as mãos para o céu e disse que desejava ser possível ele fazer o capitão-general perceber o seu amor por ele».

A discussão voltou-se para a política. Fernão de Magalhães perguntou se o Rei tinha alguns inimigos; e se assim fosse, Fernão de Magalhães «iria com os seus navios destruí-los e fazer com que obedecessem». Ao fazer esta oferta, esperava fortalecer a sua ligação e estabelecer uma presença espanhola permanente no arquipélago recentemente descoberto. Acontece que o Rei disse que havia «duas ilhas que lhe eram hostis, mas... não era boa altura para lá ir». Ao ouvir isto, Fernão de Magalhães ficou com sentimentos guerreiros: «O capitão-general disse-lhe que se Deus lhe permitisse voltar outra vez a estas partes, traria tantos homens que faria os inimigos do Rei sujeitarem-se a ele pela força». Era uma oferta curiosa porque nada na carta régia de Carlos I mencionava combates em guerras tribais ou conversões em massa ao Cristianismo; era suposto «ir à procura do Estreito», demonstrar que as Ilhas das Especiarias pertenciam à

Espanha e regressar com navios carregados de especiarias. Agora punha de lado os seus objetivos comerciais a favor de conversões e conquistas. Fernão de Magalhães ordenou aos seus homens que formassem de novo; dispararam as suas armas para o céu silencioso como gesto de despedida «e o capitão tendo abraçado os dois Reis, despedimo-nos».

Fernão de Magalhães e os membros da tripulação voltaram por breves instantes aos navios para irem buscar a cruz e depois fizeram uma subida exaustiva ao cume da montanha mais alta da zona. «Depois da cruz ter sido erguida na sua posição, todos repetimos um pai-nosso e uma ave-maria e adoramos a cruz; e os Reis fizeram o mesmo. Depois descemos pelos campos cultivados deles e fomos até ao local onde estava o balanghai. Os Reis mandaram vir alguns cocos para que pudéssemos refrescar-nos.»

Considerando o seu trabalho feito, Fernão de Magalhães anunciou a sua intenção de partir na manhã seguinte. Apesar de todos os porcos e arroz e vinho que os Reis lhes tinham ofertado, o capitão-general declarou que precisava de ainda mais alimentos e os Reis recomendaram a ilha de Cebu como lugar conveniente para procurar provisões. A decisão de Fernão de Magalhães de viajar até Cebu perturbou Pigafetta, que a descreveu como «infortunada». Mas Cebu em si mesma não colocava nenhum perigo para Fernão de Magalhães; era antes a sua determinação em formar uma aliança com governantes locais amigáveis, guerreando os seus inimigos. Procurando problemas, era certo que os encontraria por fim.

Fernão de Magalhães pediu ao Rei pilotos para escoltar a frota até Cebu e o Rei anuiu satisfeito, mas de manhã, pediu «por amor dele para esperar dois dias até que colhesse o seu arroz e tratasse de outras pequenas coisas. Pediu ao capitão-general para lhe enviar alguns homens para o ajudarem, para que tudo se pudesse fazer mais cedo; e disse que tencionava ser ele próprio a servir como nosso

piloto». Fernão de Magalhães concordou, «mas os Reis comeram e beberam tanto que dormiram o dia inteiro. Alguém disse para os desculparmos porque estavam ligeiramente doentes».

Com a partida atrasada por quarenta e oito horas, Fernão de Magalhães pôs-se a negociar com os ilhéus, mas imediatamente deparou com obstáculos. «Uma dessas pessoas trouxe-nos... arroz e também oito ou dez bananas amarradas para as trocar por uma faca que no máximo valia três catrini» — uma moeda veneziana de pouco valor. «O capitão-general, vendo que o nativo não se interessava por mais nada, senão por uma faca, chamou-o para ver outras coisas. Pôs a mão na carteira e queria dar-lhe um real.» O nativo recusou a valiosa moeda. «O capitão-general mostrou-lhe um ducado, mas também ele não queria aceitar aquilo.» Fernão de Magalhães continuou a oferecer moedas de valor crescente, mas era sempre a mesma reação; o nativo «não aceitava nada senão a faca». Por fim, Fernão de Magalhães cedeu e deu-lhe. Mais tarde, quando um membro da tripulação foi a terra buscar água, foi-lhe oferecida uma grande coroa feita de ouro em troca de «seis colares de contas de vidro», mas Fernão de Magalhães bloqueou o negócio, «para que os nativos aprendessem logo ao princípio que dávamos mais valor à nossa mercadoria do que ao ouro deles». O ouro era muito mais valioso do que os colares de contas, mas Fernão de Magalhães não queria que os ilhéus soubessem como os europeus consideravam o ouro precioso. Deu instruções aos seus homens para o tratarem tal e qual como outro metal qualquer. A artimanha funcionou e a armada, trocando ferro por ouro, quilo por quilo, adquiriu grandes riquezas. O ouro que tinham adquirido com tanta facilidade valeria uma fortuna em Espanha, mas as especiarias que Fernão de Magalhães esperava encontrar eram ainda mais valiosas do que esse ouro.

A armada continuou a sua peregrinação pelo arquipélago das Filipinas, esquivando-se a recifes tão traiçoeiros que até os pilotos nativos hesitavam. Ao longo do caminho—é impossível saber com precisão onde—aportaram a uma ilha que Pigafetta apelidou Gatigan. Em terra, os membros da tripulação ficaram fascinados com a profusão de morcegos; «raposas voadoras», chamaram às criaturas quando elas picavam sobre os navios e desapareciam como setas na selva densa à procura do seu alimento principal, fruta. As raposas voadoras atingiam proporções espantosas; Pigafetta afirma que eram tão grandes quanto águias. Alguns marinheiros intrépidos até capturaram uma das criaturas e comeram-na. A carne de morcego, afirma, tinha um sabor semelhante ao de uma ave de capoeira.

Deixando Gatigan incólume, a frota prosseguiu para Cebu. No seu diário de bordo, Francisco Albo traça o caminho enquanto avançavam com dificuldade através daquele reino encantado: «Saímos de Limasawa e fomos para norte em direção à ilha de Seilani, depois do que rodeamos a dita ilha para noroeste 10 graus. Aí vimos três ilhas rochosas e desviamos a nossa rota para oeste cerca de 10 léguas tendo chegado a duas ilhotas. Aí ficamos nessa noite e na manhã seguinte partimos na direção sul sudoeste cerca de 12 léguas, até 10,33 graus. Nesse ponto entrámos num canal entre duas ilhas, uma das quais se chama Mactan e a outra Cebu. Cebu, tal como as ilhas de Limasawa e Suluan, estende-se norte este e sul oeste. Entre Cebu e Seilani avistamos uma terra muito soberba para norte, que se chama Baibai. Diz-se que tem ouro em quantidades consideráveis e que está bem fornecida de alimentos e que é uma extensão tão grande de terra que os seus limites são desconhecidos.»

Albo avisa que o caminho, apesar de toda a sua bela paisagem, escondia perigos.

«De Limasawa, Seilani e Cebu, no caminho seguido para sul, guardai-vos dos muitos baixios, que são muito

traíçoeiros. Por causa deles, uma canoa que nos estava a guiar por esse caminho recusou prosseguir. No início do canal de Cebu e Mactan, viramos para oeste por um canal intermédio e chegamos à cidade de Cebu.»

À medida que uma sucessão de dias quentes e úmidos e noites apaixonadas nas Filipinas decorria, o descontentamento entre a tripulação diminuía. Desta vez não se falava em motins. Todos os membros da tripulação tinham consciência das proezas da armada. Tinham conquistado um imenso oceano e dissipado um milhar de anos de acumulação de conceitos errados sobre o mundo. Tinham navegado todo o caminho entre o Ocidente e o Oriente, demonstrando que a terra era um globo. E estavam a começar a saborear as mulheres disponíveis, a comida exótica e alusões fascinantes às Ilhas das Especiarias com que sonhavam há tanto tempo. Contudo uma sombra pairava sobre Fernão de Magalhães. Mesmo que o resto da expedição decorresse sem falhas e não perdesse outro navio ou marinheiro na sua busca das especiarias, muito haveria a pagar quando regressasse a Espanha por ter abandonado Juan de Cartagena e o padre numa ilha deserta. Nunca poderia regressar a casa com honra e por isso prosseguia com vigor, fugitivo da sociedade, cativo dos ventos do destino.

Capítulo X—A BATALHA FINAL.

*É aquilo o seu cavername,
A grade por onde afronte
Do Sol ardente rompia?
Há uma Mulher - mais ninguém?
O que é aquilo—É uma MORTE?
São duas, se vejo bem?
É par daquela mulher
A MORTE que ali vem?*

Quando a Armada de Molucas se aproximou das costas arenosas e sombreadas com palmeiras de Cebu, os membros da tripulação puderam ver que a ilha abrigava o povo mais próspero que já tinham encontrado até à altura naquela viagem. Observaram aldeia atrás de aldeia a emergir como por magia da escuridão da selva; os habitantes pareciam plácidos e bem alimentados e não particularmente assustados com os navios estranhos. As suas cabanas, erguendo-se de estacas em grupos de cinco ou seis, assemelhavam-se a quintas ou até pequenas herdades. Por cima, palmeiras altas tapavam o céu e lançavam largas faixas de sombra. Em frente, estendendo-se a partir da orla da água, linhas de pesca entrecruzavam-se na água pouco profunda e, um pouco mais longe de terra, proas rápidas, algumas propulsionadas por velas de cores brilhantes, outras por remos, vinham ao encontro da frota que chegava. Os homens da armada já não tinham de lutar com gigantes nômadas ou tribos errantes a viver nos confins do mundo. Aqui estava a civilização, ou pelo menos uma aparência de civilização.

«Ao meio-dia de domingo, 7 de Abril», regista Pigafetta, «entramos no porto de Cebu, passando por muitas aldeias, onde vimos muitas casas construídas sobre barrotes. Ao

aproximarmo-nos da cidade, o capitão-general ordenou que os navios desfraldassem as suas bandeiras. As velas foram amainadas e aprestadas como para uma batalha e toda a artilharia foi disparada, algo que causou muito medo nestes povos.»

Logo que os navios lançaram a âncora, Fernão de Magalhães despachou o seu filho ilegítimo, Cristóvão Rebelo, «como embaixador ao Rei de Cebu», junto com o escravo Henrique para servir de intérprete. Chegando a terra, Rebelo e Henrique «encontraram uma grande multidão de pessoas junto do Rei, todas elas assustadas com as bombardas». Para tranquilizar os habitantes perturbados, Henrique explicou que era costume da frota disparar as armas «quando entravam naquelas terras, em sinal de paz e amizade». As suas palavras tiveram o efeito desejado e em breve o chefe da tribo estava a perguntar o que podia fazer por eles.

Henrique avançou de novo e anunciou que o seu capitão devia vassalagem ao «maior Rei e príncipe do mundo e que ia descobrir as Molucas». O seu capitão decidira passar por aqui «por causa das boas referências que dele tivera da parte do Rei de Limasawa e para comprar alimentos». Impressionado, o Rei deu as boas-vindas aos visitantes, mas avisou que «era costume deles que todos os navios que entravam nos seus portos pagassem tributo». Há apenas quatro dias, um junco de Sião «carregado de ouro e escravos» aportara na ilha e pagara o seu tributo. Para apoiar a sua história, o Rei apresentou um mercador árabe de Sião que ficara para trás. O mercador explicou que era necessário pagar tributo aos governantes locais em troca de uma passagem segura por aquelas bandas e incitou Fernão de Magalhães a seguir o seu exemplo.

Fernão de Magalhães escarneceu da posição tolerante dos árabes em relação aos ilhéus e recusou pagar a quem quer que fosse. Considerava a população local como presas, como seus criados e como gentios, não como iguais, e

tencionava reclamar o seu território para a Espanha e as suas almas para a Igreja. As negociações entre Fernão de Magalhães e o Rei de Cebu falharam quando Fernão de Magalhães—através de Henrique—insistiu que o seu Rei era o maior de todo o mundo e que a Armada de Molucas nunca pagaria tributo a um governante menor. Acabou por declarar que «se o Rei queria paz teria paz, mas se preferia a guerra, [então teria] guerra».

Nesta altura o mercador de Sião proferiu algumas palavras que Pigafetta supôs significarem: «Tomai bom cuidado, O Rei, com o que fazeis, pois estes homens são daqueles que conquistaram Calecute, Malaca e toda a Índia Maior. Se lhes prestardes uma boa recepção e os tratardes bem, será bom para ti, mas se os tratares mal, tanto pior será para ti.» Henrique secundou o conselho do mercador; se o Rei recusasse ceder, o capitão-general «enviaria tantos homens que o destruiriam». O Rei sensatamente replicou que iria conferenciar com os seus chefes de tribo e voltaria no dia seguinte. Como sinal das suas intenções pacíficas, ofereceu aos homens que tinham ido a terra uma «refeição de muitos pratos, todos feitos de carne e servidos em escudelas de porcelana, além de muitos jarros de vinho» e enviou-os a tropeçar alegremente de volta aos navios que esperavam, onde contaram a Fernão de Magalhães (e ao sempre presente Pigafetta) os pormenores da conversa. Apesar das suas palavras beligerantes, Fernão de Magalhães possuía um trunfo diplomático, o Rei de Limasawa, que viera também nesta etapa da viagem e se prestou a «falar ao Rei da grande gentileza do nosso capitão-general».

As palavras suaves do Rei local tiveram o efeito desejado e na manhã de segunda-feira, o notário da armada, acompanhado por Henrique, teve uma reunião formal com o Rei de Cebu, «Rajá», ou Rei Humabon, na transcrição de Pigafetta. Desta vez, Humabon ofereceu-se para pagar

tributo ao Rei mais poderoso do mundo, em vez de o exigir para si. O impasse estava desfeito.

Fernão de Magalhães manifestou o seu apreço pela generosa oferta de Humabon e anunciou que «negociaria só com ele e mais ninguém». Incitado pelo Rei de Limasawa, o governante de Cebu ofereceu-se para se tornar irmão de sangue de Fernão de Magalhães; o capitão-general só tinha de enviar «uma gota do sangue do seu braço direito e ele faria o mesmo como sinal da mais sincera amizade».

Quase sem esforço, Fernão de Magalhães encontrara um lar em Cebu.

No dia seguinte, terça-feira, Fernão de Magalhães teve mais boas notícias: o Rei de Limasawa anunciou que Humabon estava a preparar um grande festim para enviar para os navios «e que depois do jantar enviaria dois dos seus sobrinhos com outros notáveis para fazer a paz com ele». Depois de receber reconhecido os alimentos, Fernão de Magalhães decidiu fazer outra demonstração de força e exibiu um marinheiro vestido com uma armadura, cujo espetáculo de um combate ao estilo europeu previsivelmente alarmou o emissário de Cebu, «que parecia mais inteligente do que os outros». Mais uma vez, Fernão de Magalhães se aproveitou da situação: «O capitão-general disse-lhe para não ficar assustado, pois os nossos braços eram suaves para com os nossos amigos e duros para com os nossos inimigos; tal como os lenços limpam o suor assim os nossos braços derrotavam e destruíaam todos os nossos adversários e os inimigos da nossa fé.»

A lição teve o efeito desejado.

Logo que Fernão de Magalhães alternadamente, impressionara e intimidara os habitantes de Cebu, as relações entre os dois prosseguiram como um conto num livro de histórias. O sobrinho do Rei veio a bordo do *Trinidad*, acompanhado por uma comitiva de oito chefes tribais, para jurar lealdade. Dando audiência, Fernão de Magalhães desempenhou com gosto o papel de magnânimo

potentado: «O capitão-general estava sentado numa cadeira de veludo vermelho, os homens mais importantes do navio em cadeiras de pele e os outros em esteiras sobre o chão. O capitão-general perguntou-lhes através de um intérprete... se aquele príncipe... tinha poder para fazer a paz... O capitão-general disse muitas coisas relativas à paz e que rezava a Deus que a confirmasse no céu. Eles disseram que nunca tinham ouvido aquelas palavras, mas que tinham grande prazer em as ouvir. O capitão-general, vendo que eles escutavam e respondiam de boa vontade, começou a avançar argumentos para os induzir a aceitar a fé.»

Levantando-se da sua cadeira especial, Fernão de Magalhães abruptamente mudou de assunto, querendo saber quem sucederia ao Rei depois da sua morte.

«Eles replicaram que o Rei não tinha filhos, mas sim muitas filhas, e que este príncipe que era seu sobrinho tinha como esposa a filha mais velha do Rei, e por causa dela era chamado príncipe. E disseram além disso que, quando o pai e a mãe ficavam velhos já não se lhes prestava atenção e os filhos mandavam neles.»

Este estado de coisas impressionou Fernão de Magalhães como sendo contrário aos Mandamentos e passou a explicar alguns princípios da Bíblia. «Deus fez o céu, a terra, o mar e tudo o resto e que Ele nos mandara honrar pai e mãe e que quem quer que fizesse de outro modo era condenado ao fogo eterno; que todos descendíamos de Adão e Eva, os nossos primeiros pais; que temos uma alma imortal.»

A sua eloquência deve ter sido altamente persuasiva porque «todos alegremente rogaram ao capitão-general que lhes deixasse dois homens, ou pelo menos um, para lhes ensinar a fé». Fernão de Magalhães explicou que não podia deixar ninguém para trás com eles, mas que se quisessem, o sacerdote da armada, o padre Valderrama, teria todo o prazer em baptizar os habitantes de Cebu e quando eles voltassem, trariam padres e frades para os ensinarem.

Pigafetta relata que os chefes tribais, Fernão de Magalhães e os que estavam a assistir ficaram todos tão excitados com a perspectiva que toda a gente «chorou de grande alegria». Podemos apenas imaginar qual o significado que o ritual do batismo, altamente emotivo, tinha para os filipinos, mas significava algo muito específico para Fernão de Magalhães. O batismo, uma palavra derivada do grego batismos, significava imersão e carregava com ela a ideia de limpar a alma do pecado e renascer na fé cristã.

Antes de começar a sério, Fernão de Magalhães avisou os habitantes de Cebu para não se converterem ao Cristianismo apenas para conquistarem as suas boas graças e prometeu não «causar nenhum aborrecimento aos que desejassem viver segundo as suas próprias normas». Mas, disse, os cristãos receberiam tratamento preferencial. «Todos gritaram a uma só voz que não se estavam a tornar cristãos por medo ou para nos agradar», regista Pigafetta, «mas por sua própria vontade.»

Fernão de Magalhães ficou tão animado com esta resposta que prometeu deixar um conjunto de armaduras quando se fosse embora—só um—como prova de gratidão.

Levantou também a questão altamente delicada do sexo entre os seus homens e as mulheres de Cebu. «Não podíamos ter relações com as mulheres deles sem cometermos um grande pecado, uma vez que elas eram gentias; e assegurou-lhes que se se tornassem cristãos, o diabo já não lhes apareceria, excepto no último momento da sua morte.» Fernão de Magalhães implicou que seria um pecado menor relacionar-se intimamente com mulheres de Cebu que tivessem sido baptizadas e a tripulação, tão ávida de sexo como de comida, de imediato aproveitou essa pequena abertura. Mas não há qualquer sugestão de que ele próprio tenha tido alguma relação íntima com qualquer das mulheres de Cebu; encontrou uma satisfação de natureza mais espiritual. «O capitão abraçou-os a chorar e, apertando uma das mãos do príncipe e uma das mãos do

Rei entre as suas, disse-lhes que lhes concederia paz perpétua com o Rei de Espanha.»

Após afirmações e reafirmações mútuas de confiança terem sido trocadas, era altura para novo festim. Mais uma vez Fernão de Magalhães foi o afortunado beneficiário da hospitalidade insular na forma de «arroz, porco, cabras e aves de capoeira», tudo oferecido com copiosas desculpas pela sua insuficiência.

As mulheres de Cebu executavam uma elaborada consagração antes de matar os suínos. A cerimônia começava com o som de gongos, a que se seguia o aparecimento das celebrantes com três travessas, duas com bolos de arroz e peixe assado envolto em folhas, a outra com um pano grosseiro feito a partir das palmeiras. As mulheres estendiam depois o pano no chão, após o que duas mulheres idosas, cada uma delas com a sua trombeta de bambu, se embrulhavam nele. «Uma delas põe um lenço com dois cornos na testa e pega noutro lenço com as mãos e dançando e soprando a sua trombeta chama assim pelo sol. A que tem o lenço pega na outra insígnia e deixa o lenço cair e ambas, a soprar nas trombetas durante muito tempo, dançam à volta do suíno atado.» A dança e a música continuavam durante bastante tempo, até que uma das mulheres idosas, depois de beber alguns golos rituais de vinho com o seu corno artificial, aspergia o suíno com os restos. «Recebe uma lança e ao mesmo tempo que dança e aperta um archote aceso na boca, mergulha o instrumento quatro ou cinco vezes no coração do suíno, com golpes súbitos e rápidos.» Depois da matança, as mulheres descobriam-se e, com outras mulheres que seleccionavam— não eram permitidos homens—devoravam o conteúdo das três travessas. «Ninguém senão mulheres idosas consagra a carne do suíno e eles não o comem a não ser que seja morto desta forma.»

Em troca desta comida minuciosamente consagrada, Fernão de Magalhães outorgou ao príncipe uma peça de

linho branco, um gorro vermelho, colares de contas de vidro e uma taça de vidro dourada. («Estes copos são muito apreciados nestas regiões», comenta Pigafetta.) Mas havia mais; Fernão de Magalhães pediu a Pigafetta para dar a Humabon «uma veste de seda amarela e violeta, feita à maneira turca, um belo gorro vermelho, alguns colares de contas de vidro, tudo num prato de prata, e dois copos dourados». Quando o festim acabou, os habitantes de Cebu consideravam Fernão de Magalhães como mais do que um homem; era um deus poderoso e beneficente.

A adulação pegou-se ao volúvel capitão-general, que acreditava cada vez mais ser objecto de inspiração divina e a sua expedição uma manifestação da vontade de Deus. Era uma ilusão perigosa.

Quando Fernão de Magalhães saiu finalmente do Trinidad para fazer a sua entrada triunfal em Cebu, o acontecimento provou ser tão majestoso quanto ele poderia ter desejado. Uma delegação dos navios, incluindo um excitado Pigafetta, desembarcou em Cebu para saudar Humabon, vestido com esplendor régio para cumprimentar os seus hóspedes: «Quando chegamos à cidade encontramos o Rei no seu palácio rodeado por muita gente. Estava sentado numa esteira de palma no chão, apenas com um pano de algodão à frente das suas partes íntimas e um lenço bordado a agulha na cabeça e colar de grande valor pendurado ao pescoço e dois grandes brincos de ouro presos nas orelhas encastoados à volta com pedras preciosas. Era gordo e baixo e tatuado a fogo com vários desenhos. De outra esteira no chão estava a comer ovos de tartaruga, dispostos em duas travessas de porcelana, e tinha quatro jarros cheios de vinho de palma em frente dele cobertos com ervas de cheiro agradável e preparados com quatro pequenas canas em cada jarro por meio das quais bebia. Tendo devidamente feito a reverência, o intérprete (Henrique] disse ao Rei que o seu senhor lhe agradecia muito reconhecidamente pelo seu presente e que enviava

este presente não em troca do seu presente, mas pelo amor intrínseco que por ele tinha. Vestimos-lhe com a veste, colocamos-lhe o gorro na cabeça e demos as outras coisas; depois beijando as contas e pondo-as na cabeça dele, apresentei-lhes. Ele, fazendo o mesmo, aceitou-as. Depois o Rei mandou-nos comer alguns daqueles ovos e beber através daquelas canas esguias... O Rei desejava que ficássemos para jantar com ele, mas dissemos-lhe que não podíamos ficar.»

Por mais impressionantes que fossem, estas trocas eram um mero prelúdio. Toda a excitação começou quando o príncipe escoltou Pigafetta e vários outros para a sua cabana elevada. Subiram as escadas e lá dentro descobriram «quatro jovens raparigas a tocar—uma um tambor como os nossos, mas assente no solo; a segunda batia alternadamente em dois gongos suspensos, com um pau envolto de forma algo espessa na ponta num pano de palma; a terceira, um grande gongo da mesma forma; e a quarta dois pequenos címbalos que segurava na mão, batendo-os um contra o outro, o que produzia um som doce. Tocavam de forma tão harmoniosa que se pensaria possuírem um bom sentido musical».

Os europeus notaram mais do que capacidade musical; as raparigas tinham os peitos nus e eram extremamente sedutoras. «Aquelas raparigas eram muito bonitas e quase tão brancas como as nossas raparigas e da mesma estatura.

Estavam nuas à excepção do pano de palma que lhes pendia da cintura e chegava aos joelhos. Algumas estavam completamente nuas e tinham grandes buracos nas orelhas com uma pequena peça redonda de madeira no buraco...

Têm cabelo preto comprido e usam um pano curto à volta da cabeça e andam sempre descalças. O príncipe mandou três raparigas completamente nuas dançarem para nós.» Com relutância em contradizer a proibição de Fernão de Magalhães em relação às relações sexuais com mulheres

nativas até que estas se convertessem ao Cristianismo, Pigafetta abstém-se de descrever os folguedos e jogos amorosos com as mulheres músicas, mas não deixa dúvidas sobre o que se terá depois passado.

À volta deles nessa noite decorriam celebrações semelhantes de amizade entre europeus e habitantes de Cebu envolvendo marinheiros e aldeões normais. A questão é saber se Fernão de Magalhães participou também, mas, dado o seu autodomínio e recusa pessoal ao longo de toda a viagem, é pouco provável que cedesse às tentações da carne, mesmo nesta ocasião.

Quando regressaram aos navios nessa noite, os quatro emissários foram acolhidos com notícias graves: dois companheiros estavam às portas da morte.

Na manhã seguinte, 10 de Abril, Martin Barreta, um passageiro, sucumbiu aos efeitos prolongados do escorbuto de que sofrera durante os noventa e oito dias da travessia do Pacífico. Horas depois, Juan de Areche, um marinheiro, exalou o último suspiro.

Na manhã seguinte, Pigafetta e Henrique voltaram à ilha para organizarem enterros cristãos para ambos os homens, o que significava criar um cemitério em Cebu, completo com uma cruz. O Rei, tão obsequioso como sempre, disse que desejava venerar a cruz logo que fosse erigida. Fernão de Magalhães transformou a ocasião numa lição religiosa em proveito dos ilhéus. «O falecido foi enterrado no quadrado com tanta pompa quanto possível, para fornecer um bom exemplo.

Depois consagramos o local e ao fim da tarde enterramos o outro homem.»

Pigafetta passou tempo suficiente em Cebu para se familiarizar com os costumes fúnebres locais e ficou impressionado com a sua sofisticação e paralelo com as práticas europeias. Descobriu que as mulheres assumiam o papel principal nos ritos, que começavam de forma simples e depois aumentavam de intensidade. «O falecido é

colocado no meio da casa dentro de uma caixa. Colocam-se cordas à volta da caixa em forma de paliçada, a que são acoplados muitos ramos de árvores. No meio de cada ramo está pendurado um pano de algodão como um dossel com cortinas. As mulheres principais sentam-se sob esses panos pendurados e são todas cobertas com panos brancos, cada uma por uma rapariga que a abana com um leque de folha de palmeira. As outras mulheres sentam-se tristemente pela sala. Então há uma mulher que corta o cabelo do falecido muito lentamente com uma faca. Outra, que foi a mulher principal do falecido, deita-se sobre ele e coloca a sua boca, mãos e pés sobre os do falecido. Quando a primeira está a cortar o cabelo, esta última chora; e quando a primeira acaba de cortá-lo, a outra canta.» Passados cinco ou seis dias de luto, «enterram o corpo na mesma caixa que é fechada num barrote com pregos de madeira e coberta e rodeada por toros de madeira».

Alguns dias depois, Pigafetta confessou no seu diário que, tal como outros homens da frota, tivera relações íntimas com as mulheres de Cebu. O fato em si não era surpreendente; muito mais extraordinário eram os bizarros costumes sexuais praticados por ambos os sexos, especialmente o ampallang, ou alongamento genital.

«Os homens, grandes e pequenos, furam o pênis de um lado ao outro perto da cabeça, com um pequeno cilindro de ouro ou estanho, da grossura de uma pena de ganso», observa Pigafetta, mal acreditando no que os seus olhos veem. «Nas duas extremidades do mesmo cilindro, alguns têm o que se assemelha a um esporão, com pontas nas extremidades; outros parecem a cabeça de um prego grande. Muitas vezes pedi a muitos, velhos e novos, para ver os seus pênis, pois não conseguia acreditar.» Fascinado com as engenhocas, Pigafetta estudou-as com atenção. «No meio do cilindro está um buraco, através do qual urinam. O cilindro e esporões aguentam sempre firmemente.»

Pigafetta naturalmente não percebia como as mulheres da ilha toleravam o ampallang durante as relações sexuais. Certamente que os cilindros as feriam ou magoavam. Absolutamente nada, contaram-lhe os homens de Cebu. «As mulheres deles querem-no assim e disseram que se fizessem de outra forma não quereriam nada com eles.» E prosseguiram explicando como é que o ampallang, na sua experiência, na verdade intensificava o prazer sexual quer para os homens quer para as mulheres. Pigafetta recebeu assim uma lição ao vivo na arte do amor, ao estilo de Cebu. «Quando os homens querem ter uma relação com as suas mulheres, estas últimas pegam elas próprias no pênis não na sua forma normal e começam muito suavemente a introduzi-lo [na vagina], com o esporão à frente primeiro e depois a outra parte. Quando está lá dentro, assume a sua posição normal; e assim o pênis fica sempre lá dentro até ficar mole, pois de outra maneira elas não poderiam tirá-lo para fora.»

O ampallang não se confinava aos homens. As mulheres também o utilizavam, começando na infância. «Todas as mulheres a partir dos seis anos e mais têm as suas vaginas gradualmente alargadas por causa dos pênis dos homens», aprendeu. Ter relações sexuais com ampallang prolongava o ato; os cilindros e esporões desencorajavam movimentos súbitos; e acreditava-se que intensificavam as sensações de prazer experimentadas por ambos os sexos. Uma das coisas mais difíceis de compreender para os europeus era que o ampallang se destinasse a aumentar o prazer feminino ao estimular uma variedade de sensações na vagina. O coito utilizando o ampallang durava um dia inteiro, ou até mais, enquanto os dois amantes se mantinham presos num enlace de paixão.

A descrição clínica de Pigafetta continha pormenores suficientes que sugeriam que observara os ilhéus a ter relações e que ficara ao mesmo tempo excitado e consternado com o que vira. «Essas pessoas utilizam aquele

dispositivo porque são de natureza fraca», decide, equacionando fraqueza com amar o prazer.

Continua explicando que «eles têm tantas mulheres quantas desejam, mas uma delas é a mulher principal». Quer a prática do ampallang, com a ênfase posta no aumento do prazer, quer a poligamia, que Pigafetta lhe associava, eram contra os ensinamentos católicos. Por todas estas razões, Pigafetta considerava o ampallang desconcertante e, para provar o seu ponto de vista, insistia: «Todas as mulheres nos amam muito mais do que aos seus próprios homens», presumivelmente porque aos europeus sem adornos lhes faltavam os incómodos acessórios.

Para a Armada de Molucas e as expedições espanholas que se lhe seguiram, o ampallang era apenas um dos muitos costumes inaceitáveis praticados pelos ilhéus. Dizia-se que as famílias filipinas da classe governante recorriam ao infanticídio enterrando as vítimas ou atirando-as para o mar. Também as mulheres solteiras se submetiam regularmente a abortos para ser mais fácil encontrarem um marido. A virgindade era na realidade considerada uma limitação tão grave que se podiam contratar «desfloradores profissionais» para resolver o problema. Os filipinos davam ênfase ao prazer sexual feminino e as mulheres até tinham acesso a pênis artificiais para mitigar a sua luxúria. Os espanhóis, especialmente o clero, que vieram depois de Fernão de Magalhães, estavam decididos a eliminar essa prática, que sentiam que era quase tão repugnante como o próprio ampallang.

Poder-se-á dizer que a enorme ênfase dada por Fernão de Magalhães à conversão interferia com tradições culturais preciosas, mas ele via as coisas de forma muito diferente. Estava empenhado numa missão para salvar um povo mergulhado nas trevas da ignorância e da barbárie neste mundo e da perdição no próximo. Por contraste com os seus pragmáticos membros da tripulação, que se consideravam

viajantes numa paisagem estrangeira, Fernão de Magalhães comportava-se como se fosse um instrumento do Senhor. Acreditava que a Providência o enviara às Filipinas para trazer o Cristianismo aos gentios e considerava os costumes locais como graves males sociais. Na opinião de Fernão de Magalhães, o Cristianismo oferecia a cura melhor e única.

Fernão de Magalhães descobriu que os habitantes de Cebu eram organizados e habilidosos nas suas permutas; apoiavam-se num sistema notavelmente preciso de pesos, medidas e balanças. Consequentemente, ordenou aos homens que levassem para terra as suas mercadorias e iniciassem o negócio. Os europeus ofereciam o seu sortido habitual de objetos de metal e vidro, facas e contas e pregos, e os ilhéus apressavam-se a oferecer ouro em troca. Contudo, «o capitão-general não desejava levar uma quantidade demasiado grande de ouro, para que os marinheiros não pudessem vender a sua quota parte da mercadoria demasiado barata, devido à sua cobiça pelo ouro, e assim ele fosse constrangido a fazer o mesmo com a sua mercadoria, pois ele queria vendê-la por um preço tão alto quanto possível».

Entretanto Pigafetta registava a língua local. O dicionário de Cebu que compilou era ainda mais detalhado e metucioso do que o primitivo esforço desenvolvido com os gigantes da Patagônia. Deu-se ao trabalho de incluir os vocábulos para as partes do corpo, o Sol e as estrelas, plantas vulgares e objetos e, pela primeira vez, numerais. Como anteriormente, Pigafetta trabalhava no vazio, guiado pelos ditames da sua intuição e senso comum, uma vez que havia raros precedentes e absolutamente nenhuma norma profissional para a tarefa ambiciosa de registar palavras e definições para uma total tradição oral. Apesar dos obstáculos, conseguiu organizar um livro de frases que poderia ser útil para expedições subseqüentes que pudessem passar por Cebu.

O homem... lac. A mulher... perampaon. A rapariga... benibeni. A mulher casada...

babai. Queixo... silan. Espinha vertebral... lieud. Umbigo... pussud. Ouro... baloan.

Prata...pilla. Pimenta... malissa. Cravos... Mande. Canela... manna. Navio... benaoa. Rei... raia.

Na manhã de domingo, 14 de Abril, desenrolou-se a cerimónia baptismal do Rei Humabon com todo o aparato que Fernão de Magalhães conseguiu reunir. No dia anterior, os membros da tripulação tinham construído uma plataforma na praça da aldeia, engrinaldada com ramos de palmeira e outra vegetação decorativa. Um grupo de quarenta marinheiros, incluindo Pigafetta, trepou para os batéis. Dois vestiam armaduras brilhantes e estavam de pé mesmo atrás do estandarte do Rei de Espanha enquanto este esvoaçava benignamente na suave brisa oceânica.

Mais uma vez, Fernão de Magalhães planeara disparar a sua artilharia, mas desta vez tomou a precaução de explicar ao Rei que «é nosso costume dispará-la nas nossas maiores festas». Tendo dado um justo aviso, a tripulação disparou as suas armas no momento em que desembarcou, assinalando o início formal do evento.

Fernão de Magalhães apareceu, Humabon aproximou-se, e quando os dois se abraçaram, o capitão-general revelou que alterara um pouco as regras do protocolo em prol do Rei. «O estandarte real não deveria ser levado para terra senão com cinquenta homens de armadura como estavam aqueles dois e com cinquenta soldados armados de mosquetes; mas era tão grande o seu amor por ele que trouxera assim o estandarte.»

Pigafetta escreveu pouco sobre este estandarte, mas era provavelmente o Estandarte Real do Rei Católico, em utilização desde 1492, durante o reinado de Fernando e Isabel. Nele estava representada a águia de São João com as asas invertidas e poderia incluir símbolos dos reinos de Espanha—Leão, Aragão, Castela, Sicília—bem como setas e

possivelmente um pergaminho. A reverência que Fernão de Magalhães prestava à bandeira, bem como o fato de saber exatamente como devia ser exibida — acompanhada por cinquenta soldados de armadura e cinquenta soldados armados de mosquetes—demonstravam a sua devoção pelo Rei Carlos I, mesmo aqui nestas praias distantes, e quão despropositadas eram as suspeitas de que se mantinha secretamente ligado a Portugal.

Quando o padre baptizou Humabon, o Rei tomou o nome de Carlos, como o soberano de Fernão de Magalhães. A seguir, o Rei de Limasawa tomou o nome de João. Até o mercador de Sião foi arrebatado pelo fervor religioso e decidiu que se converteria também, tomando o nome de Cristóvão. O batismo tivera mais êxito do que Fernão de Magalhães ousara esperar.

«Depois todos se aproximaram alegremente da plataforma», escreve Pigafetta. «O capitão general e o Rei sentaram-se em cadeiras de veludo encarnado e violeta, os chefes em almofadas e os outros em esteiras. O capitão-general disse ao Rei através do intérprete que agradecia a Deus tê-lo inspirado a tornar-se cristão; e que conquistaria mais facilmente os seus inimigos do que antes.» O Rei declarou que embora ele quisesse tornar-se cristão, os seus chefes tribais ainda ofereciam alguma resistência à ideia.

O capitão-general imediatamente convocou os chefes tribais recalcitrantes e, como conta Pigafetta, avisou-os de que «a não ser que obedecessem ao Rei como tal, mandaria matá-los e daria os seus bens ao Rei». Esta era uma inversão quase completa da anterior declaração de Fernão de Magalhães, quando ele insistira que ninguém seria forçado a tornar-se cristão, embora pudesse dar um tratamento preferencial aos convertidos. A declaração era contrária à doutrina da Igreja no que dizia respeito ao batismo de adultos; o batismo era supostamente um ato voluntário, para começar, e, mais importante ainda, baseava-se na fé e não no medo. Fernão de Magalhães

poderia estar a fazer bluff para que a conversão se pudesse processar com rapidez; é difícil imaginá-lo, ou aos seus homens, a encenar um massacre dos ilhéus generosos e bondosos com quem tinham acabado de fazer amizade. De qualquer forma, os chefes tribais rapidamente concordaram em obedecer a Fernão de Magalhães e converteram-se.

Satisfeito, Fernão de Magalhães anunciou que quando voltasse de Espanha, traria com ele tantos soldados que o Rei seria reconhecido «como o maior Rei destas regiões, pois tinha sido o primeiro a expressar vontade de se tornar cristão».

Arrastado pelo fervor de Fernão de Magalhães, o Rei ergueu as mãos para o céu, agradeceu profusamente ao capitão-general e até pediu que alguns dos seus marinheiros ficassem para trás para ensinar aos outros o Cristianismo. Desta vez Fernão de Magalhães cedeu e disse que nomearia dois homens para ficarem com o Rei, mas em troca, gostaria de levar «dois filhos dos chefes com ele» para visitarem a Espanha, aprenderem espanhol e descreverem as maravilhas daquele país quando regressassem a Gebu.

Por fim o batismo geral estava preparado e Fernão de Magalhães, vestido com uma magnífica vestimenta branca, presidia à aglomeração de pessoas. «Uma grande cruz foi colocada no meio da praça. O capitão-general disse-lhes que se desejassem tornar-se cristãos como tinham declarado nos dias anteriores, deviam queimar todos os seus ídolos e erguer em seu lugar uma cruz. Deviam adorar essa cruz diariamente com as mãos postas e todas as manhãs segundo o costume deviam fazer o sinal da cruz (que o capitão-general lhes mostrou como fazerem); e deviam vir de hora a hora, pelo menos de manhã, até essa cruz e adorá-la ajoelhados.» Fernão de Magalhães também explicou que estava vestido de branco «para demonstrar o seu amor sincero por eles»—não obstante a recente ameaça de os matar. Continuou a conferir nomes cristãos aos

convertidos. «Quinhentos homens foram batizados antes da missa», relata Pigafetta.

A cerimônia terminou num tom solene, com o Rei e os outros chefes tribais, agora cristãos, a recusar a oferta de Fernão de Magalhães para jantar a bordo do *Trinidad*, mas abraçando-se como irmãos na mesma fé, enquanto os navios descarregavam a sua artilharia e as explosões trepidantes ecoavam por todo o reino insular.

Depois do jantar, foi a vez das mulheres se converterem e a cerimônia delas provou ser ainda mais emotiva. O padre Valderrama, junto com Pigafetta e vários membros da tripulação, voltou à ilha para batizar a Rainha, que trouxe um séquito de quarenta mulheres. Causou uma impressão régia nos europeus. «Era jovem e bela», observa Pigafetta, «e estava inteiramente coberta por um tecido preto e branco. A boca e unhas eram muito vermelhas, enquanto na cabeça usava um grande chapéu de folhas de palmeira à maneira de guarda-sol com uma coroa feita das mesmas folhas, como a tiara do Papa.»

As mulheres participaram agora num tipo de cerimônia muito diferente.

«Conduzimo-la à plataforma e fizemo-la sentar numa almofada e as outras mulheres perto dela, até que o padre estivesse pronto. Foi-lhe mostrada uma imagem de Nossa Senhora, um Menino Jesus de madeira muito bonito e uma cruz. Em consequência, foi dominada pela contrição e pediu para ser batizada entre lágrimas. Chamamos-lhe Joana, o nome da mãe do imperador [Joana, a Louca]; à filha, a mulher do príncipe, Catarina; à Rainha de Limasawa, Lisabeta; e as outras todas [receberam] um nome diferente. Contando homens, mulheres e crianças, batizamos oitocentas almas.»

Depois de mais conversões terem ocorrido espontaneamente nos dias seguintes, toda a população de Cebu acabou por abraçar o Cristianismo e em breve os habitantes de outras ilhas começaram a dirigir-se ao padre

Valderrama pela mesma razão. Ao todo, converteram-se 2200 almas, sem se ter disparado um único tiro.

As cenas de conversão pareciam comoventes e inspiradoras à primeira vista, mas observando as coisas com mais atenção, eram incongruentes e improváveis. O teatro saía aqui vitorioso. A rapidez com que os habitantes de Cebu aceitavam o Cristianismo era suspeita, mas nem Fernão de Magalhães nem Pigafetta detectaram, para além dos sinais exteriores de fé, a falta de sinceridade, convicção e compreensão subjacentes. Milhares de ilhéus tinham-se convertido ao Cristianismo, mas durante quanto tempo? Uma tribo que se convertia tão facilmente poderia prontamente aceitar outra religião, ou mesmo nenhuma.

Em meados de Abril de 1521, a trajetória de Fernão de Magalhães como explorador atingia o auge. Reprimira amotinações vingativas, cumprira a sua promessa de descobrir o estreito, navegara pelos confins não cartografados do Oceano Pacífico e reclamara as Filipinas, entre outras terras, para a Espanha, convertendo ao mesmo tempo milhares de ilhéus. Mas a sua conduta errática—por vezes benévolo, por vezes ameaçador, ocasionalmente ambas as coisas—sugere que as proezas lhe tinham subido à cabeça e feito com que abordasse com cada vez mais zelo as questões religiosas. Durante toda a viagem exibira uma tendência para a piedade, mas agora ia mais longe, ameaçando matar os que desafiassem a sua cruzada. Desta vez, Fernão de Magalhães tencionava levar por diante a sua ameaça.

«Antes daquela semana ter terminado», escreve Pigafetta, «todas as pessoas daquela ilha e algumas das outras ilhas foram baptizadas.» Mas havia resistentes.

Fernão de Magalhães mandou dizer aos chefes tribais recalcitrantes que se não se convertessem imediatamente e jurassem fidelidade ao Rei Carlos I, ele confiscaria os seus bens, um conceito europeu que quase não tinha qualquer significado para os ilhéus, e jurava puni-los com a morte,

uma ameaça que eles compreenderam mas preferiram ignorar. Para demonstrar que a sua posição era séria, Fernão de Magalhães enviou um grupo dos seus homens para provocar estragos. «Queimamos um lugarejo que ficava numa ilha vizinha, porque se recusou a obedecer ao Rei e à nossa vontade. Colocamos lá uma cruz, porque eram gentios», diz Pigafetta, sem um laivo de remorsos enquanto as cinzas fumegantes enviavam um fumo nauseante para o céu.

A ilha vizinha chamava-se Mactan.

Enquanto o lugarejo de Mactan ardia e todos os seus habitantes fugiam, Fernão de Magalhães forçava os potentados de Cebu a adotarem métodos mais autoritários e hierárquicos de exercício de poder, à maneira espanhola. Primeiro reuniu vários chefes tribais e aliciou-os a jurarem obediência a Humabon que, por sua vez, teve de jurar lealdade ao Rei de Espanha. «Após o que o capitão-general ergueu a sua espada ante a imagem de Nossa Senhora e disse àquele Rei que se jurasse daquela maneira, preferia morrer a quebrar um tal juramento.» A seguir Fernão de Magalhães doou a Humabon uma cadeira de veludo vermelho, «dizendo-lhe que para onde quer que fosse devia sempre fazer com que fosse transportada antes dele por um dos seus parentes próximos; e mostrou-lhe como devia ser carregada.» Humabon, em troca, presenteou Fernão de Magalhães com uma oferta especial: dois grandes brincos feitos de ouro, dois braceletes de ouro e duas bandas de ouro para serem usadas acima dos tornozelos. Mas o Rei enganava-se se pensava que Fernão de Magalhães considerava estes preciosos símbolos de importância igual ao poder simbolizado pela cadeira de veludo.

Apesar de todo o aparente êxito em conseguir que os ilhéus se convertessem ao Cristianismo, Fernão de Magalhães andava perturbado por sinais de que as conversões não eram completas e podiam vir a ser desfeitas. Apesar das suas ordens, por exemplo, eles não

tinham queimado os ídolos; de fato, continuavam a fazer-lhes sacrifícios e ele exigia saber porquê. Para todo o lado que Fernão de Magalhães olhasse, parecia haver um ídolo a trocar dele; até estavam dispostos em fila ao longo da costa e o seu aspecto era perturbador para a sensibilidade europeia. «Os braços estão abertos e os pés virados para cima por baixo deles com as pernas abertas», escreve Pigafetta. «Têm uma cara grande com quatro enormes presas como as de um javali e estão todos pintados.»

Em sua defesa, os ilhéus explicaram que estavam a tentar que os deuses ajudassem um homem doente; estava tão doente que não conseguia falar há quatro dias. Não era apenas um homem qualquer, era o irmão do príncipe, considerado o «mais bravo e sábio» na ilha inteira. Mas o Cristianismo não podia ajudá-lo, pois não tinha sido baptizado. Fernão de Magalhães agarrou a oportunidade da doença para demonstrar o poder de cura da fé cristã. Queimem os vossos ídolos, ordenou, acreditem em Cristo e apenas em Cristo e se o homem doente for baptizado, «rapidamente recuperará». Fernão de Magalhães mostrava-se tão firme, que se o homem doente não conseguisse recuperar, permitiria que Humabon «o decapitasse, aqui e agora». De fato até insistiria.

Humabon, condescendente como sempre, «replicou que assim o faria, pois acreditava verdadeiramente em Cristo». Fernão de Magalhães estava convencido de que a sua vida dependia do resultado do batismo e assim era. Se o homem doente não conseguisse recuperar, a causa do Cristianismo perderia toda a credibilidade e Fernão de Magalhães, vencido pelo seu fanatismo, muito provavelmente perderia a cabeça.

Preparou-se cuidadosamente para a prova, confiando numa demonstração de poder e exibição ritual para preservar a vida do homem doente. Mais uma vez, Pigafetta estava no centro dos acontecimentos: «Fizemos uma procissão desde a praça até à casa do homem doente com

tanta pompa quanto possível. Aí encontramos-lo em tal condição que não conseguia nem falar nem mexer-se. Batizámo-lo e às suas duas mulheres e dez raparigas. Depois o capitão-general perguntou-lhe como se sentia.

Falou de imediato e disse que pela graça de Nosso Senhor se sentia muito bem.

Foi um milagre muito manifesto. Quando o capitão-general o ouviu falar, agradeceu fervorosamente a Deus. Depois deu a beber ao homem doente algum leite de amêndoas, que já tinha preparado para ele.» A cura milagrosa criou uma tremenda impressão nos ingênuos ilhéus, que agora reverenciavam Fernão de Magalhães como se fosse um deus. Era mais poderoso do que os seus ídolos e contudo caminhava entre eles.

Fernão de Magalhães tirou o maior partido da sua vitória, revelando uma ternura e compaixão que previamente não demonstrara e assim conquistou ainda mais glória e adulação da parte dos habitantes de Cebu. «Depois, enviou-lhe uma enxerga, um par de lençóis, uma colcha de tecido amarelo e uma almofada. Até que recuperou a sua saúde, o capitão-general enviou-lhe leite, água de rosas, óleo de rosas, e algumas conservas doces. Antes que se passassem cinco dias o homem doente começou a andar. Um ídolo que certas mulheres idosas tinham escondido na sua casa foi queimado na presença do Rei e de todo o povo.» Nos dias seguintes, Fernão de Magalhães, inflamado de fervor bíblico, destruiu outros ídolos alinhados ao longo da costa e incitou os agitados ilhéus a seguir-lhe o exemplo. «O próprio povo gritou "Castela! Castela!" e destruiu esses relicários.» A campanha para livrar a ilha de ídolos envolveu enormemente Fernão de Magalhães e os habitantes de Cebu, que juraram queimar todos os que conseguissem encontrar, mesmo os ídolos escondidos na habitação de Humabon.

Durante um breve período de tempo, Fernão de Magalhães andou em paz. Todos os lugarejos em Cebu e nas

ilhas vizinhas lhe pagavam tributo, presumivelmente ouro, e davam comida aos seus homens em troca de Cristianismo e cura pela fé.

A vida parecia tranquila, para variar, e os homens, gozando as noites com as suas amantes insulares, divertindo-se com as exóticas práticas sexuais de Cebu, manifestavam relutância em partir.

A meio desta serenidade, um sinal ominoso—um «pássaro negro como azeviche tão grande como um corvo»—aparecia por cima das cabanas da ilha por volta da meia-noite todas as noites e «começava a piar estridentemente, de forma que todos os cães começavam a uivar; e aquele guinchar e uivar durava quatro ou cinco horas». Os europeus achavam impossível conseguir dormir decentemente em terra enquanto a algazarra durava e tentaram, diligentemente, informar-se sobre aquela perturbação, «mas aquelas pessoas nunca nos disseram a razão para aquilo».

Para marinheiros supersticiosos, o inexorável guinchar poderá ter constituído presságio de desastre iminente.

A 26 de Abril, a ilha de Mactan chamou a armada. O seu chefe, Sula, enviou um dos filhos a Cebu, onde apresentou a Fernão de Magalhães uma oferta de duas cabras. Teria trazido mais, explicou, mas o Rei com quem partilhava a ilha, Lapu Lapu, tinha-o impedido. Lapu Lapu era o chefe tribal que teimosamente resistira a converter-se ao Cristianismo e cuja aldeia Fernão de Magalhães completamente queimara. Apanhado entre dois guerreiros intransigentes, Lapu Lapu e Fernão de Magalhães, Sula tentava a sua habilidade diplomática. Disse a Fernão de Magalhães que Lapu Lapu era casado com a sua irmã e que acabaria por cooperar, mas Lapu Lapu mantinha-se firmemente contrário ao invasor europeu.

Sula abruptamente reverteu a sua posição e ofereceu-se para colocar os seus soldados à disposição de Fernão de

Magalhães para combater Lapu Lapu. As forças combinadas talvez conseguissem livrar-se de Lapu Lapu por completo.

Fernão de Magalhães recusou a oferta e disse que queria «ver como os leões espanhóis lutavam» sem qualquer ajuda.

Aproveitando a situação, Sula pediu a Fernão de Magalhães um barco cheio de guerreiros com armaduras para lutarem contra os homens de Lapu Lapu. Fernão de Magalhães, que nunca era de recuar, declarou que enviaria não um, mas três barcos cheios de guerreiros. Graças à beligerância de Fernão de Magalhães, Sula saía claramente vencedor; em vez de colocar os seus soldados à disposição de Fernão de Magalhães, Fernão de Magalhães colocava agora os seus homens ao serviço de Sula.

E assim as linhas de batalha foram traçadas.

A decisão de combater colocou a armada em estado de alarme. O círculo mais próximo de Fernão de Magalhães reconheceu de imediato que tinham chegado a outro ponto de viragem na expedição. Pela primeira vez desde a sua chegada a estas ilhas luxuriantes, puseram seriamente em causa a capacidade crítica de Fernão de Magalhães, se não mesmo a sua sanidade mental. «Um homem que carregava sobre os seus ombros um assunto tão importante não tinha qualquer necessidade de testar a sua força», observou Ginés de Mafra. «Da vitória... pouco beneficiaria; e do caso contrário, a Armada, que era mais importante, seria posta em risco.» Juan Serrano, o capitão do infelizmente Santiago, bateu-se apaixonadamente contra a participação numa batalha desnecessária. Converter nativos era muito bom, mas a sua missão principal era chegar às Ilhas das Especiarias; era isso que as ordens recebidas de Carlos I lhes ordenavam que fizessem. Recordou a Fernão de Magalhães que já tinham sofrido muitas baixas e que não se poderiam dar ao luxo de perder mais vidas. Reunir uma força suficientemente grande para enfrentar os ilhéus significava que os navios ficariam quase vazios e assim

tornar-se-iam vulneráveis a ataques; no pior cenário possível, poderiam perder a batalha e os navios. Até Pigafetta, que se contava entre os mais fervorosos seguidores de Fernão de Magalhães, advertiu o capitão-general contra a tomada de medidas drásticas e desnecessárias contra Lapu Lapu. Mas por mais vezes que todos lhe implorassem para seguir uma estratégia pacífica e prática, Fernão de Magalhães recusou voltar atrás.

«Pedimos-lhe repetidas vezes para não ir, mas ele, como bom pastor, recusou abandonar o seu rebanho.»

Face às críticas, Fernão de Magalhães fez na realidade duas pequenas concessões. Reduziu o número de homens ao mínimo dos mínimos e ordenou aos navios que se mantivessem longe da costa. Estas decisões estratégicas cruciais colocariam todo o empreendimento numa tremenda desvantagem quando a batalha finalmente se desenrolasse.

Sem o perceber, Lapu Lapu fizera precisamente o que era necessário para incitar Fernão de Magalhães a combater. Este não conseguia resistir a um desafio e dava-se bem com os confrontos. Durante toda a viagem, pusera fim a motins, aguentara tempestades, navegara no estreito e atravessara o Pacífico, à custa de pura determinação. Até oferecera a sua cabeça se um ilhéu convertido não conseguisse recuperar. De todas as vezes, Fernão de Magalhães fora bem sucedido e estava convencido de que a batalha de Mactan entraria no mesmo padrão. Emergiria vitorioso, não porque tinha mais homens ou uma estratégia superior, mas porque era a vontade de Deus. Os seus oficiais, contudo, não partilhavam da sua fé na intervenção divina. Não tinham outra escolha senão ir com o capitão-general e assim o fizeram, mas por uma questão de formalidade. Ao mesmo tempo, planeavam manter-se a uma distância segura. Se Fernão de Magalhães queria tentar tomar Mactan quase sozinho, com apenas alguns guerreiros amadores a seu lado, então que assim fosse. Os seus oficiais deixá-lo-iam entregue ao seu destino.

O capitão-general deu ordem para se prepararem para o ataque e os homens vestiram as armaduras, desta vez para combate a sério, não para espetáculo. As fileiras incluíam Pigafetta; o escravo de Fernão de Magalhães, Henrique; e o filho ilegítimo, Cristóvão Rebelo; e juntamente um quadro de habitantes de Cebu nas suas próprias pequenas embarcações. Os habitantes de Cebu tinham ordens para não lutar, mas meramente para observar os «leões espanhóis» a caçarem a sua presa.

«À meia-noite, partimos sessenta homens armados com corseletes e elmos, juntamente com o Rei cristão, o príncipe, alguns dos homens principais e vinte ou trinta balanghai. chegamos a Mactan três horas antes do amanhecer.» Fernão de Magalhães declarou que não desejava lutar, o que deve ter constituído um alívio para os seus apreensivos homens; então enviou uma mensagem a Lapu Lapu afirmando que se ele simplesmente «obedecesse ao Rei de Espanha, reconhecesse o Rei cristão como soberano e nos pagasse o nosso tributo, ele [Fernão de Magalhães] seria amigo deles; mas que se quisessem que as coisas fossem de outra forma, iriam ver como as nossas lanças doíam.» Era a mesma solução que Fernão de Magalhães oferecera aos outros ilhéus, que a tinham aceite prontamente, ou de sua livre vontade ou após uma breve demonstração de força. Baseado nas suas experiências recentes, Fernão de Magalhães antecipava um bando mal amanhado de guerreiros quase nus que fugiriam no momento em que ele disparasse a artilharia e cujas fracas lanças de bambu seriam inúteis face às impenetráveis armaduras espanholas.

Lapu Lapu recusou render-se e enviou uma mensagem em resposta gabando-se da força das suas armas; as suas lanças, disse, eram feitas de bambu forte e as suas estacas «endurecidas com fogo».

Ao mesmo tempo, Lapu Lapu pedia a Fernão de Magalhães para adiar o ataque «até de manhã, para que

pudessem ter mais homens». Ao princípio o pedido absurdo de Lapu Lapu desconcertou os homens de Magalhães, mas mais tarde revelou-se uma tática de retardamento. «Disseram aquilo para nos induzir a irmos à procura deles; pois tinham escavado alguns fossos entre as casas para que pudéssemos cair neles.» Enquanto considerava o pedido e os possíveis motivos por trás dele, Fernão de Magalhães perdeu um tempo precioso, bem como as vantagens da escuridão e uma maré favorável. As águas baixas significavam que os batéis tinham de se manter afastados da praia, o que já era bastante mau; pior, os grandes navios tinham de ficar ainda mais longe, em águas profundas. A maior distância entre os batéis e a praia significava que os homens de Fernão de Magalhães ficariam completamente expostos às lanças de Lapu Lapu durante um período de tempo muito maior enquanto avançavam para terra e significava que os navios estariam tão longe da cena da batalha que as bestas e a artilharia não teriam qualquer utilidade.

Quando Fernão de Magalhães finalmente ordenou aos seus homens que atacassem, o céu já começara a brilhar com a aurora que despontava. «Quarenta e nove homens saltaram para a água até às coxas e caminhamos pela água uma distância de mais de dois disparos de besta antes de chegarmos a terra», escreve Pigafetta. Por este cálculo, a distância era de cerca de seiscentos metros, mais de meio quilómetro, e uns seiscentos metros muito perigosos, porque os homens estavam completamente desprotegidos. «Os outros onze homens ficaram para trás para guardar os barcos.» Entretanto o Rei de Cebu, príncipe e soldados, confinados aos seus balangghai manobráveis e leves, observavam, sem poderem afetar o rumo dos acontecimentos. Atuavam segundo ordens do próprio Fernão de Magalhães, que os avisara repetidas vezes para se manterem afastados do combate.

Quando os homens de Fernão de Magalhães avançaram desajeitadamente pela água até à praia, foram confrontados por guerreiros armados preparados para um combate de morte. Os homens de Mactan que emergiam da selva contavam-se não às dezenas, como esperado, mas, segundo os cálculos de Pigafetta, atingiam mil e quinhentos — todos da aldeia que Fernão de Magalhães destruíra.

A proporção de guerreiros de Mactan para europeus era de trinta para um. Fernão de Magalhães vangloriara-se que apenas um dos seus homens de armadura valia cem guerreiros da ilha; a sua estimativa estava prestes a ser posta à prova.

«Quando nos viram, carregaram sobre nós com gritos excessivamente altos, duas divisões direitas nos nossos flancos e a outra à nossa frente. Quando o capitão-general viu isto, formou-nos em duas divisões e assim começamos a lutar.

Os homens de mosquetes e os de bestas dispararam de alguma distância durante cerca de meia hora, mas infrutiferamente; pois os disparos apenas passavam pelos escudos, que eram feitos de madeira fina, e os braços [dos que os transportavam].» A artilharia não conseguiu provocar qualquer efeito sobre o inimigo; a situação difícil dos europeus piorou e a batalha intensificou-se. «O capitão-general gritou-lhes: "Parem de disparar! Parem de disparar!" mas não prestaram atenção à sua ordem. Quando os nativos viram que disparávamos os nossos mosquetes sem resultado... redobram os gritos. Quando disparávamos os nossos mosquetes, os nativos nunca ficavam quietos, mas saltavam de cá para lá, cobrindo-se com os seus escudos. Dispararam tantas setas sobre nós e lançaram tantas lanças de bambu (algumas delas com ponta de ferro) sobre o capitão-general, para além de estacas afiadas endurecidas com fogo, pedras e lama, que mal nos podíamos defender.»

Os europeus cercados, protegidos pelas suas armaduras, avançaram desajeitadamente por entre este desafio

mortífero até à praia. «A praia onde desembarcaram é muito baixa», relembra Ginés de Mafra, «por isso deixaram os esquifes muito longe da costa. Lá chegados, viram uma grande aldeia num palmeiral, mas não se via lá ninguém.» Fernão de Magalhães, em vez de repensar a situação, ordenou aos homens que fizessem a coisa que teria mais probabilidades de provocar os habitantes de Mactan: «Queimem as casas deles para os aterrorizarmos», nas palavras de Pigafetta. Como era de prever, «quando viram as suas casas a arder, ficaram ainda mais furiosos».

Os europeus lançaram fogo a uma casa, o que levou cinquenta guerreiros armados com espadas e escudos a sair do seu esconderijo. «Carregaram sobre os nossos homens», diz Ginés de Mafra, «atingindo-os com as suas espadas. No meio desta escaramuça, um desses gentios golpeou um galego [membro da tripulação] com a sua espada, cortando-lhe a coxa e ele mais tarde morreu em resultado do ferimento.

Os nossos homens, querendo vingá-lo, carregaram sobre os gentios, que bateram em retirada, e quando os nossos homens os perseguiam, surgiram de um caminho por trás dos nossos homens, como se tivesse tudo sido planeado como uma emboscada e, com gritos de rebentar os tímpanos, lançaram-se sobre os nossos homens e começaram a matá-los.»

À medida que o pandemônio aumentava, os europeus sofriam mais baixas. «Dois dos nossos homens foram mortos perto das casas, enquanto queimávamos vinte ou trinta casas», relata Pigafetta. Até a armadura deixou de proteger os homens contra todas as setas que voavam na sua direção. «Tantos carregaram sobre nós que atingiram o capitão-general através da perna direita com uma seta envenenada.» Apenas agora, demasiado tarde, Fernão de Magalhães se apercebia da gravidade da sua situação. Deu finalmente a ordem para retirar, embora os homens estivessem encahados longe dos seus batéis. Mais de

quarenta europeus dispersaram como puderam, enquanto seis ou sete resistentes, incluindo Pigafetta, se mantinham junto do capitão-general ferido, ao mesmo tempo que os habitantes de Mactan pressionavam o ataque: «Os nativos disparavam só para as nossas pernas, pois estas estavam desprotegidas; e tantas eram as lanças e pedras que atiravam sobre nós, que não conseguíamos oferecer qualquer resistência. Os canhões nos barcos não nos podiam ajudar pois estavam demasiado longe. Por isso continuamos a retirar, à distância de um disparo de besta, para longe da praia, sempre a lutar com água até aos joelhos. Os nativos continuaram a perseguir-nos e apanhando a mesma lança quatro ou seis vezes, atiravam-na contra nós repetidas vezes. Reconhecendo o capitão-general, tantos se voltaram contra ele que lhe derrubaram o elmo da cabeça duas vezes, mas ele sempre se manteve firme como um bom cavaleiro, junto com alguns outros. Assim lutámos por uma hora, recusando retroceder para mais longe.»

Durante todo este tempo, ninguém veio em auxílio de Fernão de Magalhães e do pequeno grupo que lutava pela vida—nem habitantes de Cebu nos seus balanghai nem reforços dos navios. Pigafetta explica que o «Rei cristão»—o fiel Humabon—«teria vindo ajudar-nos, mas o capitão-general encarregara-o antes de desembarcarmos de não sair do seu balanghai, mas para lá ficar e ver como lutávamos», uma ordem a que Humabon obedeceu com muita satisfação. Por fim, alguns convertidos de Cebu apareceram nos seus balanghai, mas por essa altura era demasiado tarde. O fogo amigo dos navios abateu muitos deles antes de conseguirem chegar a Fernão de Magalhães; talvez os marinheiros os confundissem com adversários em vez de aliados. Entretanto, Fernão de Magalhães estava rapidamente a enfraquecer por causa dos efeitos da seta envenenada na sua perna, ao mesmo tempo que os

implacáveis habitantes de Mactan se aproximavam e os dois lados combatiam corpo a corpo.

«Um nativo atirou uma azagaia de bambu à cara do capitão-general, mas este imediatamente o matou com a sua lança, que ficou enterrada no corpo do selvagem. Depois, tentando pôr a mão na espada, só conseguiu puxá-la por metade, porque fora ferido no braço com uma lança de bambu. Vendo isto os gentios todos se lançaram sobre ele. Um deles feriu-o na perna esquerda com um grande terçado, que se assemelha a uma cimitarra, só que é maior.» O chefe ferido «voltou-se repetidas vezes para se certificar de que estávamos todos nos batéis», cuida Pigafetta de mencionar, e sem aquela preocupação «nem um único de nós se teria salvo, pois enquanto ele estava a lutar, os outros retiraram para os barcos». Entretanto, os golpes repetidos das cimitarras cobraram o seu preço mortal. «Isso fez com que o capitão-general caísse com a cara para baixo, tendo eles de imediato investido sobre ele com lanças de ferro e bambu e com os seus terçados, até que mataram o nosso espelho, a nossa luz, o nosso conforto e o nosso verdadeiro guia. Após o que, vendo-o morto, nós, feridos, retrocedemos como pudemos para os batéis, que já estavam a partir.»

Nesse momento, os guerreiros de Cebu vieram por fim em auxílio dos europeus.

Carregaram pela água, brandindo as suas espadas, e afugentaram os habitantes de Mactan, que mostravam pouco desejo de entrar em guerra com os seus vizinhos. Quando a água ficou limpa, os habitantes de Cebu arrastaram os sobreviventes exaustos para os seus balanghai e entregaram-nos aos batéis da armada, que se manteve curiosamente distante da cena da batalha.

Este não era o fim digno e pio que Fernão de Magalhães visionara para si durante aqueles meses tensos de preparação em Sevilha. Não haveria pobres a dizer orações em sua memória, não haveria esmolos distribuídas em seu

nome, nem missas ditas por ele nas igrejas de Sevilha. Nem um maravedi dos seus bens contestados iria para a sua mulher ou filho mais novo, ou para o filho mais velho ilegítimo, que morrera na batalha a seu lado no porto de Mactan. Não seria enterrado no tranquilo cemitério de Sevilha que escolhera para si; nenhum dos planos que cuidadosamente determinara no seu testamento se realizaria. Em vez disso, partes do seu corpo, impelidas por ventos e marés, foram atiradas para as areias de Mactan.

Na morte de Fernão de Magalhães, Pigafetta, que combatera a seu lado, viu um exemplo brilhante de nobreza, heroísmo e aceitação gloriosa do destino. No texto mais emocional e eloquente de todo o seu diário, teceu o memorial do seu chefe chacinado, que venerara. «Espero que... a fama de capitão tão nobre não se apague nos nossos tempos. Entre as outras virtudes que possuía, era mais constante do que qualquer outro na maior das adversidades. Suportava a fome melhor do que todos os outros e de forma mais precisa do que qualquer outro homem no mundo compreendia cartas marítimas e navegação. E que a verdade lhe pertencia era evidente, pois nenhum outro tinha tido tanto talento natural nem o arrojo de aprender a circum-navegar o mundo, como ele quase fizera...» Quase... talvez a palavra mais triste e mais expressiva no panegírico de Pigafetta.

«Aquela batalha foi travada no sábado, 27 de Abril de 1521», conclui. «O capitão-general morreu num sábado porque era o dia mais santo para ele. Oito dos nossos homens morreram com ele e quatro nativos que se tinham tornado cristãos e que mais tarde tinham vindo ajudar-nos foram mortos pelos canhões dos navios. Do inimigo, apenas quinze morreram, ao passo que muitos de nós ficaram feridos.» Os mortos incluíam Cristóvão Rebelo, o filho ilegítimo de Fernão de Magalhães e companheiro constante na viagem; Francisco Gómez, um marinheiro; Antônio Gallego, um criado de bordo; Juan de Torres, um militar;

Rodrigo Nieto, que fora o servo de Juan de Cartagena mas que trocara a sua lealdade para Fernão de Magalhães; e Anton de Escovar, que definhou ainda durante dois dias depois da batalha.

O panegírico de Pigafetta torna claro que estava genuinamente devastado. Saíra da Europa um jovem com inclinações literárias, ansioso por explorar o mundo como convidado de Fernão de Magalhães e agora o seu capitão-general morrera e a identidade do seu sucessor era incerta. As experiências que Pigafetta tivera do mundo além da Europa só podiam alarmá-lo.

Em vez de monstros, ilhas magnéticas, mares a ferver e sereias, encontrara tempestades ferozes, crueldade e sofrimento e seres humanos espalhados pela selva vivendo em condições inimagináveis, pessoas que podiam com a mesma probabilidade matá-lo ou ajudá-lo. Mais frustrante do que tudo, a armada viera todo o caminho até aqui, dera meia volta ao mundo, sacrificara dezenas de homens, incluindo Fernão de Magalhães e ainda não tinha chegado às Ilhas das Especiarias.

Na morte, Fernão de Magalhães não foi um herói para toda a gente, nem mesmo para os que admiravam a sua temeridade e capacidades. Os que lhe eram leais acreditavam que ele tentara a morte aceitando uma querela desnecessária com os habitantes de Mactan, que tinham todas as vantagens em termos militares. Na sua busca desorientada de glória, Fernão de Magalhães malbaratara as vidas e os recursos da armada; a sua conduta irrefletida afligira os outros membros da tripulação, mas mais do que isso, tinha-os enfurecido. Na opinião de Ginés de Mafra, a campanha final de Fernão de Magalhães era o equivalente a «imprudente temeridade estouvada intentada pelo infelizmente Fernão de Magalhães... quando ao contrário podia ter feito tantas coisas melhores». Em nome de Carlos I, Fernão de Magalhães tinha saqueado e traído os seus anfitriões e pago o preço definitivo.

As circunstâncias que levaram à morte espetacular e sangrenta de Fernão de Magalhães, não foram, como foi frequentemente sugerido, uma aberração, o resultado de um erro tático inusitado ou um lapso de discernimento inexplicável.

Ao contrário, foi o resultado direto da sua conduta cada vez mais beligerante nas Filipinas, onde queimou as habitações de pessoas que facilmente podiam ter sido convertidas ao cristianismo por via da diplomacia e não pela força. Através de exibições frequentes do seu poderio militar, Fernão de Magalhães convenceu os ilhéus—e a si próprio—que era onnipotente. Foi apenas uma questão de tempo até surgir um confronto com inimigos que tinham uma vantagem decisiva, da qual a fé apenas não o conseguiria proteger. A sua sede de glória, sob a capa do zelo religioso, desencaminhou-o de forma fatal. No decurso da viagem, Fernão de Magalhães tinha conseguido iludir a morte muitas vezes. Superou perigos naturais que iam das tempestades ao escorbuto e perigos humanos na forma de motins.

No final, o único perigo a que não conseguiu sobreviver era o maior de todos: ele próprio.

A morte de Fernão de Magalhães pode também ter sido o resultado de uma amotinação final dos seus próprios marinheiros desencantados. Embora Pigafetta e outras testemunhas oculares forneçam um relato detalhado das ações do capitão-general durante a batalha no porto de Mactan, o paradeiro e as ações dos seus apoios de retaguarda estão abertos a dúvidas—e a suspeita. Durante o desembarque anfíbio, Fernão de Magalhães e o seu grupo esperavam que os artilheiros a bordo dos navios os cobrissem com o fogo que dispersaria os guerreiros insulares. Pigafetta, um cavalheiro e não um soldado ou marinheiro, acreditou que a maré impedia os navios de ancorarem suficientemente perto do furor da batalha para serem eficazes, mas mesmo depois de várias horas de luta,

os navios não enviaram reforços nos seus batéis; na verdade, o elemento mais marcante do relato de Pigafetta sobre a batalha de Mactan diz respeito ao inexplicável isolamento de Fernão de Magalhães e do seu pequeno grupo. Os habitantes de Cebu intervieram por fim, mas não os próprios homens de Fernão de Magalhães, circunstância que não faz qualquer sentido, a não ser que os membros da tripulação se recusassem a vir em auxílio do capitão-general ou os seus oficiais lhes ordenassem para ficarem onde estavam. Do ponto de vista dos homens nos navios, este motim tinha a vantagem de ser fácil de disfarçar; a revolta consistiu no que não fizeram e não naquilo que fizeram. Com efeito, permitiram que os habitantes de Mactan fizessem o trabalho sujo por eles; deixaram Fernão de Magalhães morrer de uma morte sangrenta no porto de Mactan.

Antônio Pigafetta contava-se entre os poucos homens da armada que viram a morte do capitão-general sob uma luz diferente, mais gloriosa. Ele não era um tirano nem gerava fúria ou deslealdade; o seu fim encarnava o ideal português de submissão ao destino, por mais trágico, ao serviço de um princípio nobre. Fernão de Magalhães parecia ainda mais grandioso porque estava condenado; tinha-se tornado mártir de uma causa maior do que ele. Mesmo assim, o registo pessoal do cronista conta uma história mais ambígua, uma história onde a luz e a sombra são virtualmente inseparáveis e na qual Fernão de Magalhães é quer heroico quer tolo, perspicaz e contudo cego, um homem do seu tempo que estava a tentar fugir ao seu tempo, um visionário cujos instintos ultrapassaram os seus ideais.

Fernão de Magalhães estava geralmente no seu melhor e era uma personagem muito mais cativante quando era a vítima. Nesses momentos, as suas melhores qualidades vinham à baila: tenacidade, astúcia e coragem. Quando o seu plano para chegar às Ilhas das Especiarias foi recusado

pelo Rei de Portugal—não uma vez, mas muitas—Fernão de Magalhães organizou com êxito e promoveu uma missão para o Rei de Espanha. Quando os amotinados se apoderaram de três dos seus navios no porto de São Julião (e quase capturaram um quarto), Fernão de Magalhães imediatamente e com pouca ajuda de outras pessoas, conseguiu reclamar as embarcações, uma a uma, acabando com o motim. Quando os seus oficiais duvidaram da existência do estreito, Fernão de Magalhães descobriu-o; quando se retraíram com a perspectiva de entrar no Oceano Pacífico, ele prosseguiu a viagem para as suas águas agitadas. E foram precisas as forças conjugadas de mil e quinhentos homens para o matar.

Depois da furiosa batalha ter acabado, os pedaços retalhados do corpo do explorador andaram à deriva nas águas perto da praia de Mactan até que os guerreiros vitoriosos os reclamaram. Nessa tarde, os homens leais a Fernão de Magalhães, muito perturbados, instaram Humabon a enviar uma mensagem a Lapu Lapu, a pedir os restos mortais de Fernão de Magalhães e das outras vítimas da batalha de Mactan; ofereceram-se mesmo para pagar o que os vencedores quisessem em troca dos nove soldados mortos.

A resposta de Lapu Lapu foi chocantemente arrogante: «Não o dariam nem por todas as riquezas do mundo... Tencionavam conservá-lo como memorial.» Poderá ter sido isso o que aconteceu, mas o fato é que nada de Fernão de Magalhães foi alguma vez recuperado, nem mesmo a armadura.

Hoje em dia, nas Filipinas, o trágico recontro entre Fernão de Magalhães e Lapu Lapu é visto de uma perspectiva radicalmente diferente. Fernão de Magalhães não é considerado um explorador corajoso; ao contrário, é retratado como um invasor e um assassino. E Lapu Lapu foi muito romantizado, tornando-se irreconhecível.

De longe a cena mais impressionante no porto de Mactan hoje em dia é uma estátua gigante de Lapu Lapu, a lança de bambu pronta a ser atirada, enquanto o olhar se espraia de forma protetora pelo Pacífico. Não existe qualquer outro registo de Lapu Lapu ou do seu reino; se não fosse a batalha com Fernão de Magalhães, o seu nome ter-se-ia perdido para a história. Dentro dos limites do porto, um obelisco branco comemora a feroz batalha entre os europeus e os filipinos e oferece dois relatos vivamente diversos dos acontecimentos. Uma face apresenta o ponto de vista europeu: «Aqui a 27 de Abril de 1521, o grande navegador português Fernando de Magalhães, ao serviço do Rei de Espanha, foi chacinado por filipinos nativos.» A outra retrata o conflito da perspectiva filipina: «Aqui neste local o grande chefe tribal Lapu Lapu repeliu um ataque de Fernão de Magalhães, matando-o e expulsando as suas forças.» Esta versão é naturalmente mais popular nas Filipinas, onde o nome de Fernão de Magalhães é muitas vezes considerado com aversão e até com satisfação maldosa no que diz respeito às circunstâncias da sua morte. Todos os anos em Abril, os filipinos tornam a encenar a batalha de Mactan na praia onde ocorreu, com o papel de Lapu Lapu interpretado por um ator de cinema e o de Fernão de Magalhães por um soldado profissional.

Milhares de pessoas aparecem para testemunhar a reconstituição do recontro entre o guerreiro filipino quase nu e o invasor coberto por uma armadura que cai por fim para a frente na rebentação.

LIVRO TERCEIRO—O Regresso.

Capítulo XI—NAVIO DE AMOTINADOS.

*Chegou-se o casco desnudo, Jogavam dados as duas;
«Fui eu! fui eu quem ganhou!» Diz ela: «Acabou-se o jogo!»
Três vezes assobiou.*

Os oficiais e marinheiros da armada há muito que antecipavam a morte de Fernão de Magalhães. «Logo que o capitão-general morreu», escreve Pigafetta, «os quatro homens da nossa companhia, que tinham ficado na cidade a negociar, trouxeram as nossas mercadorias para os navios.» Com a preciosa carga para permuta—os guizos, contas e tecidos destinados a seduzir os ilhéus—arrumada em segurança, os sobreviventes procederam a uma eleição para seleccionar o próximo almirante da Armada de Molucas. Procuravam um homem que evitasse, acima de tudo, diligências de alto risco semelhantes às que tinham posto em perigo e reclamado as vidas de tantos e um homem que tornasse a consagrar a frota ao seu primeiro objectivo comercial: as especiarias.

Não houve qualquer discussão sobre dissolver a frota ou voltar para trás. Tinham chegado demasiado longe e sofrido demasiado para isso. Nem havia também falta de candidatos para suceder a Fernão de Magalhães; a lista da tripulação borbulhava de rivais e futuros almirantes que há muito esperavam este momento.

Embora a perda do capitão-general fosse trágica—ninguém, nem mesmo os seus detratores, invejava a Fernão de Magalhães a sua coragem, - a sua morte trouxe um sentimento palpável de alívio pelo fato do suplício de navegar sob as suas ordens ter finalmente terminado. Quando acabou, a votação produziu um resultado inusitado, elegendo não um mas dois homens: Duarte Barbosa, o cunhado de Fernão de Magalhães, e Juan Serrano, o capitão

castelhano. Mesmo agora, os marinheiros mantinham um equilíbrio de poder entre as presenças espanhola e portuguesa na frota.

No entanto, este resultado cauteloso não satisfez toda a gente. Sebastián Elcano, o marinheiro basco que desempenhara um papel de relevo no motim contra Fernão de Magalhães no porto de São Julião, acreditava que Juan Serrano estava mal preparado para ser co comandante. Elcano considerava que Serrano era um piloto competente, mas nada mais. Implícita na opinião de Elcano estava a convicção de que ele próprio estaria mais bem apetrechado para liderar a expedição.

O servo leal de Fernão de Magalhães, Henrique, opunha-se com ainda mais frieza à nova chefia da frota. Henrique prestara valiosos serviços com a sua habilidade para interpretar a língua malaia, uma capacidade agora mais necessária do que nunca, mas recusava-se a sair do *Trinidad* como lhe fora ordenado, afirmando que sofria de ferimentos da batalha. Permanecia na sua tarimba, enrolado num cobertor, proclamando alto que agora que o seu senhor morrera era livre. Estava certo nesse ponto; na eventualidade da morte de Fernão de Magalhães, o testamento deste providenciava a liberdade de Henrique junto com uma doação de 10.000 maravedis, mas os novos chefes da expedição, acostumados à subserviência inquestionável do escravo e a precisarem ainda das suas capacidades linguísticas e diplomáticas, insistiam para que continuasse a obedecer às suas ordens. Henrique, vendo que podia tornar-se senhor de si mesmo após anos de servidão, obstinadamente recusava submeter-se à autoridade de qualquer pessoa.

Seguiu-se uma forte discussão entre Henrique e Duarte Barbosa, que Pigafetta regista. «Duarte Barbosa, comandante do navio almirante do capitão-general, disse-lhe num tom de voz elevado que, embora o seu senhor estivesse morto, não iria ser posto em liberdade ou solto,

mas que, quando chegássemos a Espanha, ainda seria o escravo da senhora Beatriz, a mulher do falecido capitão-general. E ameaçou-o que se não fosse a terra seria expulso.» A interpretação de Pigafetta das ameaças de Duarte Barbosa provavelmente oculta uma considerável quantidade de violência verbal. Mas Sebastián Elcano deixou um relato mais completo do confronto.

Segundo ele, foi Serrano e não Barbosa que insultou Henrique. «Serrano, não podendo fazer nada sem este intermediário, admoestou-o severamente com palavras frias, dizendo-lhe que apesar do seu senhor, Fernão de Magalhães, ter morrido, ele ainda era um escravo e que seria chicoteado se não obedecesse a tudo o que ele [Serrano] ordenasse. O escravo ficou enfurecido com as ameaças de Serrano. A ira invadiu o seu coração.»

As palavras duras conseguiram fazer sair Henrique da sua letargia e saiu furioso do navio a passos largos.

Pigafetta acredita que Henrique, ao sair do navio, procurou Humabon, «o Rei cristão», como era chamado, para maquirar contra a armada, embora o chefe de Cebu parecesse ser um aliado dedicado dos europeus. Ao saber da morte de Fernão de Magalhães, chorara copiosas lágrimas, obviamente desfeito pela tragédia que tentara tanto evitar. Apesar destes fortes laços emocionais, Henrique «disse ao Rei cristão que íamos partir de imediato»—até aqui é verdade—«e que, se seguisse o conselho dele, conquistaria todos os nossos navios e mercadorias.

E assim planearam uma conspiração. Depois o escravo regressou aos navios e pareceu comportar-se melhor do que antes».

Sebastián Elcano conta mais ou menos a mesma história: Henrique «falou em segredo com o senhor de Cebu»—Humabon—«dizendo-lhe que os castelhanos eram infinitamente ambiciosos e que... voltariam e prendê-lo-iam». Segundo a maneira de pensar de Elcano, «o escravo

convenceu o Rei de que, porque os castelhanos tinham andado a conspirar contra eles, não havia outra solução para os habitantes de Cebu senão conspirar por sua vez contra os castelhanos». Com estes argumentos, Henrique lançou a sua traição à memória de Fernão de Magalhães. Os motivos de Henrique eram poderosos e provavelmente bastante complexos. Talvez estivesse ressentido por ter sido escravo toda a sua vida adulta, talvez a redescoberta das suas origens filipinas despertasse sentimentos há muito suprimidos de lealdade e consanguinidade, ou talvez não conseguisse perceber o efeito drástico que as suas palavras teriam em Humabon, que se encontrava ele próprio numa situação desesperada. Fernão de Magalhães, a quem fora leal, morrera, e a tripulação estava prestes a partir, pondo fim à proteção de que Humabon usufruía. Na ausência da armada, Humabon teria de lutar com Lapu Lapu, cuja vitória sobre Fernão de Magalhães encorajara o chefe tribal.

Devido ao fato de Humabon ter tomado o partido de Fernão de Magalhães, seria agora apenas uma questão de tempo antes que Lapu Lapu, querendo vingar-se, viesse atrás dele. A pressão sobre Humabon para retaliar contra os europeus vinha ainda de outro quadrante. Muitos dos homens na ilha ressentiam-se com a forma como as suas mulheres tinham sido tratadas pelos europeus. Por todas estas razões, conspirar contra os homens de Fernão de Magalhães era a forma mais eficaz de Humabon demonstrar a sua lealdade para com o seu próprio povo e salvar o pescoço.

Na quarta-feira, dia 1 de Maio, Humabon pediu que os chefes da armada assistissem a uma festa. O convite, presumivelmente transmitido por via oral por Henrique, prometia uma refeição pródiga acompanhada de ofertas de joias e outros presentes, que Humabon desejava que a frota levasse através do oceano como tributo para o Rei de Espanha. O Rei cristão esperava que tantas pessoas quanto possível partilhassem da sua hospitalidade e generosidade.

No total, cerca de trinta homens, a maioria oficiais, decidiram aceitar.

Era um grande contingente, aproximadamente um quarto de toda a tripulação; incluía Duarte Barbosa e Juan Serrano, os novos co comandantes, bem como o astrólogo e astrônomo, Andrés de San Martin. Antônio Pigafetta também foi convidado para o festim, mas, como mais tarde explicou, «não podia ir, porque estava todo inchado de um ferimento feito por uma seta envenenada que tinha recebido na testa». Tinha sofrido o ferimento ao lado de Fernão de Magalhães, durante a batalha de Mactan.

Este banquete prometia ser outra ocasião para os hóspedes de Humabon encherem as suas barrigas e se embebedarem com o vinho de palma da ilha. Mas pouco depois de os oficiais terem chegado a terra, Pigafetta, a recuperar a bordo do Trinidad, ficou alarmado ao ouvir João Lopes de Carvalho, o piloto português, e o aguazil, Gonzalo Gómez de Espinosa, a regressarem inesperadamente.

Pigafetta escutou apreensivo quando eles «nos disseram que tinham visto o homem curado por milagre»—o irmão do príncipe curado por Fernão de Magalhães—«a levar o padre para sua casa e por esta razão tinham partido, receando algum risco perverso». A visão do padre Valderrama a entrar numa cabana de Cebu dificilmente parecia uma coisa sinistra, mas nesta atmosfera pesada era suficiente para fazer com que os dois europeus corressem precipitadamente para os navios à procura de segurança.

«Logo que estes dois tinham proferido as suas palavras ouvimos grandes gritos e gemidos», diz Pigafetta. «Então rapidamente levantamos âncora e, disparando várias peças de artilharia na direção das casas deles, aproximamo-nos da praia.»

O que viram excedia o pior que se podia imaginar; era pior até que o massacre de João de Solis. Ginés de Mafra, entre os que tinham ficado para trás, descreve o caos assassino que se abatia sobre os marinheiros em terra:

Quando o banquete estava prestes a acabar, alguns homens armados emergiram do palmeiral e atacaram os convidados, matando vinte e sete deles e capturaram o padre que tinha lá ficado e Juan Serrano, o piloto, que era um homem velho; outros, embora poucos, nadaram para os navios e, ajudados pelos que estavam a bordo, cortaram os cabos e fizeram-se à vela; os bárbaros, empanturrando-se com a matança e ansiosos por roubar o que estava nos navios, levaram a sua armada para o mar e, para fazerem parar os nossos homens, enquanto estes se preparavam para partir, também trouxeram Juan Serrano para a praia e disseram que queriam trocá-lo por um resgate. O homem velho implorou aos nossos homens com palavras e lágrimas para terem pena da sua idade avançada e para não se tornarem cúmplices, a fim de que os seus últimos dias não acabassem às mãos de bárbaros tão cruéis, mas que se esforçassem para que ao menos ele pudesse passar o pouco de vida que lhe restava entre os seus.

Os nossos homens disseram-lhe que fariam o que pudessem. O resgate foi discutido e eles pediram uma arma de ferro que é o que eles mais receiam; isso foi-lhes enviado num esquife e então os nativos pediram mais e mal os nossos homens satisfaziam o seu pedido os nativos respondiam pedindo mais e isto continuou até que, percebendo a intenção deles, os que estavam a bordo dos navios não queriam ficar ali mais tempo e disseram a Juan Serrano que ele podia ver muito bem o que se estava a passar e como as palavras dos nativos não passavam de fingimento.

Serrano implorou aos membros da sua tripulação que viessem salvá-lo, mas eles recusaram deixar a segurança dos navios com medo de serem também massacrados. «Então Juan Serrano, chorando, disse que mal nos fizéssemos à vela ele seria morto», regista Pigafetta. «E disse que rezava a Deus para que no dia do julgamento final exigisse a alma do seu amigo João de Carvalho.» As

palavras desesperadas de Juan Serrano caíram em orelhas moucas e o seu amigo João de Carvalho recusou-se a intervir. Pigafetta ficou consternado com a sua cobardia, mas não havia nada que ele, como supranumerário, pudesse fazer.

Gritos roucos vindos dos navios flutuaram até terra. O pior tinha acontecido? Os homens em terra estavam todos mortos? Seria possível? Fazendo apelo às suas últimas reservas de força, Juan Serrano, encalhado na praia, confirmou que os outros homens, incluindo Duarte Barbosa e San Martin, estavam mortos, chacinados durante o banquete de Humabon. Viu depois os navios levantarem âncora, preparando-se para o abandonar a guerreiros insulares sedentos de sangue, procurando reclamar a sua honra e dignidades perdidas. «Não sei se ele está vivo ou morto», escreve Pigafetta angustiado enquanto os navios se faziam à vela. Deixado para trás pelos seus próprios homens, Juan Serrano teve certamente o mesmo destino que os membros da sua tripulação tiveram. A vingança de Henrique sobre os europeus tinha sido mais sangrenta do que alguém poderia ter previsto.

Os três navios pretos da Armada de Molucas levantaram ferro, fizeram-se à vela e saíram do porto de Cebu com toda a velocidade que conseguiram reunir. Não se pensou em enviar uma equipa de salvamento para fazer parar o massacre, recuperar corpos ou procurar sobreviventes, ou até para castigar Henrique pela sua traição. Apenas sobravam 115 homens dos 260 que tinham saído de Espanha e enquanto fugiam para a segurança, a sua última visão de Cebu foi de ilhéus encolerizados deitando abaixo a cruz no cimo da montanha e fazendo-a em pedaços.

O massacre de 1 de Maio reclamou muitos dos membros da tripulação mais capazes e mais proeminentes. As vítimas incluíam Duarte Barbosa, que servira como co comandante por apenas três dias; Juan Serrano, Andrés de San Martin, o cauteloso astrólogo da frota; o padre Valderrama; Luis

Alfonso de Gois, que sucedera a Barbosa como capitão do Victoria; dois escrivães chamados Sancho de Heredia e León Expeleta; um fabricante de barris que dava pelo nome de Francisco Martin; Simón de La Rochela, um despenseiro; Francisco de Madrid, um homem de armas; Hernando de Aguilar, que fora criado do amotinado Luis de Mendoza, que Espinosa executara; Guillermo Feneso, que fazia funcionar as bombardas; quatro marujos; dois criados de bordo; três marinheiros de terceira classe; um criado ligado a Serrano; e quatro homens descritos na lista de tripulantes como «criados de Fernão de Magalhães».

Segundo alguns relatos, oito destes membros da tripulação sobreviveram, mas foram feitos prisioneiros e vendidos como escravos aos mercadores chineses que visitavam regularmente Cebu, mas estes rumores foram impossíveis de confirmar.

Henrique, cuja traição preparara o palco para a emboscada, desaparece da história neste ponto, tal como o astuto Humabon. Esta foi a conclusão trágica do que começara como uma experiência altamente prometedora nas Filipinas.

Cinco dias depois e meio mundo mais longe, uma embarcação gasta pelas intempéries atracava no porto de Sevilha.

A chegada de um navio vindo de terras distantes dificilmente era um acontecimento inusitado em Sevilha, mas neste caso não era simplesmente um navio qualquer, era o San Antônio, parte da Armada de Molucas. Estávamos a 6 de Maio de 1521 e a ocasião marcava as primeiras notícias da frota desde que saíra de Sanlúcar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519.

Ninguém em terra sabia o que pensar da chegada do navio, pois não se esperava que a frota regressasse senão dali a meses. Em breve ficariam a saber que Fernão de Magalhães afinal de contas encontrara o legendário estreito, mas antes que o pudesse atravessar, o San Antônio tinha

sido requisitado à força por amotinados que fugiam da crueldade e temeridade excessiva de Fernão de Magalhães. Transportava o seu capitão, Estêvão Gomes; o principal co conspirador, Gerónimo Guerra; e cinquenta e cinco homens, incluindo o primo de Fernão de Magalhães, Álvaro de Mesquita, que os amotinados tinham apunhalado e mantido a ferros durante a viagem de regresso.

Estevão Gomes tinha habilidosamente pilotado o navio através do Atlântico até Espanha. Falara-se em regressar ao porto de São Julião para salvar Juan de Cartagena e o padre que Fernão de Magalhães abandonara na ilha, mas com toda a probabilidade o navio nunca tentou salvá-los. Em vez disso o San Antônio fez-se à costa da Guiné para tentar encontrar água.

Apesar de terem afrontado sozinhos o Oceano Atlântico, o capitão e tripulação do San Antônio não sentiam alegria ao verem a familiar catedral de Sevilha porque regressavam em desgraça, amotinados que enfrentavam a perspectiva de um inquérito oficial, encarceramento e mesmo pena de morte. Consolar-se-iam sabendo que Guerra era parente de Cristóbal de Haro, que financiara a expedição.

Podiam também ir buscar forças à falta de popularidade de Fernão de Magalhães em Espanha e planeavam destruir a reputação do capitão-general português com histórias sobre a sua falta de sentido crítico e tratamento brutal dos oficiais espanhóis. Mas estas histórias tinham de ser aliciantes porque as suas vidas dependiam de convencerem ou não as autoridades que o motim tinha sido necessário e justificado. Claro que Fernão de Magalhães não estaria presente para se defender ou contradizer as suas afirmações. O único capaz de falar em nome dele era Álvaro de Mesquita, cujos ferimentos ofereciam prova eloquente dos métodos dos amotinados. E Álvaro de Mesquita utilizara a longa viagem marítima até casa para se preparar para um inquérito porque a sua vida também dependia da forma persuasiva como defendesse o seu caso.

Assim começou uma batalha feroz e complicada entre duas versões contraditórias do motim.

Logo que Carlos I ouviu dizer que o San Antônio regressara, deu ordens à Casa de Contratación para devolver toda a mercadoria e equipamento a bordo do navio a Cristóbal de Haro, com quem Carlos I, perpetuamente aflito de dinheiro para financiar o seu império, estava profundamente em dívida. A Casa devia vender tudo o que tivesse valor «e depois da venda», ordenava o Rei, «enviem-me um registo... do que venderam para que o dito Cristóbal de Haro possa fazer a respectiva contabilidade para que possamos saber qual será a nossa parte». Tudo o que ultrapassasse dez mil ducados seria remetido à coroa. A ordem crepitava com a ansiedade do jovem Rei em pôr as mãos no dinheiro, se houvesse algum.

Acontecia que não havia nenhum. O inventário detalhado da Casa do conteúdo do navio listava pentes manchados, papel a desfazer-se, facas ferrugentas, tesouras, agulhas de coser amolgadas, contas, vidros, pérolas, uma cadeira coberta de veludo, uma toalha de altar para celebrar a missa meio apodrecida, ferro, mercúrio, cobre, um forno, uma balança, púcaros, um tecido verde corroído pelas traças, barris meio podres, duas bússolas e um pequeno saco de anzóis, mas nenhuma especiarias—nada de fato de grande valor. Além disso o navio estava em muito más condições depois de dezoito meses no mar. O calor e a umidade tinham feito os seus estragos, para não falar das térmitas a furar o casco. Por fim as autoridades de Sevilha perceberam que o San Antônio afinal de contas não chegara às Ilhas das Especiarias. Os sonhos do Rei de reclamar as Molucas para a glória de Espanha iriam ter de esperar.

Ninguém a bordo do San Antônio sabia o que acontecera a Fernão de Magalhães.

Assumiam—ou tinham esperança talvez—que a sua temeridade e lealdade secreta a Portugal tivessem levado a que percesse no mar, algures para lá dos confins do

mundo e a Casa estava disposta a acreditar neles. «Eles acreditam que ele tivesse sido desonesto», relatou um representante da Casa ao Rei, «por isso não tinham qualquer esperança que regressasse.» Presumiu-se que o San Ant6nio desgastado pelas intemp6ries e a sua tripula77o revoltosa e ordin6ria de cinquenta e cinco homens fossem os 6nicos sobreviventes do que fora anteriormente a gloriosa Armada de Molucas.

Poucos dias depois do seu regresso, os amotinados fizeram os seus relat6rios bem afinados 77a Casa de Contrataci6n. Cinquenta e tr6s dos cinquenta e cinco membros da tripula77o prestaram declara77oes e a s6bita atividade lan77ou os escriv6es da Casa num frenesim. «Desde a manh77a da Festa da Ascens77o que temos estado a fazer perguntas e a registar as declara77oes, sem as for77ar, na presen77a de dois escriv6es», escreveu Juan L6pez de Recalde, um contabilista da Casa, ao arcebispo Fonseca a 12 de Maio, apenas seis dias depois do regresso do navio. A tarefa de recolher e organizar cinquenta e tr6s relatos separados era exaustiva e intimidante. «T6nhamos connosco o advogado Castroverde, conselheiro legal desta Casa, e at6 77a noite passada, s77bado, tr6s dias at6 agora, n77o conseguimos registar as declara77oes de mais do que vinte e um homens.

6 necess77rio meio dia para ouvir o relato desde o dia em que partiram daqui at6 ao seu regresso.»

77lvoro de Mesquita, entretanto, foi diretamente da sua reclus77o a bordo do navio para a pris77o em terra firme. Estava agora «sob cust6dia do almirantado onde 6 bem guardado». Os representantes da Casa insistiam que estavam apenas a proteger 77lvoro de Mesquita dos outros, mas o capit77o deposto acreditava que tinha sido apartado para ser tratado com injusti77a.

A Casa fez um trabalho notavelmente meticuloso para tentar cobrir todos os pormenores do motim no estreito, no tempo atribuído. O relat6rio inclu6a uma descri77o elaborada

dos confrontos iniciais entre Magalhães e Cartagena pouco depois da partida da armada das Ilhas Canárias. Havia mesmo um registo, inexato e de tipo inflamatório, sobre o incidente homossexual que encolerizara Fernão de Magalhães e criara tanto ressentimento entre a tripulação: «Parece que no Victoria capitaneado por Luis de Mendoza, um marujo atacou um rapaz, criado de bordo, num ato contrário à natureza e contaram o fato a Fernão de Magalhães. Num dia calmo, ele mandou atirar o rapaz ao mar.»

À medida que o relatório se desenrolava, tornava-se cada vez mais evidente que existia um forte preconceito anti Magalhães. «Parece que os capitães e oficiais, vendo que avançavam ao longo da costa em vez de irem em frente à procura do Cabo Horn»—o promontório mais a sul da América do Sul—«decidiram pedir a Fernão de Magalhães para seguir as instruções de Sua Majestade, que eram para continuar a sua viagem com o acordo, conselho e opiniões dos capitães, oficiais e pilotos da armada.» De fato, as ordens de Fernão de Magalhães eram para «ir em busca do estreito», não do Cabo Horn e apesar do que os amotinados mais tarde afirmaram, ele fizera questão de convocar uma conferência formal e de solicitar por escrito as opiniões dos seus capitães e pilotos, tal como exigiam as suas ordens. Embora não tivesse aceite a recomendação para voltar para trás, não era obrigado a dar atenção ao conselho deles. Não era uma democracia, era uma armada e ele era o almirante.

Não surpreende que os amotinados tivessem alterado os acontecimentos no porto de São Julião para servir a sua causa. Ao ouvi-los contar a história, supunha-se que tinham despertado a fúria de Fernão de Magalhães simplesmente ao pedir-lhe para obedecer às ordens do Rei, ou pelo menos à sua interpretação dessas ordens.

«Uma noite Gaspar de Quesada com certos companheiros foi do seu navio, o Concepción, para o San Antônio, que era comandado por Álvaro de Mesquita.

Chamou pelo dito Álvaro de Mesquita e fê-lo prisioneiro e disse aos homens do navio, na presença de Juan de Cartagena... que já sabiam como Fernão de Magalhães o tratara [Cartagena]; e que Fernão de Magalhães o mandaria matar porque ele pedira a Magalhães para agir de acordo com as ordens de Sua Majestade... Exigiram que Fernão de Magalhães agisse de acordo com as ordens de Sua Majestade; e por terem feito isto, não serem maltratados por ele... Se fizesse isto, eles estavam e estariam às suas ordens.» Afirmaram que até «lhe chamariam Sua Senhoria e lhe beijariam os pés e mãos».

Os amotinados descreveram de forma muito distorcida o encontro para o qual tinham tentado atrair Fernão de Magalhães. Na realidade Fernão de Magalhães repelira desdenhosamente o convite para assistir a uma conferência a bordo do navio rebelde com receio de pôr em risco a sua vida. Mas segundo a história contada pelos amotinados, «Fernão de Magalhães mandou dizer-lhes para irem ao seu navio que ouviria o que tinham para dizer e faria o que estivesse correto.

Eles responderam que não ousavam ir ao navio dele com receio de que ele os castigasse, que em vez disso ele deveria ir ao San Antônio, onde todos se podiam reunir e eles fariam o que ele lhes ordenasse.»

Os amotinados fizeram-se esquecidos do esforço bem sucedido de Fernão de Magalhães para sabotar a revolta. Segundo o seu relato, Cartagena e Quesada mandaram os navios rebeldes sair do porto de São Julião, um ato que significava confrontar Fernão de Magalhães, cujo navio almirante, o Trinidad, lhes bloqueava o caminho para a liberdade. «O San Antônio levantou duas âncoras e começou a aguentar-se com uma. Quesada concordou em libertar o seu prisioneiro Álvaro de Mesquita e enviá-lo a Fernão de Magalhães para que houvesse paz entre eles.»

Isto era pura ficção, como Mesquita sabia, mas os amotinados inventaram ainda mais incidentes com

Mesquita a desempenhar um papel crucial. Por exemplo, quando os navios rebeldes passaram pelo navio almirante, Álvaro de Mesquita supostamente pediu a Fernão de Magalhães para não disparar sobre eles para que pudessem «aplanar as suas diferenças, mas antes que pudessem mexer-se de onde estavam, no meio da noite, enquanto os homens dormiam, o navio almirante disparou rajadas pesadas e leves contra o seu navio». Era uma boa história, mas a verdade era que o San Antônio, levado por uma poderosa corrente e arrastando a sua âncora, se aproximara do Trinidad. forma perfeitamente não intencional a meio da noite porque o cabo se romperá, não porque Quesada tivesse dado ordem para se fazer à vela. Os amotinados completamente confundidos contaram histórias delirantes do San Antônio a deslizar de alguma forma pelo navio almirante a meio da noite... do primo leal de Fernão de Magalhães a tomar temporariamente o partido dos amotinados... dos chefes da amotinação a oferecerem-se para beijar as mãos e os pés do capitão-general que obviamente desprezavam. Nada disto fazia sentido a não ser que as suas histórias fossem vistas como realmente eram: tentativas bastante óbvias de se ilibarem.

Inevitavelmente, os amotinados refizeram a luta culminante no estreito a seu favor.

Na sua versão, Álvaro de Mesquita provocara a rebelião ao apunhalar Estêvão Gomes na perna e Gomes retaliara apunhalando a mão esquerda de Mesquita.

(Na realidade, claro, Gomes apunhalara Mesquita primeiro.) Também insistiram que a viagem até casa fora horrivelmente difícil porque todos os homens estavam limitados a uma ração de oitenta e cinco gramas de pão por dia. Esta era outra afirmação duvidosa porque o San Antônio transportava provisões para toda a frota, alimentos mais do que suficientes para encher as barrigas dos amotinados.

Enquanto os amotinados teciam as suas histórias para os representantes da Casa, Gomes e Guerra eram mantidos sob custódia, tal como Mesquita, apesar das suas reivindicações de que era a principal vítima do motim e não o seu perpetrador. «Recebemos mil queixas deles a toda a hora, insistindo que não deviam estar presos», queixava-se Recalde, «que lhes seja dada oportunidade de verem Sua Majestade para contar a Sua Majestade o que aconteceu na dita viagem.» Mas nunca tiveram essa oportunidade. Da sua cela de prisão, Álvaro de Mesquita insistia, sem mentir, que fora torturado para assinar uma confissão de que torturara oficiais espanhóis, que era espúria e que agira com lealdade em relação a Fernão de Magalhães e ao Rei de Espanha. No entanto, as suspeitas recaíam mais em Mesquita do que noutra pessoa qualquer.

O relato de Álvaro de Mesquita, tão diferente da versão justificativa dos amotinados, recebeu pouca atenção e ainda menos crédito na Casa de Contratación. Em sua defesa, Álvaro de Mesquita apresentou à Casa documentos que conservara quando presidira ao prolongado julgamento do motim no porto de São Julião. O processo registava as ações rebeldes de todos os membros da tripulação acusados, as sentenças que tinham recebido e a clemência de Fernão de Magalhães, tudo inutilmente. Foi ordenado a Mesquita que permanecesse na prisão, enquanto os amotinados eram libertados. Os cabecilhas, Gomes e Guerra, até viram reembolsadas as suas despesas de deslocação para o tribunal e do tribunal, enquanto Mesquita, considerado culpado até prova em contrário, foi obrigado a pagar as despesas de deslocação do seu próprio bolso coçado.

Nas suas declarações, os membros da tripulação jogaram habilmente com os receios espanhóis de que Fernão de Magalhães fosse afinal um tirano português, um agente astucioso da sua terra natal que habilidosamente reunira a Armada de Molucas às custas da Espanha meramente para a destruir e enganar Carlos I.

Embelezaram este estereótipo com horrores novos: Fernão de Magalhães era um assassino que torturava honrados oficiais espanhóis com ligações à classe mais elevada possível, a Igreja. Contaram a trágica história de Juan de Cartagena—um oficial castelhano!—que, não por qualquer falta sua, fora deixado a apodrecer numa ilha remota por Fernão de Magalhães. Como se isso não fosse suficientemente perverso, o capitão-general entregara um padre ao mesmo destino miserável.

Era um argumento de peso consumado, mas não isento de defeitos. Por um lado os amotinados tiveram dificuldade em explicar porque é que não tinham ido resgatar Cartagena quando tinham regressado a casa pelo mesmo caminho. Por sorte, tinham criado choque e histeria anti Magalhães suficientes em Sevilha para o seu comportamento inconsistente não ser notado, por agora. Assim, as autoridades concentraram-se na acusação de que Fernão de Magalhães tinha torturado leais oficiais espanhóis no porto de São Julião e não só os violentara, como os desmembrara e estripara e colocara as cabeças das suas vítimas em estacas.

A 26 de Maio o arcebispo Fonseca—o pai de Cartagena—indicou qual a sua resposta às declarações e tornou-se evidente que a conspiração dos amotinados para distorcer a verdade funcionara como planeado.

O bispo exprimiu choque e consternação em face do tratamento de Cartagena e Quesada por Fernão de Magalhães. Parecia incrível que oficiais espanhóis fossem capazes de se amotinarem e não havia desculpa para eviscerar e esquartejar um homem e abandonar outro numa ilha. Por isso os amotinados foram libertados, por agora, embora continuassem a pesar sobre eles laivos de suspeita e não receberam o soldo atrasado que afirmavam lhes era devido. «Dissemos aos oficiais e marinheiros... que procurassem um meio de ganhar a vida sem perder mais tempo», nota Recalde. «Começaram a procurar trabalho.

Solicitamos a Vossa Majestade que nos diga o que fazer em relação ao dito salário.»

Na ausência de Fernão de Magalhães, a sua mulher, Beatriz, tornou-se objecto de suspeita, como se estivesse de alguma forma envolvida em acontecimentos que se tinham passado na outra extremidade do mundo. A Casa de Contratación cortou-lhe os recursos financeiros e num memorando para o Rei sugeriu uma desculpa conveniente para não lhe pagar. «A mulher de Fernão de Magalhães, como autorizado por Vossa Majestade, tem 50.000 maravedis nesta Casa devidos ao dito Fernão de Magalhães como capitão... Duvidamos se devemos pagar estes créditos considerando o resultado da viagem... Visto que não temos neste momento os fundos para os pagar no primeiro trimestre deste ano, não os pagaremos até que Vossa Majestade nos aconselhe o que fazer.»

O vingativo arcebispo Fonseca tinha ainda de reserva mais medidas punitivas para a família de Fernão de Magalhães. Ordenou que Beatriz e o filho pequeno fossem colocados em prisão domiciliária; estavam proibidos de regressar a Portugal enquanto o inquérito continuasse. Claro que ela não tinha forma de saber que o marido morrera apenas algumas semanas antes, a 27 de Abril, na batalha de Mactan, seguido pelo irmão, Duarte Barbosa, que morrera a 1 de Maio no massacre de Cebu. E assim durante todo o seu cativeiro esperou, à maneira de Penélope, que eles voltassem para casa das suas viagens.

Mas Fonseca tinha quase tantas suspeitas em relação aos amotinados como tinha em relação aos homens leais a Fernão de Magalhães. Ordenou que Gomes, Guerra e vários outros cabecilhas fossem enviados à sua presença sob custódia, insistindo que viajassem separados porque podiam continuar a conspirar.

Disse-lhes que estava a fazer planos para enviar uma caravela ao porto de São Julião para resgatar Cartagena e o padre.

Como os amotinados devem ter lamentado a sua decisão apressada de deixar aqueles dois naquela região selvagem. Se Juan de Cartagena, que sempre desprezara Fernão de Magalhães, tivesse regressado a Espanha, teria feito mais do que qualquer outro para denegrir a reputação de Fernão de Magalhães e para conquistar justificação e mesmo honra para os amotinados.

Ninguém para além de Álvaro de Mesquita ergueu a voz a favor de Fernão de Magalhães. Os funcionários espanhóis claramente planeavam impedi-lo de regressar em triunfo para reclamar as terras, títulos e riquezas que lhe tinham sido prometidos por Carlos I. Mas não tinham forma de saber que as suas precauções eram desnecessárias, que Fernão de Magalhães já estava morto. Álvaro de Mesquita, cujo principal crime era ser primo de Fernão de Magalhães, manteve-se confinado à prisão por mais um ano, durante o qual frequentemente proclamou a sua inocência, sem qualquer proveito.

O inquérito ao motim do San Antônio durou seis meses e no final Guerra e Gomes foram libertados bem como todos os marujos; Estêvão Gomes recebeu mesmo uma nomeação real para outra expedição, sinal seguro de reabilitação.

Os que tomaram o partido de Fernão de Magalhães deram-se muito pior. A mulher e o filho mantiveram-se em prisão domiciliária e até o sogro, o bem relacionado e proeminente Diogo Barbosa, recebeu ordens para desistir de propriedades que Fernão de Magalhães lhe dera antes da frota sair de Sevilha. Este tratamento mesquinho enfureceu-o e falou ao Rei em defesa da conduta de Fernão de Magalhães durante a amotinação: «Ele teve de tomar grande cuidado para que fosse para vossa vantagem e não contra a vossa honra», disse Barbosa, assinalando que «quando os homens que levou com ele se amotinaram com três dos principais navios, não os puniu severamente quando podia tê-lo feito e perdoou muitos que mais tarde provaram ser ingratos.» Além disso, «o capitão [Mesquita]

foi levado para Sevilha como prisioneiro e mais tarde para Burgos até à altura em que Vossa Majestade regressou a Espanha. Antes disso, nunca lhe foi dada qualquer hipótese de apresentar o seu lado da história, nem lhe foi demonstrada nenhuma justiça». Diogo Barbosa ousadamente explicava a Carlos I os princípios em jogo.

«Estes [acontecimentos] servem como maus exemplos que desencorajam os que querem fazer o que devem e dão maior encorajamento aos que querem fazer o contrário.» Diogo Barbosa não lutava apenas para limpar o nome de Fernão de Magalhães: a desonra oficial estendia-se à filha de Barbosa, ao seu neto e a si próprio. Por todos eles, Barbosa oferecia uma defesa inflamada, se bem que solitária, do capitão-general, contudo os argumentos apaixonados de Barbosa em defesa de Fernão de Magalhães tinham um efeito de contestação especial e, porque desafiavam Fonseca, funcionavam contra os seus próprios interesses.

Como português, Barbosa era visto como homem traiçoeiro em vez de honrado e a sua boa estrela caiu junto com a de Fernão de Magalhães.

Outro homem leal a Fernão de Magalhães, o brilhante mas instável cosmólogo Rui Faleiro, manteve-se afastado. Depois da Armada de Molucas ter largado de Espanha, regressara a Portugal, tendo, no entanto, sido encarcerado. Sofreu um esgotamento na prisão, mas por fim recuperou forças e foi libertado. Voltou depois em segredo a Sevilha, onde conquistou alguma simpatia na Casa ao exhibir as marcas feitas pelos grilhões que usara durante o tempo que passara na prisão.

Por piedade e para mantê-lo longe de Portugal, onde poderia ter algum valor, a Casa deu-lhe (e ao irmão Francisco) um subsídio «porque tinham chegado esgotados e sem recursos de Portugal; além disso, estão aqui por ordem de Vossa Majestade». Rui Faleiro, a fonte de energia

por trás da Armada de Molucas, viveu o resto dos seus dias na obscuridade.

Durante o clamor despertado pelo inesperado regresso dos amotinados, nem uma palavra se ouviu da parte do jovem Rei que autorizara a expedição dois anos antes, apesar das petições e correspondência solicitando a sua atenção. Carlos I não perdera o interesse pelo empreendimento, mas desde que os navios tinham navegado para longe de Sevilha que se vira submergido em tumultos políticos. A mãe, Joana, a Louca, continuava viva, irremediavelmente insana. Dizia-se que conservara o corpo do falecido marido, Filipe I, o Belo, que tivera morte súbita com a idade de vinte e oito anos, ao lado da cama durante anos na crença de que regressaria por fim à vida no aniversário da sua morte. Após a morte do marido, usou sempre preto e recusou lavar-se. Entretanto, o jovem monarca, encorajado pelos seus apoiantes, estava ainda a desenvolver todos os esforços para se tornar o próximo imperador do Sacro Império Romano, a entidade política mais poderosa na Europa.

O Sacro Império Romano fora fundado no dia de Natal no ano 800 d. C, quando Carlos Magno, o Rei dos Francos, uma afiliação de reinos germânicos, foi coroado imperador. A sua coroação unificava a França, muito da Alemanha, os Países Baixos, a Bélgica e o Luxemburgo e o norte de Itália. Embora a linha de descendentes do sexo masculino de Carlos Magno morresse no espaço de um século, foi antepassado de muitas dinastias reinantes europeias. Com o tempo, o Sacro Império Romano ficou tão fragmentado que no século XVIII Voltaire notou que não era «nem santo, nem romano, nem um império». Contudo, sobreviveu.

O Sacro Império Romano era uma monarquia eletiva; os seus eleitores alemães tinham o poder quer de nomear o imperador quer de controlar as suas ações depois da nomeação. O avô de Carlos, Maximiliano, enquanto imperador, tinha conseguido a promessa dos sete eleitores

alemães de nomearem o rapaz como imperador, mas as promessas por si só não eram suficientes para assegurar a sucessão de Carlos. Enfrentava a concorrência do Rei de França, Francisco I, que estava ansioso por criar uma certa reputação, especialmente às custas de Espanha. Era verdade que Carlos I pertencia à Casa de Habsburgo, que tradicionalmente governava o Sacro Império Romano, mas precisava de dinheiro, montes de dinheiro, para firmar o negócio. Carlos I tinha de pagar subornos, superficialmente disfarçados de tributos, aos eleitores e aos representantes do papado se queria assegurar o título. Faltando-lhe recursos próprios, pediu largamente emprestado a várias casas bancárias, colocando-se permanentemente em dívida. Por fim pagou aos eleitores uma soma espantosa, 850.000 ducados, dos quais 540.000 ducados vinham de empréstimos arrançados junto da dinastia bancária dos Fugger. Assim Carlos pedia emprestado a banqueiros alemães para pagar a eleitores alemães para conquistar o seu título largamente alemão de «Imperador do Sacro Império Romano». Os alemães fizeram uma fortuna com as ambições imperiais de Carlos I e este esperava que a Espanha pagasse a factura, provocando assim a ira de uma extremidade da península ibérica à outra.

Para completar a sua luta pelo título de imperador do Sacro Império Romano, Carlos I precisava da bênção de Leão X, o Papa da família Medicis cujos excessos ajudaram a inspirar a Reforma.

Segundo a mitologia popular, o Papa era um libertino perdulário, mas o retrato famoso de Leão X, pintado por Rafael em 1518, apresenta uma imagem muito diferente, a de um atarracado e pensativo estudioso e esteta, desviando a sua expressão saturnina do espectador. Com o rosto gordo e nariz maciço e carnudo, representa uma figura totalmente desajeitada e pouco cativante, flanqueada por dois jovens cardeais, que estão de pé diretamente atrás dele, parecendo empurrá-lo de forma desconfortável. Embora os

três estejam envoltos em vestes luxuosas, em damascos, veludos e sedas, parecem estar em desacordo uns com os outros, como se as suas vestes escondessem armas afiadas. O retrato de Rafael reflete tempos difíceis e decisivos em Roma. No ano anterior, Leão X descobrira uma conspiração entre os cardeais mais jovens para o envenenar. O cardeal Petrucci, que confessou ter conhecimento da conspiração, foi estrangulado na prisão e os outros conspiradores foram executados.

Não admira que o retrato de Rafael mostrasse um Leão X absorto e cheio de preocupações rodeado por cardeais ameaçadores.

Leão X tinha outra face. Quando não presidia às funções da igreja, exibia um sentimento de bonomia, riso fácil e uma paixão pelo teatro, música e arte e outros prazeres seculares como banquetes e caça. «Vamos gozar o papado, já que Deus nos deu», declarava. Dispensava uma generosidade papal à sua entourage sem se preocupar com o tesouro papal que minguava. Leão X tentou depois arranjar dinheiro com a mesma falta de disciplina, vendendo indiscriminadamente títulos, favores e indulgências, estas últimas popularmente entendidas como a promessa de evitar o Inferno na vida depois da morte, promessa essa oferecida em troca de doações.

Para os que estavam de fora, descontentes, a Igreja deteriorou-se num espetáculo de corrupção, egoísmo e arrogância. Em 1520, Martinho Lutero, em Vitemberga, Alemanha, escreveu uma carta furiosa e ameaçadora ao Papa Leão X. «Entre esses males monstruosos desta época», escreveu, «sou por vezes impelido a dirigir o olhar para vós e a recordar-me de vós, muito abençoado Papa Leão.» Sob a influência do Papa Leão X, a Igreja de Roma, «antigamente a mais santa de todas as igrejas, tornou-se o mais desregrado antro de ladrões, o mais vergonhoso de todos os bordéis», escreveu Martinho Lutero e muitos concordaram. «Nem mesmo o Anticristo, se estivesse para

vir, podia conceber qualquer acrescento a esta perversidade.» Arengava de forma empolada com esta veia, por muitas páginas, incitando outros a seguir-lhe o exemplo. A Reforma estava em pleno auge.

Em teoria, o perseguido Leão X podia conseguir apoio adicional—e fundos—do Sacro Império Romano, mas aquela conglomeração estava em situação confusa.

Após a morte de Maximiliano, Leão X nominalmente apoiava Francisco I, o Rei de França, e não Carlos I, mas na realidade o Papa jogava habilmente um candidato contra o outro. Mais entusiasta e com mais fundos, Carlos I em última análise levou a melhor e o Papa relutantemente apoiou o jovem que chegara de repente ao cume do poder na Europa. Ou seria um precipício?

A 28 de Julho de 1519, menos de um mês antes da frota de Fernão de Magalhães viajar pelo rio Guadalquivir em direção ao Atlântico, Carlos I, na altura em Barcelona, soube que fora eleito imperador do Sacro Império Romano, mas o título não lhe pertenceria até que pagasse por ele. Contara com os nobres espanhóis para apoio financeiro, mas estes viraram-lhe as costas. Permaneceu na Europa, a angariar fundos e por fim, a 23 de Outubro de 1520, na velha cidade de Aachen, na Alemanha, de onde Carlos Magno antigamente governara o império, Carlos, agora com vinte e um anos, foi coroado imperador. A ocasião marcava a aliança formal entre um Papa hesitante e sem dinheiro cercado pelas forças da Reforma e um monarca pouco experiente e também sem dinheiro.

Em Espanha, a nobreza enfurecia-se com Carlos I ainda mais agora que ele era imperador do Sacro Império Romano. Apesar da sua promessa de não nomear estrangeiros para cargos governamentais em Espanha, Carlos I escolheu o seu antigo preceptor, Adriano de Utreque, como regente e a escolha confirmou o receio da nobreza de que Carlos I era essencialmente um intruso alemão caído no seu seio. A cidade de Toledo reagiu

expulsando o seu corregedor, como era conhecido o governante administrativo real, e a Revolta dos Comuneros castelhanos estava em marcha. Cidades e vilas por toda a Espanha, entre elas Madrid e Salamanca, agruparam-se na Junta Santa das Comunidades para derrubar o poder político em Espanha. Mostraram a sua determinação organizando milícias que marcharam sobre Tordesilhas, onde depositaram a sua confiança na mãe de Carlos I, a louca Rainha Joana, mas ela recusou sair da sua reclusão para os apoiar ou sequer assinar um documento que exprimia as suas razões de queixa.

A insurreição gerou uma contra revolução nas zonas rurais entre aqueles que desprezavam os nobres; viravam-se agora para Carlos I para que lhes oferecesse a sua proteção. O Rei procurou ansiosamente o seu apoio, prometeu indemnizá-los por perdas em que incorressem enquanto lutassem contra os nobres rebeldes e consentiu em nomear dois nobres castelhanos para servirem ao lado de Adriano de Utreque como co regentes. Também inundou com títulos e ducados os que se congregavam a seu lado e conseguiu chamar a si os nobres recalcitrantes. Apesar destas vitórias, a posição de Carlos I em Espanha manteve-se calorosamente contestada enquanto alianças entre os comuneros e os realistas se alteravam constantemente. Em desespero para consolidar o seu império, o Rei Carlos prestou escassa atenção à controvérsia que rodeava um navio vagabundo atracado em Sevilha. Manteve-se no estrangeiro até Julho de 1522 e na sua ausência a Espanha batalhou para se redefinir como nação e como membro do Sacro Império Romano.

Sevilha, o centro do comércio espanhol, refletia as tensões que afligiam o resto do país e desenvolveu a reputação de cidade em crise. A criminalidade floresceu nas ruas e vielas dos seus arredores miseráveis. Triana, um subúrbio na outra margem do rio Guadalquivir, era o refúgio de muitos tipos do submundo, bem como dos marujos que

enchiam os navios espanhóis. Ciganos, escravos, adivinhos, pedintes, comediantes itinerantes e menestréis povoavam um submundo em rápida expansão. Com o tempo, nas suas fileiras passaram a incluir-se clérigos despadrados, nobres indigentes e soldados desempregados, bem como uma variedade de vigaristas e negociantes de mercadorias duvidosas.

Com produtos a afluírem a Sevilha vindos de África e da Europa, o contrabando tornou-se um empreendimento importante; o valor dos produtos contrabandeados ultrapassava de longe o da mercadoria legítima. Desempregados crônicos disfarçavam-se de pedintes deficientes; era muitas vezes difícil para as suas vítimas distinguirem-nos das ordens mendicantes dos monges. As lutas de facas eram vulgares em toda a Sevilha, tal como o suborno e a prostituição. Todos os anos, dezoito mil prisioneiros entravam pelos portões da Prisão Real, pressionando ainda mais a economia já sobrecarregada da cidade.

Entretanto, a oligarquia titular de Sevilha engordava com os rendimentos que advinham do arrendamento de terras aos agricultores, ou aproveitava as vantagens dos títulos e prestígio para se lançar em atividades comerciais, importando vinho, azeite e sabão. Com os lucros, construía castelos impressionantes, jardins e pátios encantadores. Por toda a Espanha era famosa a aristocracia rica de Sevilha e invejada precisamente como os criminosos da cidade eram receados.

Estes dois lados díspares de Sevilha encontravam-se nas docas, onde mercadores ricos acotovelavam marujos e intermediários desonestos à procura de mercadoria para distribuir. Entre o caos nas margens do Guadalquivir, o San Antônio, agora despojado do seu cordame e apetrechos, balouçava preso na âncora, uma testemunha muda mas eloquente de uma expedição falhada. Em Sevilha ninguém sabia que a Armada de Molucas navegara com êxito pelo

estreito nem que atravessara o imenso Oceano Pacífico. Ninguém percebia quão perto estavam os sobreviventes do seu objectivo final, as Ilhas das Especiarias. Toda a gente—desde Carlos I até aos burocratas na Casa de Contratación, até aos marinheiros recentemente libertos à procura do seu próximo navio—assumiam que a frota estava perdida e que a expedição fora um desastre completo. Todos estavam errados.

Capítulo XII—SOBREVIVENTES.

O timoneiro guiava, E o barco seguia em frente: Nem uma brisa soprava; No cordame os marinheiros Faziam o seu devido, E manobravam os braços Como apetrechos sem vida—Era medonha a visão Da nossa tripulação.

A quinze mil quilômetros de Espanha, num canto remoto do arquipélago das Filipinas, estava um navio a arder. As chamas transformavam a noite em dia e o seu reflexo formava desenhos hipnóticos no mar negro e empolado. Sibilando e lançando um fumo acre em direção ao céu, as chamas consumiram as madeiras do navio até à superfície da água. O brilho vermelho-escuro da fogueira levada pelas águas era visível por milhas em redor. Na manhã seguinte, o fumo espesso das brasas do casco carbonizado transformava o dia em noite.

O navio era o Concepción, uma das três embarcações que tinham escapado ao massacre em Cebu no dia anterior. Desde essa altura, os sobreviventes tinham tentado navegar com os três grandes navios à volta dos baixios e ilhas não cartografadas das Filipinas, mas cedo descobriram que tinham uma irremediável falta de mão de obra. A juntar ao problema, o mestre do Concepción, Juan Sebastián Elcano, queixava-se de que os gusanos das naus infestavam o casco.

Fernão de Magalhães, se fosse vivo, teria mandado os homens empreenderem grandes reparações, mas os sobreviventes adotaram uma abordagem mais pragmática e decidiram queimar o navio para evitar que caísse nas mãos de algum inimigo que o pudesse utilizar contra eles. A tripulação transferiu o conteúdo do Concepción—as suas provisões, cordame, velas, acessórios, armas e apetrechos de navegação—para os outros dois navios, o Trinidad, ainda

o navio almirante da frota, e o Victoria. E depois, na noite de 2 de Maio de 1521, atearam fogo ao navio vazio em expiação simbólica e totalmente inconsciente dos pecados da frota.

Uma votação apressada entre os marinheiros colocou Gonzalo Gómez de Espinosa no comando do Victoria, enquanto João Lopes de Carvalho, o piloto português, ganhava a eleição para novo capitão-general. Elcano, o mestre do Victoria, amaldiçoou em silêncio o novo capitão-general, que podia ser um piloto talentoso, mas era incapaz de impor a disciplina na frota insubmissa. No Brasil, João Lopes de Carvalho tentara trazer para bordo a sua amante; embora não o tivesse conseguido, o filho de ambos viajava com a frota desde essa data. Elcano não tinha respeito por um líder que dava um exemplo tão mau aos outros tripulantes.

O novo comando colocava Pigafetta numa posição vulnerável. Sempre se identificara como homem leal a Fernão de Magalhães, mas todo o círculo íntimo do capitão-general—o seu escravo Henrique; o filho ilegítimo, Cristóvão Rebelo; o primo, Álvaro de Mesquita; e o cunhado, Duarte Barbosa—tinha perecido ou desaparecido. Apenas Pigafetta sobrevivera. Acreditava que continuaria a prestar serviço como principal cronista da expedição, bem como principal intérprete, porque só ele se dera ao trabalho de fazer um estudo metódico da língua malaia.

Faltava-lhe a facilidade de Henrique, mas sabia como fazer-se entendido e obter informações. Igualmente importante, estava familiarizado com os costumes filipinos, desde o casicasi ao ampallang e podia tornar-se útil como emissário da expedição junto dos ilhéus estranhos e inconstantes que os rodeavam. Carvalho e os chefes recentemente eleitos da expedição concordaram e o papel de Pigafetta na era pós-Magalhães foi, suponhamos que sob certos aspectos, realçado.

Quanto ao diário, continuou a escrevê-lo e a manter o seu conteúdo só para si.

Depois das múltiplas tragédias que a armada sofrera nas Filipinas, as considerações comerciais governavam agora as suas ações. Nunca mais ergueriam cruces ou insistiriam em conversões em massa. Tudo era diferente agora. Sabendo que tinham sorte em estar vivos, os homens concentraram-se na questão de chegar às Ilhas das Especiarias, onde esperavam encontrar a segurança, as provisões e a mercadoria preciosa que tinham viajado meio caminho à volta do mundo para encontrar.

João de Carvalho enfrentava a tarefa de conduzir os dois navios da frota que restavam em direção ao sul, através do arquipélago para as Molucas, mas a chegada da estação chuvosa nas Filipinas e as suas tempestades muitas vezes tornavam a navegação quase impossível. Tinham-se adaptado à navegação em grandes extensões de mar alto, mas agora tinham de abrir caminho através de um labirinto de ilhas. Para as distâncias curtas e manobras intrincadas que isso envolvia, necessitavam de um mapa de confiança ou, não o tendo, de um guia que estivesse familiarizado com estas águas, mas depois das horríveis experiências em Cebu e Mactan, os marinheiros tinham relutância em aportar em ilhas estranhas e pedir ajuda. Quem poderia adivinhar as verdadeiras intenções dos ilhéus emboscados nas sombras das palmeiras?

Ocasionalmente, a frota era abordada por balanghais movidos a remos cantando em uníssono. Sempre que possível, Pigafetta pedia aos remadores informações sobre o caminho para as Molucas, mas os outros homens mantinham as suas relações com os ilhéus ao mínimo.

João de Carvalho, ajudado por Francisco Albo, o piloto, rumava de uma ilha para outra, seguindo uma rota sinuosa, mas em geral em direção ao sul, através do labirinto do arquipélago das Filipinas até às Molucas. O registo metódico de Albo, mal mencionando a emboscada em Cebu, traçava

as voltas da frota, como se os navios fossem bestas feridas à procura de um santuário para se curarem.

Em breve descobriram uma ilha povoada por Negritos, pigmeus aborígenes com pele escura, como o nome indica. Depois de procurarem sem êxito alimentos, a frota aproximou-se de uma ilha montanhosa imersa numa folhagem densa atravessada por abruptos canais e quedas de água fluindo de nascentes escondidas.

Aqui e ali a costa de súbito abria-se para oferecer uma convidativa, se bem que estreita, faixa de praia. Era Mindanau. O cenário idílico acalmou a tripulação sofrida e contudo tenaz, que baixou a sua guarda tempo suficiente para estabelecer relações amistosas com um governante local chamado Calanoa, que parecia desejoso de fazer a paz. Calanoa, escreve Pigafetta, «verteu sangue da sua mão esquerda marcando o seu rosto e a ponta da língua com ele como símbolo de amizade íntima e nós fizemos o mesmo». Apesar da sua oferta de amizade, não conseguiu, ou não quis, alimentar a tripulação.

Depois da cerimónia, Calanoa convidou Pigafetta para vir a terra em sinal de respeito, mas Pigafetta não explica por que motivo só ele recebeu essa honra.

Talvez a sua facilidade com a língua malaia tivesse impressionado o chefe tribal, ou talvez o convite lhe desse uma oportunidade para provar a sua utilidade para Carvalho e os outros chefes da expedição. Pigafetta aceitou com ousadia o convite, mesmo depois de ter testemunhado o recente massacre. Uma explicação para a súbita coragem de Pigafetta poderá ser o fato de Calanoa o ter tranquilizado; ou de não ter qualquer intenção de regressar à frota, de já ter visto suficientes mortes e desastres no mar e preferir viver até ao fim dos seus dias como convidado de honra entre os ilhéus e, especialmente, entre as suas lindas mulheres.

«Mal tínhamos entrado num rio, muitos pescadores ofereceram peixe ao Rei»—assim afinal de contas havia

comida. «Depois o Rei retirou as roupas que cobriam as suas partes privadas, tal como fizeram alguns dos seus chefes; e começou a remar enquanto deslizava por muitas habitações que estavam no rio.

Duas horas depois do anoitecer chegamos à casa do Rei. A distância entre o começo do rio onde os nossos navios estavam e a casa do Rei era de duas léguas.» Isolado dos seus companheiros de tripulação, Pigafetta estava agora à mercê dos seus anfitriões, mas se sentiu medo, disso não há vestígios no seu diário.

«Quando entramos na casa, demos com muitas tochas de cana e folhas de palmeira», continua. «O Rei com dois dos seus chefes e duas das suas lindas mulheres beberam o conteúdo de um grande jarro de vinho de palma sem comer nada. Eu, desculpando-me enquanto bebia um trago, só bebi uma vez.» Era uma cena familiar para Pigafetta, a bebida, o festejar e as mulheres; poderia estar de volta a Limasawa, nos dias anteriores ao massacre. À vontade e como sempre curioso, observou a preparação dos alimentos: «Põem primeiro num recipiente de barro... uma grande folha a revestir todo o recipiente. Depois juntam a água e o arroz e depois de o cobrirem deixam que ferva até o arroz ficar tão duro como pão, quando é retirado aos pedaços.» (Ao registar esta receita, Pigafetta tornou-se o primeiro guia ocidental da cozinha oceânica.) Depois da refeição o chefe tribal ofereceu a Pigafetta duas esteiras para dormir, uma feita de colmo e a outra de folhas de palmeira. «O Rei e as suas duas mulheres foram dormir num local separado, enquanto eu dormi com um dos chefes.»

De manhã, Pigafetta explorou a ilha, dedicando atenção especial às cabanas, cujas guarnições brilhavam com ouro. O ouro parecia estar em evidência por todo o lado; havia, diz, «uma abundância de ouro. Mostraram-nos certos pequenos vales, fazendo-nos sinais de que havia ali tanto ouro quantos cabelos possuíam, mas que não tinham nem

ferro nem ferramentas para o extraírem e além disso que não se dariam ao trabalho de o fazer».

Durante uma refeição do meio-dia de arroz e peixe, Pigafetta pediu delicadamente a Calanoa uma audiência com a Rainha. O chefe tribal concordou e os dois subiram com dificuldade um monte íngreme para a visitar. «Quando entrei na casa, fiz uma vênia à Rainha e ela fez-me o mesmo, após o que me sentei ao lado dela. Estava a fazer uma esteira para dormir de folhas de palmeira. Na casa havia um certo número de recipientes de porcelana e quatro sinos... para tocar a chamar. Lá se encontravam muitos escravos do sexo masculino e feminino que a serviam.»

Se Pigafetta alguma vez pensara em procurar refúgio nesta ilha com o seu ouro abundante, a tentação desvaneceu-se. Depois da audiência com a Rainha, trepou para bordo de um balanghai que os esperava, junto com o chefe tribal e o seu séquito, e deslizaram pelo rio sereno em direção ao oceano. Quando menos esperava, a paisagem tranquila foi perturbada por um espetáculo assustador: «Avistei à minha direita, num pequeno monte, três homens pendurados de uma árvore a que tinham cortado os ramos.» Mais uma vez, fora surpreendido pelo forte contraste entre o esplendor do cenário, a natureza pacífica, generosa e aberta dos habitantes e os sinais macabros que recordavam a brutalidade que se ocultava ali mesmo mas fora do seu campo de visão. Quem eram aquelas pessoas, perguntou Pigafetta, e por que motivo tinham tido um fim tão horrível?

«Malfeitores e ladrões», explicou sombriamente Calanoa.

O balanghai aproximou-se do Trinidad, Pigafetta despediu-se dos seus anfitriões e voltou a juntar-se à frota. Tinha sido, no conjunto, um agradável interlúdio, com a exceção da visão de pesadelo dos homens enforcados em árvores nuas.

Ainda incapaz de demarcar as Ilhas das Especiarias, a frota levantou ferro «e estabelecendo um rumo oeste

sudoeste, ancoramos numa ilha não muito grande e quase desabitada». Estavam a divergir seriamente do rumo certo, dirigindo-se para oeste para o mar Sulu, em direção à China, em vez de para sul para as Ilhas das Especiarias. Nas suas derivações, a frota aportou à ilha de Caghaian, como Pigafetta a designou. Mais uma vez, foi entusiasmado a terra estabelecer relações com os ilhéus, mas desta vez acompanhado por outros membros da tripulação. A sua missão era encontrar alimentos suficientes para reabastecer as provisões que diminuía rapidamente antes que começassem a passar fome.

Apenas a curta distância do local onde tinha ancorado anteriormente, a frota encontrou uma cultura muito mais predatória. «As pessoas desta ilha são Moros»—mouros—«e foram banidos de uma ilha chamada Burne»—Bornéu.

«Andam nus como os outros. Têm com eles zarabatanas e pequenas aljavas, cheias de setas e uma erva venenosa. Têm adagas de ouro cujos punhos estão adornados com ouro e pedras preciosas, lanças, broquéis e pequenas couraças de chifre de búfalo.» Felizmente, estes guerreiros de aspecto ameaçador acreditavam que os intrusos europeus eram «seres sagrados» e pouparam-nos a qualquer suplício. Mas os marinheiros famintos não encontraram comida propriamente dita e, a ficar desesperada, a armada embarcou num desvio de vinte e cinco léguas para noroeste, afastando-se quase diretamente das Ilhas das Especiarias.

A procura de alimentos tornou-se mais frenética. «ficamos muitas vezes a ponto de abandonar os navios para que não viéssemos a morrer de fome», escreve Pigafetta. Por fim chegaram à «terra prometida, porque sofremos muita fome antes de a descobriremos». A ilha chamava-se Palawan e divide o mar Sulu do mar da China Meridional. Embora a frota se estivesse a afastar ainda mais do seu objectivo, Palawan oferecia um paraíso tropical a homens que tinham suportado tanto durante tanto tempo. «Os

ventos são suaves, o sol quente, o mar repleto de peixes», escreveu Samuel Eliot Morison sobre a ilha. «A terra é tão fértil que durante mais de metade do ano, depois das principais colheitas terem sido feitas, as pessoas não têm mais nada para fazer senão divertir-se.»

Com os estômagos a roncar e as cabeças a andar à roda da fadiga e da fome, os marinheiros apressaram-se a fazer outra cerimônia de casicasi com o chefe tribal local e depois empanturraram-se com «arroz, gengibre, porcos, cabras, aves de capoeira» e «figos... tão grossos como um braço». Pigafetta declarou que estes «figos», na realidade bananas, eram uma comida «excelente». Não era tudo; os membros da tripulação agradecidos também se saciaram com cocos, cana-de-açúcar e «raízes que se assemelhavam a nabos no sabor». Pigafetta declarou que o vinho, destilado do arroz, era muitíssimo leve e refrescante, muito superior ao grosseiro vinho de palma que bebiam há semanas. Horas antes, tinham estado tão desesperados que tinham contemplado a perspectiva de abandonar a segurança dos navios para se lançarem numa busca desenfreada de comida. Agora davam graças a Deus por tê-los salvo da morte pela fome.

Quando já tinha enchido a barriga, Pigafetta mais uma vez se tornou um antropólogo amador. Convenceu os seus anfitriões insulares a exibirem as suas armas exóticas: «Têm zarabatanas com espessas setas de madeira com mais de um palmo de comprimento, com pontas tipo arpão e outras com ossos de peixe na extremidade e veneno de uma erva; enquanto outras têm na extremidade pontas de bambu como arpões e têm veneno. Na extremidade da seta prendem uma pequena peça de madeira macia, em vez de penas. Na extremidade das zarabatanas atam um pedaço de ferro como a ponta de uma lança; e quando já dispararam todas as suas setas lutam com isso.» Nesta cultura, pensava Pigafetta, o fascínio pelo combate estendia-se aos animais. «Têm galos muito grandes e

domesticados, que não comem por causa de uma certa veneração que têm por eles. Por vezes põem-nos a lutar uns com os outros e cada um deles aposta uma certa quantia no seu galo e o prêmio vai para aquele cujo galo é o vencedor.» Com quanto mais atenção olhava para culturas como esta, mais começava a ver sugestões perturbadoramente familiares da sua própria cultura.

Quando a tripulação já tinha descansado e carregado as provisões para os navios—provisões que as semanas no Pacífico lhes tinham ensinado a negociar com habilidade—levantaram ferro e a 21 de Junho de 1521 prepararam-se para sair de Palawan. Desta vez, tinham a bordo um piloto local, um negrito que dera o nome de Bastião e dissera que era cristão, mas o fato é que desapareceu mesmo antes da frota partir do porto. À procura de um substituto, Carvalho deu ordens à frota para cercar um grande balanghai. Fingindo intenções pacíficas, a armada capturou os três pilotos do balanghai, acreditando que eles lhes indicariam por fim o caminho para as Ilhas das Especiarias, mas estes pilotos—todos árabes—complicaram ainda mais as coisas dirigindo a armada para sudoeste, em direção a Brunei, uma praça forte árabe, em vez de para sudeste, em direção às Molucas.

Era uma travessia perigosa, repleta de baixios e bancos de areia e a frota precisou da ajuda dos pilotos para chegar a Brunei. Até Albo, o resoluto piloto, ficou agitado nesta etapa da viagem. «Deveis saber que é necessário ir perto de terra porque longe da costa há muitos baixios», queixasse num raro desabafo, «e é necessário ir com a sonda na mão, porque é uma costa muito vil e Brunei é uma cidade grande e tem uma baía muito grande e dentro dela e fora dela há muitos baixios; é necessário ter um piloto da região.» Chegando à boca do porto, a frota seguiu juncos cujos pilotos estavam familiarizados com o caminho certo. Por fim, ancoraram no porto de Brunei, no seio de um reino

de encanto e luxo que ultrapassaria tudo o que tinham visto naquela viagem.

No dia seguinte, 9 de Julho, o que parecia ser uma proa apareceu no horizonte, mas quando se aproximou a tripulação percebeu que era uma embarcação muito maior «cuja proa e popa eram trabalhadas em ouro. À proa esvoaçava um estandarte branco e azul encimado por penas de pavão». Na esteira da popa ornamentada seguiam duas embarcações mais pequenas. Para ajudar à natureza teatral da cena, músicos a bordo faziam uma serenata aos admirados europeus.

«Alguns dos homens estavam a tocar instrumentos musicais e tambores», nota Pigafetta incrédulo.

A tripulação à proa assinalou com gestos elaborados que desejava vir a bordo e «oito homens de idade, que eram chefes, entraram nos navios e sentaram-se à popa sobre um tapete. Presentearam-nos com um pote de madeira pintado cheio de bétele e areca (o fruto que estão continuamente a mascar) e jasmim»—um arbusto cujas flores brancas e amarelas libertaram um odor agradável, quase enjoativo no ar impregnado de mar—bem como flores de laranjeira, cujo perfume doce e inebriante os membros da tripulação não sentiam desde Sevilha. Os velhos chefes traziam muito mais: rolos de tecido de seda amarela, duas gaiolas cheias de aves de capoeira, potes cheios do sublime vinho de arroz e feixes de cana-de-açúcar. Depois de depositarem as suas ofertas a bordo do *Trinidad*, os chefes fizeram o mesmo em relação ao *Victoria*.

A sua generosidade para com a armada provavelmente provinha de um caso de identidade trocada. A maior parte destas regiões tinha sido visitada pelos portugueses que, viajando por uma rota diferente, tinham sido pioneiros nas relações comerciais com os governantes árabes locais. Ginés de Mafra descreve o rajá de Brunei como um «amigo dos portugueses e inimigo dos castelhanos, que odeia». Isso tornava a Armada de Molucas intrusa, mas muitos na

tripulação eram portugueses e pareciam ser os últimos emissários da coroa portuguesa.

Nessa noite, os homens, ansiosos por distrações das suas tribulações usuais, provaram o vinho de arroz local, acharam-no a seu gosto e beberam até se esquecerem de tudo.

A frota manteve-se ancorada ao largo de Brunei durante seis dias pacíficos, permitindo que os homens recuperassem, pelo menos parcialmente, da violência que marcara as últimas semanas. Dos tombadilhos dos navios, os homens podiam ver uma variedade de casas elevadas construídas sobre uma complicada série de canais, paredões e amuradas. Atrás da cidade, palmeiras altas elevavam-se como sentinelas. À noite, fogueiras esbatidas tremeluziam à distância e enviavam plumas esguias de fumo em direção aos céus. Se os marinheiros escutassem com atenção, conseguiam ouvir vozes fracas vindas da costa ecoando através da superfície da água, ou até mesmo uma espécie de música primitiva constituída por gongos, sinos e cânticos. Eram cenas de tranquilidade doméstica transplantadas para um cenário exótico, mas os homens tinham receio de abandonar os navios e explorar o desconhecido.

O isolamento da frota acabou quando o seu benfeitor despachou um batalhão de proas para os distrair e seduzir. Chegando «com grande pompa», escreveu Pigafetta, «cercaram os navios com instrumentos musicais a tocar e tambores e gongos de bronze a bater. Saudaram-nos com os seus peculiares gorros de pano que cobrem apenas o topo da cabeça. Nós saudamos-lhes disparando as nossas bombardas sem pedras [projéteis]. Depois deram-nos um presente de vários tipos de acepipes, feitos apenas de arroz. Alguns estavam embrulhados em folhas e eram formados por pedaços algo compridos, outros assemelhavam-se a pães de açúcar, enquanto outros eram feitos à maneira de tortas com ovos e mel.

Disseram-nos que o Rei deles estava disposto a deixar-nos arranjar água e lenha e a fazer negócio à nossa vontade».

O mensageiro do Rei prometeu ajudá-los em tudo o que precisassem. «O mensageiro era um velho homem», relembra Ginés de Mafra, «elegante e bem vestido. Usava joias de ouro nos dedos, pescoço e orelhas.» Queria saber para onde iam e quando falaram nas Molucas, escarneceu; não havia lá nada a não ser cravos, avisou, mas se estivessem determinados a ir, ele forneceria um piloto para cada navio. «Por isto os nossos homens agradeceram e depois perguntaram se havia naquela terra qualquer breu com que calafetar os navios.» Depois de meses passados em águas tropicais, os cascos precisavam muito de reparações. O mensageiro explicou que «eles calafetavam os seus próprios barcos com um breu que faziam com óleo de coco e cera, para o que podiam enviar algumas pessoas à cidade, onde encontrariam muitas coisas que comprar». E de novo convidou os homens a ficarem por algum tempo e provarem os prazeres de Brunei.

Os repetidos rogos do misterioso governante da ilha tiveram por fim o efeito desejado e os membros da tripulação retribuíram enviando uma delegação constituída por Gonzalo Gómez de Espinosa, o aguazil, ainda nas suas funções; Elcano, o futuro capitão-general; dois marinheiros gregos; o filho ilegítimo de Carvalho; Pigafetta; e um outro marinheiro. A delegação transferiu-se do *Trinidad* para a proa, levando presentes repescados dos salvados da frota: «uma veste de veludo verde feita à maneira turca, uma cadeira de veludo violeta, cinco bradas de tecido, um gorro, um copo de vidro dourado, uma jarra de vidro coberta; três livros de escrita de papel e caixa de escrita dourada».

A tripulação prudentemente levou também tributos separados para a Rainha, caso houvesse alguma: «Três bradas de tecido amarelo, um par de sapatos prateados e uma caixa de agulhas prateada cheia de agulhas.»

Depois de uma curta viagem pelas águas, a delegação chegou a uma primorosa cidade «inteiramente construída sobre a água do mar», diz Pigafetta, «excepto as casas do Rei e de certos chefes. Contém vinte e cinco mil fogos»—ou seja, lareiras indicando unidades familiares. «As casas são todas construídas com madeira e erguidas do chão sobre pilares altos. Quando a maré está cheia, as mulheres vão em barcos pela povoação, vendendo os artigos necessários à vida.

Há um grande muro de tijolo em frente da casa do Rei com torres como um forte, onde foram montadas cinquenta e seis peças de bronze e seis de ferro.» A pólvora para estas armas era provavelmente importada da China, onde fora inventada. Depois de meses a andar entre tribos mais primitivas (embora não menos perigosas), a armada tinha por fim chegado a uma civilização pelo menos tão avançada como a sua.

Depois de esperarem à proa durante duas horas, Pigafetta, Elcano e os outros foram recompensados com o espetáculo de «dois elefantes com jaezes de seda e doze homens, cada um dos quais transportava um pote de porcelana coberto de seda onde levar os nossos presentes». Os membros da delegação foram convidados a montar nos elefantes e lá do alto, dos cestos oscilantes, inspecionaram a paisagem. Podemos imaginar facilmente os seus sorrisos. Os elefantes balançaram-se em frente, transportando os membros da armada para a morada do «governador», enquanto «doze homens nos precediam a pé com os presentes nos potes».

Ao chegar ao seu destino, os elefantes ajoelharam, descarregando os passageiros atônitos, que se sentaram de imediato para um grande festim. Depois de comerem e beberem até um estado de agradável entorpecimento, foram-lhe oferecidos «colchões de algodão, cujo revestimento era de tafetá e lençóis de Cambaia». Era a primeira noite que os homens dormiam em colchões e

lençóis desde que tinham saído de Sevilha, mas poucos se mantiveram acordados tempo suficiente para saborearem o sublime conforto, porque caíram num sono profundo. Enquanto dormiam, criados cuidavam constantemente de grandes velas feitas de cera branca e lamparinas de azeite, ajustando os pavios e por fim apagando-as quando o Sol nasceu.

Ao meio-dia do dia seguinte, os homens acordaram e voltaram a montar nos elefantes e prosseguiram para o palácio do Rei, enquanto as pessoas que assistiam os tratavam com um respeito reservado a grandes dignitários. «Todas as ruas desde a casa do governador até à do Rei estavam cheias de homens com espadas, lanças e escudos, pois tais eram as ordens do Rei.» Desmontando, passaram por um pátio para um «grande salão cheio de muitos nobres», que ascendiam talvez a três centenas, e depararam com uma cena extraordinária: «Sentamo-nos num tapete com os presentes nos potes perto de nós. No final desse salão há outro salão mais alto mas de alguma forma mais pequeno. Estava todo adornado com sedas penduradas e duas janelas através das quais a luz entrava no salão... abriam-se nele. Havia trezentos soldados de infantaria com floretes junto às coxas para guardar o Rei. No final do salão pequeno havia uma grande janela onde uma cortina de brocado fora corrida para o lado para que pudéssemos ver lá dentro o Rei sentado a uma mesa com um dos seus filhos jovens, a mascar bétele. Não havia ninguém senão mulheres atrás dele.» Foram avisados para não falar diretamente com o Rei. Caso desejassem dizer alguma coisa, deviam informar um dos servos, que passaria palavra a um funcionário de categoria ligeiramente superior, que depois diria ao irmão do governador, que por sua vez sussurraria a mensagem através de um «tubo para falar» que atravessava a parede, onde outro servo a interceptaria e transmitiria ao Rei. Como se isso não fosse suficientemente desagradável, foi-lhes ordenado que

fizessem grandes vênias. «O chefe ensinou-nos a forma de fazer três reverências ao Rei com as mãos entrelaçadas por cima da cabeça, levantando primeiro um pé e depois o outro e depois beijando as mãos na sua direção e assim fizemos sendo este o método de obediência real.»

Quando já tinham terminado estas formalidades, Pigafetta explicou que desejavam apenas estabelecer a paz e negociar. O Rei, através dos seus intermediários, cooperou amavelmente. Levem água e madeira, ofereceu, negociem como quiserem, e ordenou aos seus lacaios para colocarem um tecido feito de ouro e brocado de seda nos ombros dos visitantes. Por uns momentos, ficaram a parecer-se com os seus anfitriões, «todos ataviados com panos de ouro e seda que cobriam as suas partes privadas» e com «adagas com punhos de ouro adornados com pérolas e pedras preciosas», mas depois os tecidos ornamentais foram rápida e misteriosamente removidos. De maior importância, o Rei ofereceu-lhes espécimes de canela e cravos-da-índia, as especiarias que os seus convidados andavam à procura há quase dois anos. Parecia que estavam agora à porta das Ilhas das Especiarias.

«Aquele Rei é um Moro», ou muçulmano, observa Pigafetta, «e chama-se Rajá Siripada. Tinha quarenta anos e era corpulento. Ninguém o serve senão mulheres que são filhas dos chefes. Nunca sai do seu palácio, a não ser que vá caçar.» Não menos de dez escribas assentavam e escreviam todas as suas ações «em casca de árvore muito fina». Este povo também tinha uma língua escrita, outra indicação do seu estágio de desenvolvimento.

O cerimonial impregnava todos os aspectos da vida no Brunei e depois da audiência com o Rajá Siripada, os europeus foram cerimoniosamente devolvidos aos elefantes para seguirem para a «casa do governador» acompanhados por sete carregadores que transportavam os presentes que lhes tinham sido concedidos pelo governante. Quando desmontaram, cada um dos homens recebeu o seu

presente, que os carregadores cuidadosamente colocaram no ombro esquerdo e em troca «demos a cada um desses homens um par de facas pelo incômodo que tinham tido».

Nessa noite, nove servos entraram na casa, cada um transportando uma grande bandeja e «cada bandeja continha dez ou doze pratos de porcelana cheios de vitela, capões, galinhas, pavões e outros animais e peixe». Pigafetta afirma que jantaram trinta e duas espécies diferentes de carne, para além do peixe. «A cada garfada de comida bebíamos uma pequena chávena do seu vinho destilado de uma chávena de porcelana do tamanho de um ovo. Comemos arroz e outra comida doce com colheres de ouro como as nossas.»

Mesmo agora, quase um século depois da era da Frota do Tesouro, os produtos chineses apareciam em todo o lado. Pigafetta menciona porcelana («uma espécie de faiança muito branca»); seda; e espantosamente «óculos de ferro». Pensa-se que os monóculos tenham sido inventados em Veneza, mas parece provável que os chineses também tenham desenvolvido técnicas para trabalhar o vidro e que essa tecnologia tenha chegado até ao Brunei. Mesmo a moeda do reino revelava uma pronunciada influência chinesa. «O dinheiro cunhado pelos mouros nestas regiões é de metal furado no centro para se poder enfiar.

E mostra apenas, de um dos lados, quatro marcas, que são letras do grande Rei da China.» Todos os homens tinham curiosidade em inspecionar duas pérolas gigantes «tão grandes como ovos» que pertenciam ao Rei. «São tão redondas que não conseguem ficar imóveis em cima de uma mesa», maravilha-se Pigafetta.

Depois de consideráveis negociações e ainda mais tributos, os oficiais da armada deram a conhecer os seus desejos e o Rei relutantemente exibiu as duas pérolas gigantes.

Depois da segunda noite passada em terra, a delegação regressou de elefante ao oceano e voltou para bordo dos

navios toscos e limitados. Os estalidos familiares encheram-lhes os ouvidos e o fedor familiar da água estagnada as narinas.

Contudo, nem toda a gente regressou. Segundo Ginés de Mafra, apenas quatro homens voltaram para a frota enquanto três—os dois marinheiros gregos e o filho de Carvalho—permaneciam em terra. (Ginés de Mafra esqueceu-se de mencionar que Elcano e Espinosa também estavam entre os desaparecidos.) Os europeus suspeitavam que estavam todos a ser retidos contra a sua vontade e esperaram com ansiedade que regressassem em segurança.

Pouco depois da madrugada do dia 29 de Julho, mais de cem proas, organizadas em três grupos, apareceram vindas não se sabe de onde, aproximando-se rapidamente da armada.

Pela primeira vez desde o massacre três meses antes, a tripulação receou pela sua vida. Pegaram nas suas alabardas, bestas e arcabuzes, sabendo que os outros os excediam muito em número, porque cada proa transportava uma divisão completa de guerreiros. Para complicar as coisas, dois grandes juncos — Ginés de Mafra afirma que eram três — tinham ancorado mesmo atrás da armada durante a noite. Ninguém a bordo do *Trinidad*, ou do *Victoria*, notara os juncos na altura, mas agora parecia que as proas tencionavam empurrar a armada na direção dos juncos, cuja tripulação esmagaria os europeus e os faria prisioneiros, ou pior.

«Ao avistá-los, imaginando que se preparava alguma trapaça, içamos as velas tão depressa quanto possível, abandonando uma âncora na nossa pressa», escreve Pigafetta. Quando a armada começou a ganhar velocidade na água, alguns membros da tripulação saltaram para bordo dos juncos e capturaram quatro guerreiros. Os homens de armas dispararam contra os seus adversários, «matando muitas pessoas», segundo Pigafetta. Várias das

ameaçadoras proas, assustadas com a reação veemente da armada, afastaram-se. Ginés de Mafra, um comentador mais cínico do que Pigafetta, ficou desnorteado com a batalha. Como é que este tipo de comportamento poderia levar à recuperação dos três membros da tripulação perdidos? No entanto, a batalha intensificou-se, quando a armada virou os seus canhões para um dos enormes juncos. Ordenaram ao junco que baixasse as velas e quando o seu capitão recusou, os europeus abriram fogo contra o leme; mesmo assim a tripulação recusou-se a obedecer. Os europeus invadiram o junco, onde descobriram que o capitão não era o pirata assassino que tinham imaginado. «O capitão deles disse que servia o Rei de Luzon e que quando seguia com uma frota para uma determinada ilha fora separado do resto dos navios por uma tempestade e estando perto desta ilha resolvera aproximar-se para reparar a sua embarcação, uma vez que o Rei local era parente do Rei de Luzon.» Depois disso, João de Carvalho e o capitão entraram em conversações secretas, para assombro dos oficiais da armada, que tinham arriscado as suas vidas para pôr fora de combate e abordar o junco. Em tom de voz sussurrado, o manhoso capitão ofereceu a Carvalho joias, dois alfanges e uma adaga «com copos de ouro e guarda mãos incrustados com muitos diamantes», tudo para seu uso pessoal. Os presentes tiveram o efeito desejado: «Tendo recebido estes presentes», segundo Ginés de Mafra, «o nosso capitão libertou o junco e as pessoas, algo de que mais tarde toda a gente se arrependeu porque viram que por baixo das suas vestes de algodão de aspecto miserável, a maioria desses homens usava roupas de seda bordadas a ouro.»

Pigafetta reconheceu a transação como um simples caso de suborno e a sua opinião a respeito de Carvalho, que nunca fora elevada para começar, caiu vários pontos. Se tivessem conservado o capitão como refém, acreditava Pigafetta, o rajá Siripada teria pago um tremendo resgate

por ele, muito mais do que o suborno que Carvalho aceitara. Como Pigafetta interpretava a política local, o capitão era necessário para combater os gentios que ameaçavam o império muçulmano do rajá.

O assunto não terminou aqui. A extensão da confusão feita pelos europeus tornou-se evidente quando o rajá Siripada revelou que as proas não tinham qualquer intenção de atacar a armada. Estavam na verdade a caminho para atacar os inimigos dos árabes quando a armada se meteu de permeio e frustrou os seus planos de batalha. «Como prova dessa afirmação, os mouros mostraram algumas cabeças de homens que tinham sido mortos, que eles declararam ser cabeças de gentios.» Logo que perceberam o seu erro, os oficiais da armada tentaram desajeitadamente remediar as coisas junto do rajá. Ao mesmo tempo, pediram que os homens detidos, incluindo o filho ilegítimo de Carvalho, fossem devolvidos. Mas o rajá Siripada recusou. Tinha anteriormente amimado os europeus obsequiando-os com elefantes e colchões, festins e presentes de joias preciosas; até lhes concedera uma audiência pessoal e tinham retribuído a sua generosidade imiscuindo-se nos seus assuntos internos e deixando fugir o incômodo capitão. Em consequência, o rajá insistia em continuar com os seus reféns, pelo menos por enquanto.

Carvalho reagiu com um insulto próprio. Decidiu manter dezasseis dos prisioneiros que tinham capturado no mar, bem como outro prêmio melhor, três mulheres extraordinariamente belas. Declarou que as ofereceria como presente a Carlos I, um plano que os outros oficiais secundaram com entusiasmo. Fernão de Magalhães sempre proibira a presença de mulheres e escravos (exceptuando o seu próprio escravo) a bordo dos navios pois acreditava que a sua presença se tornaria um foco de divisões e os cativos de Carvalho provaram que aquilo em que Fernão de Magalhães acreditava estava correto. Em breve toda a gente a bordo do Trinidad tinha conhecimento de que

Carvalho transformara as mulheres prisioneiras no seu harém pessoal e que estava ocupado a tomar liberdades com todas as três. Este comportamento exasperou tanto os outros oficiais que segredaram ameaças de morte a Carvalho, que negociou a sua vida e o seu harém, com presentes liberais de ouro e joias do saque que recebera do capitão do junco capturado. No final, Carvalho foi poupado e até conservou o seu harém, mas perdeu toda a autoridade aos olhos dos seus homens. Como os oficiais perceberam, se aceitavam subornos e mantinham haréns, tornar-se-iam eles próprios piratas.

O comportamento pouco escrupuloso de Carvalho fez Pigafetta suspirar pelo sentido glacial de dever e disciplina de Fernão de Magalhães; sem essas forças motrizes, o sentido de imperativo moral da expedição derretia-se por entre o luxuriante calor indonésio.

Por fim o rajá libertou dois reféns, Elcano e Espinosa, que os mensageiros prontamente devolveram à frota que esperava. Disseram que tinham estado detidos separadamente, que tinham sido «bem tratados» e que não sabiam nada sobre a misteriosa flotilha de proas que avançara sobre a armada. Mas onde estavam os outros? Elcano e Espinosa explicaram a Carvalho que os dois marinheiros gregos tinham decidido desertar. A história parecia improvável, mas não havia forma de a confirmar. Fernão de Magalhães, se fosse vivo, teria de imediato mandado procurar os desertores, mas Carvalho não levantou um dedo.

Estava naturalmente mais interessado na sorte do seu jovem filho; com caras tristes, Elcano e Espinosa disseram que tinham ouvido dizer que o rapaz morrera em terra, mas que não tinham a certeza.

Este foi apenas o começo das desventuras de João de Carvalho. A 21 de Setembro de 1521, os outros oficiais decidiram substituí-lo. A alteração de comando não chegou a constituir um motim e Carvalho não foi atacado nem

dominado; foi-lhe simplesmente dito para sair do seu posto o que ele fez, regressando à sua anterior posição como piloto.

Os oficiais organizaram um desastrado triunvirato para comandar a frota. O contador, Martin Méndez, tornou-se o quinto capitão-general e Gonzalo Gómez de Espinosa ficou com o comando do Trinidad, ainda o navio almirante. Elcano rangeu os dentes de frustração, tendo sido de novo preterido a favor de homens com menos capacidades, mas um estatuto superior. Ninguém conseguia esquecer que ele participara no motim contra Fernão de Magalhães e servira o seu tempo nos grilhões. Reabilitara-se desde então, mas alguma mancha de desonra ainda se lhe agarrava. Mesmo assim, podia consolar-se por se ter tornado o capitão do Victoria. Como nem Espinosa nem Méndez tinham experiência de navegação em primeira mão, Juan Sebastián Elcano, o marinheiro veterano basco, tornou-se o chefe não oficial da expedição.

Ser basco significava, e ainda significa, ser uma anomalia histórica. Os bascos são o grupo étnico mais antigo da Europa, uma raça à parte desde tempos paleolíticos. Na sua província no norte de Espanha, perto da fronteira francesa, os bascos falam uma língua distinta, na realidade oito dialectos de uma língua distinta.

Não foi identificada nenhuma ligação direta entre a língua basca e qualquer outra língua. Durante vários séculos, vários monarcas tinham tentado anexar os bascos e, embora o Rei Fernando, o Católico os tenha finalmente conquistado em 1512 e os bascos se tenham tornado católicos fervorosos, a cultura basca ferozmente independente persistiu.

O mar era importante nas vidas dos homens bascos; tinham nascido de frente para o mar, vivido ao pé do mar, morrido no mar. Foi nesta cultura altamente idiossincrática e tenaz que Juan Sebastián Elcano nasceu em 1487 na província basca de Guipúzcoa. Diz-se que o seu nome,

geralmente escrito Elcano ou Del Cano, derivava de Elkano, uma palavra basca para um distrito de campos. Desde a sua juventude em Guipúzcoa, o centro da indústria pesqueira basca, Elcano estava destinado ao mar. Dos oito irmãos, pelo menos dois tornaram-se marinheiros e uma irmã casou com um piloto. Aos vinte anos, Elcano encontrou trabalho a transportar soldados espanhóis em barcos, embora sem dúvida tivesse ido para o mar muito antes. Dois anos depois, arranhou trabalho no estrangeiro num navio de uma expedição que transportava forças espanholas e material para África, onde os soldados do Rei travavam combates contra os árabes; os seus deveres incluíam vigiar o carregamento do navio—ouro para pagar aos soldados—e as armas. Quando completou vinte e três anos, Elcano tornou-se dono e capitão do seu próprio navio, uma grande embarcação que pesava duzentas toneladas. Ofereceu os seus serviços à Espanha, que se recusou a pagar-lhe; a situação forçou-o a pedir dinheiro emprestado para pagar aos membros da tripulação e por fim teve de vender o navio para pagar as suas dívidas, o que lhe trouxe mais problemas, pois era ilegal vender um navio espanhol armado.

Elcano refúgiou-se em Sevilha, onde frequentou a Escola de Navegação da Casa de Contratación, recebendo formação formal como piloto, provavelmente do gabarola e controverso Américo Vespucci, que prestava serviço como chefe do corpo de examinadores. Os estudantes recebiam as notas na forma de feijões concedidos pelo seu instrutor; se completavam com êxito um dado curso, eram premiados com um feijão seco; se não tinham êxito, recebiam uma ervilha ressequida. Sob a supervisão de Vespucci, Elcano aprendeu a sua arte de navegação, foi premiado com o seu feijão e tornou-se piloto.

Com as suas novas credenciais, candidatou-se a um lugar como piloto da Armada de Molucas, mas até aqui os problemas do negócio de Elcano continuaram a persegui-

lo, pois muitos funcionários da Casa de Contratación eram bascos, incluindo o contabilista principal, que vinha da mesma pequena província que Elcano e poderia detectar as suas velhas transgressões financeiras. Quis a sorte porém que um parente que trabalhava na Casa e estava disposto a fechar os olhos aos problemas de Elcano o recomendou a Fernão de Magalhães, que por sua vez nomeou Elcano mestre do Concepción com um salário de 3000 maravedis por mês. Melhor ainda, recebeu seis meses de ordenado adiantados—18.000 maravedis, uma pequena fortuna para um jovem de uma modesta família basca.

Embora tivesse de pagar o seu equipamento com o dinheiro que recebera adiantado, ficaria ainda com uma soma considerável. Combinando o seu salário com a sua parte dos lucros da expedição, ficaria rico. Depois de aceitar esta posição, Elcano recrutou outros marinheiros para a viagem e, no final, dez homens de Guipúzcoa alistaram-se nas fileiras da armada, devido em grande parte aos esforços de Elcano.

Mesmo antes da frota partir de Sevilha, Elcano foi chamado para testemunhar perante uma junta formal de investigação em Sevilha, onde declarou que Fernão de Magalhães era «um homem discreto e virtuoso e cuidadoso com a sua honra».

Depois deste breve momento de proeminência, Elcano esbateu-se em pano de fundo e apesar de se contar entre os amotinados no porto de São Julião, causou pouca impressão nos seus companheiros de tripulação. Em toda a sua crônica da viagem, Pigafetta não mencionou nem uma vez o nome do marinheiro basco que agora liderava a armada.

Após trinta e cinco dias no Brunei, a frota estava pronta para realizar o assalto final às Molucas. Tinham razões para crer que se estavam por fim a aproximar-se das Ilhas das Especiarias, porque estavam agora a seguir a pista de um anterior viajante europeu, Ludovico di Varthema de Bolonha,

que publicara um popular relato das suas viagens, incluindo uma visita às Ilhas das Especiarias, em 1510.

(Chegara às Ilhas das Especiarias viajando por terra para oriente em vez de ir para ocidente por mar.) Varthema foi pioneiro muitas vezes, o primeiro europeu a enriquecer com o negócio das pedras preciosas na Índia e contou-se entre os primeiros a conseguir olhar por detrás do véu do Islão. Até afirmava ter sido o primeiro não crente a visitar Meca, com risco da própria vida.

Pouco depois, chegou às Ilhas das Especiarias, onde ficou paralisado ao ver a legendária árvore dos cravos-da-Índia. «A árvore dos cravos é exatamente como a árvore do buxo», escreveu, «ou seja, espessa, e a folha é como a da canela, mas é um pouco mais redonda... Quando estes cravos estão maduros, os ditos homens deitam-nos ao chão com canas e colocam algumas esteiras debaixo da dita árvore para os apanharem.» Observou como o povo das Molucas negociava o seu recurso precioso e não ficou impressionado: «Descobrimos que eram vendidos por duas vezes mais do que a noz-moscada, mas por quantidade, porque este povo não compreende os pesos.» Perturbados e demasiado tensos, os sobreviventes da frota não possuíam a astúcia e habilidade de Varthema para se fundirem no meio ambiente. Desde o momento em que a frota levantou ferro, os navios enfrentaram graves problemas de navegação. Velejando ao sabor do vento e saindo do porto de Brunei, o *Trinidad* encalhou quando tentava contornar um promontório; o baixo poderia ter rasgado e aberto o casco. O incidente foi causado unicamente pela negligência do piloto, segundo Pigafetta, «mas com a ajuda de Deus conseguimos libertá-lo». Na realidade tiveram de esperar quatro horas, rezando para que o casco se mantivesse intato até que a maré subiu e libertou o navio.

Pouco depois, um marinheiro «extinguiu uma vela num barril cheio de pólvora, mas rapidamente lhe deitou a mão sem qualquer dano». Uma explosão teria destruído o navio

e reclamado muitas vidas. Contratempos destes nunca teriam acontecido com Fernão de Magalhães a vigiar e, em ambos os casos, a frota indisciplinada tinha tido sorte em sobreviver aos seus próprios erros, mas quanto tempo mais aguentaria?

Danificado por ter encalhado, o casco do *Trinidad* precisava de reparações; de fato, ambos os navios metiam muita água e a constante infiltração significava que os homens tinham de fazer turnos exaustivos nas bombas só para manter os navios a flutuar. Tornou-se evidente para todos que teriam de consertar a frota pela primeira vez desde a esmerada vistoria conduzida durante o cruel Inverno no porto de São Julião.

Chegando à ilha de Cimbonbon, a armada passou os quarenta e dois dias seguintes em trabalhos de reparação.

Pigafetta descreve o refúgio como um «porto perfeito para reparar navios», pois estava afastado do tráfego marítimo e era tranquilo, mas o trabalho propriamente dito foi difícil de efetuar de forma eficiente, «pois faltavam-nos muitas coisas para reparar os navios». A tarefa difícil e exaustiva, tornada ainda mais pesada por causa do calor indonésio, era absolutamente necessária se se queria que os navios ficassem em boas condições de navegabilidade. «Durante aquele tempo, todos nós trabalhamos arduamente numa coisa ou noutra. A nossa maior canseira, contudo, era irmos descalços aos bosques à procura de lenha.» Errando na obscuridade eram atacados por javalis. Conseguiram matar uma das bestas quando esta nadava pelo porto, perseguindo-a num batel. Também encontraram uma larga variedade de peixes e vida anfíbia, incluindo «grandes crocodilos», ostras gigantes com um metro e meio de comprimento ou mais e pesando centenas de quilos e um peixe curioso com uma «cabeça como um porco e dois chifres. O corpo era constituído inteiramente por um só osso e nas costas parecia uma sela. E são pequenos». A julgar

pela descrição, poderia ser o anjo-do-mar, o peixe de cores vivas, muito achatado, que se encontra na região.

Outra maravilha natural que se podia observar em Cimbonbon era digna da História Natural de Plínio: «Árvores... que produzem folhas que estão vivas quando caem e andam... Não têm sangue, mas se lhes tocamos, elas fogem.»

Com entusiasmo infantil, Pigafetta conseguiu capturar uma. «Conservei uma delas durante nove dias numa caixa. Quando abri a caixa, a folha deu voltas e voltas à caixa.» Estas folhas andantes foram identificadas como phyllium, insectos cujas costas chatas e largas se assemelham a uma folha, incluindo manchas e hastes; é um exemplo notável de camuflagem. No voo, ou quando se movem, estes insectos revelam cores vivas, mas quando estão em repouso numa árvore, fundem-se nas sombras e evitam assim os pássaros de olhos argutos que os caçam.

Logo que as árduas reparações terminaram, a frota retomou a sua busca das Ilhas das Especiarias a 27 de Setembro. Dias depois, a frota avistou um grande junco da ilha de Pulaoan, transportando o governante local. «Fizemos-lhes sinal para recolherem as velas e como eles se recusaram a recolhê-las, capturamos o junco pela força e o saqueamos. [Dissemos ao governador [que] se queria a sua liberdade, tinha de nos dar, dentro de sete dias, quatrocentas medidas de arroz, vinte suínos, vinte cabras e cento e cinquenta aves de capoeira.» O governador tentou apaziguar os saqueadores com um liberal tributo de cocos, bananas, cana-de-açúcar e especialmente vinho de palma, que teve o efeito desejado. Os contritos europeus devolveram as armas de fogo e adagas que tinham tirado ao governador, juntamente com tributos seus, tecido, uma bandeira, uma «veste de damasco amarelo» e outras bugigangas. «Despedimo-nos deles como amigos», nota Pigafetta com satisfação, e a busca das Ilhas das Especiarias foi retomada.

Viajando para sudeste, chegaram a um afloramento misterioso no oceano. Parecia a Pigafetta que o mar estava «cheio de relva, embora a profundidade fosse muito grande». Passando o afloramento, pensou que estivessem «a entrar noutro mar».

Na realidade, ainda estavam nas proximidades de Mindanau, viajando ao longo da costa ocidental até que chegaram a outra ilha a que Pigafetta chama Monoripa.

«As pessoas dessa ilha fazem as suas habitações em barcos e não vivem de outro modo», observa a respeito dos Bajau, os ciganos do mar que estavam largamente espalhados pela zona, ajustando os seus pontos de amarração para evitar a monção. De todas as tribos que a armada conheceu, os Bajau contavam-se entre as mais enigmáticas.

Pensa-se que prosperaram muito antes da chegada da armada, quando os chineses andavam a explorar a região. Os Bajau desenvolveram um vigoroso comércio de uma especialidade chinesa, trepang, ou lesma-do-mar. Este equinoderme coriáceo, normalmente de alguns centímetros de comprimento, atingia proporções extraordinárias na região, chegando ocasionalmente a atingir noventa centímetros. Era considerado um afrodisíaco, o ginseng do mar.

Muito depois da presença chinesa se desvanecer, os Bajau continuaram na zona.

Cada ancoradouro servia geralmente uma família alargada que se espalhava por vários barcos, por vezes só dois ou até o máximo de seis. Pescavam juntos, partilhavam os alimentos e mantinham relações com outras famílias através do casamento. Os barcos só tinham nove metros da proa à popa e dois metros de largura, mas eram muito mais espaçosos do que as proas ou os balanghai. As zonas de habitação estavam protegidas por postes que suportavam esteiras feitas da fronde de palmeiras e cada barco tinha um fogão de barro para cozinhar.

Os pescadores Bajau empregavam linhas manobradas à mão e lanças para apanhar centenas de outras espécies comestíveis para além do trepang.

Nas noites sem lua, pescavam com lanternas. Conservavam o pescado como os europeus faziam, salgando-o e secando-o. As suas atividades estavam confinadas quase exclusivamente ao mar; não possuíam terras, mas tinham pequenas ilhas em comum dedicadas aos enterros e quando necessário iam a terra para arranjar água doce. Não eram nada predatórios; quando atacados, os Bajau usualmente fugiam pelas águas fora. Tribos mais convencionais em terra firme consideravam os nômadas Bajau de pouca confiança e não tendo qualquer conjunto de leis ou crenças. Com o passar do tempo, muitos tornaram-se muçulmanos, mas mantiveram alguns dos seus costumes anteriores. Praticavam dança de transe e invocavam médiuns para purificar a comunidade de espíritos maus ou doenças. As forças do mal eram conduzidas para um determinado barco, que era posto à deriva no mar alto para errar eternamente. O costume pode servir como metáfora para toda a cultura Bajau, sempre ao sabor da corrente.

A tripulação foi tentada a ficar entre os Bajau porque os homens ouviram dizer que em duas ilhas ali perto poderiam encontrar a melhor canela cultivada em todo o mundo. A seguir aos cravos, a canela era a especiaria mais valiosa; a tentação de encher os navios com a especiaria perfumada provou ser quase irresistível. «Se tivéssemos ficado ali dois dias, aquelas pessoas teriam carregado os nossos navios, mas como tínhamos um vento favorável para passar promontórios e certas ilhotas que estavam perto da ilha, não queríamos atrasar-nos.»

Mesmo antes de partirem, avistaram pela primeira vez a fabulosa árvore da canela: «Só tem três ou quatro pequenos ramos e as suas folhas assemelham-se às do loureiro. A

casca da árvore é a canela e é apanhada duas vezes por ano.»

Em malaio, nota Pigafetta, a árvore pouco cativante era chamada mana (madeira) caiu (doce). Os homens efetuaram uma transação rápida, provavelmente ilícita, trocando duas grandes facas por cerca de dezassete libras de canela, valendo nas docas de Sevilha o suficiente para comprar um navio inteiro. Esperavam obter muito mais canela, bem como noz-moscada, pimenta, macis e muitas outras especiarias preciosas, logo que alcançassem o seu objectivo.

Mesmo quando parecia que alguma ordem regressara à frota, atacaram uma grande proa para obter informações sobre o paradeiro das Molucas.

Numa luta renhida, mataram sete dos dezoito homens a bordo da pequena embarcação. Pigafetta menciona o assunto apenas de passagem, sem remorsos.

No passado, as mortes inúteis dos chamorros e dos gigantes da Patagônia tinham provocado mágoa e sentimento de culpa, mas agora já se tornara insensível às matanças, que relatava com menos emoção do que relataria uma tempestade de passagem. A falta de compaixão de Pigafetta refletia o estado de espírito de toda a tripulação. E uma das marcantes ironias da viagem que quanto mais próximo estavam de completar a sua missão, mais os homens perdiam o seu sentido de missão, sentido esse que Fernão de Magalhães, apesar de todos os seus defeitos, tinha pugnado tanto para transmitir.

Antes de deixar a infeliz proa para trás, a armada poupou a vida de um dos seus ocupantes, o irmão do governante de Mindanau, que insistia que sabia o caminho para as Molucas. Cumprindo a sua promessa, guiou a armada para uma rota diferente; tinham estado a viajar para nordeste, mas ele levou-os para sudeste, em direção às Molucas. Em caminho, passaram por um cabo habitado por canibais e a tripulação estudou com profunda atenção estas legendárias

criaturas. Os canibais eram tão assustadores como a sua fama: «Homens desgrenhados que são excepcionalmente bons guerreiros e arqueiros. Usam espadas de um palmo de comprimento e comem apenas corações humanos crus com o sumo de laranjas e limões.» Os membros da tripulação naturalmente mantiveram-se à distância e ouviram com atenção o relato sobre a tribo feito pelo guia que tinham capturado como se fossem turistas num safári. Com toda a probabilidade, tinham encontrado membros da tribo Manobos, que ocasionalmente praticava um canibalismo ritual em que devoravam o coração ou o fígado dos seus inimigos.

Mas não houve corações europeus consumidos nesse dia.

A armada acabara de chegar à parte mais meridional de Mindanau quando os navios foram varridos pela tempestade mais forte que já tinham enfrentado desde os mortíferos temporais ao largo da costa oriental da América do Sul, mas mais uma vez, receberam brilhantes garantias sobrenaturais de que alcançariam em segurança o seu objectivo. «Na noite de sábado, 26 de Outubro, enquanto costeávamos Birahan Batolach, deparamo-nos com uma muito furiosa tempestade. Após o que, rezando a Deus, baixámos todas as velas. De imediato os nossos três santos apareceram-nos e dissiparam toda a escuridão.

Santelmo permaneceu por mais de duas horas no cesto da gávea grande, como uma tocha; São Nicolau no alto da mezena; e Santa Clara na gávea do traquete.

Prometemos um escravo a Santelmo, São Nicolau e Santa Clara e demos esmolas a todos.» A tempestade passou e os abalados membros da tripulação mais uma vez deram graças pelas suas vidas, içaram as velas e a frota recomeçou a sua viagem para sudeste. Estavam apenas a duzentas milhas das Ilhas das Especiarias, contudo passaram semanas ziguezagueando às cegas pelos mares Sulawesi e Maluku sem saber como chegar ao seu destino.

Na ilha a que Pigafetta chamou Cavit, os membros da tripulação atacaram outra vez, capturando mais dois pilotos e ordenando-lhes que levassem a frota até às Molucas sob pena de morte. «Estabelecendo a nossa rota su-sudoeste», diz-nos Pigafetta, «passamos por entre oito ilhas habitadas e não habitadas, que estavam situadas à maneira de uma rua. Os seus nomes são Cheaua, Cauiao, Cabaio, Camanuca, Cabalizacao, Cheai, Lipan e Nuza»—todas fazendo parte do grupo Kar-karalong, localizado na ponta sul de Mindanau.

Até agora, quando se aproximavam já do seu objectivo, foram atormentados pelo infortúnio. A 2 de Novembro, Pedro Sánchez, um artilheiro a bordo do Trinidad, tentou disparar um arcabuz; a arma explodiu, matando-o e dois dias depois do incidente, outro artilheiro do Trinidad, Juan Bautista, morreu numa explosão de pólvora.

Não conseguindo navegar com o vento para dobrar um cabo, a frota teve de recuar para a frente e para trás perto do promontório até que o vento mudasse.

Quando o faziam, três dos cativos, dois homens e um rapaz, saltaram do navio e nadaram tentando salvar as vidas em direção a uma ilha ali perto. «Mas o rapaz afogou-se», relata Pigafetta, «pois não conseguiu agarrar-se com força ao ombro do pai.»

Lá continuaram os navios a navegar, deslizando pelas ilhas de San-guir, Kima, Karakitang, Para, Sarangalong, Sião, Tagulanda, Zoar, Meu, Paginsara, Suar, Atean: uma fiada de esmeraldas encastoadas em safira cintilante. E então, a 6 de Novembro de 1521, avistaram quatro outras ilhas a brilhar no horizonte. «O piloto que ainda estava connosco disse-nos que essas quatro ilhas eram as Molucas», regista Pigafetta. Depois de perderem três navios e mais de uma centena de homens - metade da tripulação—estavam finalmente no limiar das Ilhas das Especiarias... .. Ternate... .. Tidore... .. Motir... .. Makian...

Estendiam-se de norte para sul, quatro pequenas ilhas, cada uma delas com não mais de dez quilômetros de lado a

lado. Para o sul ficava uma quinta Ilha das Especiarias, Bacan, que era consideravelmente maior.

As Molucas compreendem na verdade cerca de um milhar de ilhas de tamanhos variáveis, mas para os europeus do século XVI, as Molucas referiam-se apenas a essas cinco ilhas. As mais conhecidas eram Ternate e Tidore, ilhas vulcânicas cujos cones íngremes se elevavam cerca de uma milha acima do mar, transmitindo uma solidez impressionante às minúsculas massas de terra.

Bartolomé Leonardo de Argensola, escrevendo em 1609, descreveu o vulcão de Ternate como um «terrível fogo de chamas de montanha». Adivinhou que ventos «estimulam esse fogo natural, ou a substância que o alimentou durante tantas épocas. O cume da montanha, que o exala, é frio, e não está coberto de cinzas, mas sim com uma espécie de terra com torrões leves, pouco diferente das pedras-pomes queimadas nas nossas montanhas ardentes». A cinza vulcânica enriquecia o solo nas ilhas onde as especiarias se desenvolviam e o clima úmido também promovia um crescimento luxuriante; esta combinação tornava-as locais únicos para especiarias. As ocasionais erupções vulcânicas aterrorizavam os que as contemplavam e davam a Ternate e às outras ilhas uma reputação de magia.

Não teria sido mais assombroso ver um dragão ou a cidade perdida da Atlântida a erguer-se das profundezas do mar que testemunhar uma erupção nas Molucas.

«Olha cá pelos mares do Oriente as infinitas Ilhas espalhadas», escreveu o poeta português Luís de Camões em Os Lusíadas sobre o feitiço lançado pelas Ilhas das Especiarias:

Vi Tidore e Ternate, co fervente Cume, que lança as flamas ondeadas.

As árvores verás do cravo ardente, Co sangue português inda compradas.

Todas estas visões exóticas e mais ainda estavam agora ao alcance da Armada de Molucas. «Assim agradecemos a

Deus e com alegria descarregamos toda a nossa artilharia», escreve Pigafetta. «E não admira que estivéssemos tão contentes, pois tínhamos passado vinte e sete meses menos dois dias a procurar as Molucas.»

Capítulo XIII—ET IN ARCÁDIA EGO.

*As águas do porto estavam
Claras como cristal,
De tão lisas e tranquilas! A luz e a imagem da Lua
Repousavam na baía.*

A 8 de Novembro de 1521, a Armada de Molucas entrou no porto de Tidore, disparando uma alegre salva. Ancoraram a vinte braças e dispararam outra descarga de artilharia, a detonação das armas a ecoar nos montes tranquilos da ilha. No clima úmido, os odores fortes do cravo e da canela deslizavam com suavidade através da água, reanimando os cansados membros da tripulação com a promessa de riquezas.

No dia seguinte, um emissário de Tidore vogou até aos navios numa proa luxuosa, a cabeça protegida do sol por um toldo de seda; o filho, transportando um cetro cerimonial, estava a seu lado. Eram acompanhados por um par de lavadores de mãos rituais transportando água doce em potes feitos de ouro e dois outros carregadores transportando um estojo de ouro cheio de uma oferta de nozes de bétele. O emissário apresentou-se como al-Mansur, um nome muçulmano, mas os oficiais acabaram por conhecê-lo pela versão espanhola, Almanzor. Parecia estar na casa dos quarenta e era bastante rechonchudo. A chegada teatral de Almanzor foi calculada para anunciar que ele era uma personagem importante: o Rei de Tidore e um astrólogo entusiasta. Como pretendido, os oficiais reconheceram que seria vital conquistar a boa vontade de Almanzor porque ele guardava o acesso aos cravos-da-índia, que eles tinham vindo de tão longe buscar. Mas o pequeno reino de Almanzor estava em constante perigo e ele

precisava destes visitantes de terras distantes tanto quanto eles precisavam dele, ou das suas especiarias.

Da sua resplandecente proa, Almanzor deu entusiasticamente as boas-vindas à frota. «Depois de tão longa agitação nos mares e de tantos perigos, venham e usufruam dos prazeres desta terra, e refresquem os vossos corpos e pensem apenas que chegaram ao reino do vosso próprio soberano», declarou, segundo Pigafetta. E depois Almanzor sobressaltou-os a todos ao anunciar que sonhara com a sua chegada e que eles tinham cumprido a sua profecia.

Almanzor subiu a bordo do *Trinidad* sob o olhar vigilante dos oficiais, que lhe ofereceram a cadeira de veludo de honra. Almanzor sentou-se nela, mas deu a impressão de que estava a ser amável com eles ao consentir em sentar-se, depois do que «nos recebeu como crianças» nas palavras espantadas de Pigafetta.

Apesar de toda a sua afabilidade, Almanzor tinha um traço de teimosia; recusava curvar ou sequer inclinar a cabeça mesmo quando era necessário. Quando foi convidado a entrar na cabina do *Trinidad*, recusou inclinar o corpo para a frente, como os membros da tripulação rotineiramente faziam. Assim, subiu ao tombadilho superior e desceu lá de cima, a cabeça rigidamente erecta.

Em conversa, Almanzor revelou que estava familiarizado com Espanha e mesmo com o seu grande e poderoso governante, Carlos I. Insistiu que ele e o povo de Tidore fervorosamente desejavam servir o Rei e o seu reino, uma afirmação que de imediato fez os oficiais suspeitar que Almanzor tinha outro plano que envolvia trocar a sua fidelidade dos portugueses para os espanhóis. Os oficiais tinham razão. Uma década antes, o pai do atual governante da ilha tinha encorajado os portugueses a estabelecerem um entreposto comercial, em parte porque desejava afrouxar o controlo apertado que os árabes exerciam sobre as colheitas das ilhas.

A experiência deixara um legado amargo em ambas as partes. Os portugueses acabaram por detestar os habitantes das Molucas com a paixão de um amante abandonado. No começo, os portugueses tinham tido a esperança de acabar com o monopólio chinês e árabe das especiarias e ficarem ricos com os proventos, mais ricos ainda do que a sua vizinha e rival, a Espanha. Reivindicariam depois o controlo sobre a economia global. Mas os ilhéus afinal revelaram-se parceiros desonestos, sanguinários e traiçoeiros; mais irritante do que tudo o resto, continuaram a vender especiarias a qualquer pessoa com um navio capaz de as transportar. Portugal nunca conseguiu criar o seu monopólio e culpava os governantes e habitantes das ilhas.

João de Barros, um historiador da corte portuguesa, expressou assim a atitude oficial em relação aos habitantes das Ilhas das Especiarias. «Muito dados à guerra e para todo outro exercício mui preguiçosos; e se alguma indústria há, assim no modo de agricultar o mantimento de que vivem e trato de vender e comprar, este trabalho é das mulheres», declarou enumerando os seus defeitos. «Em toda a parte gente maliciosa, mentirosa e desagradecida, e hábil para aprender qualquer coisa; e sendo pobres em fazenda, é tanta a sua soberba e presunção, que se não abatem por necessidade alguma, nem sujeitam senão por ferro que os escala e sangra na vida... Finalmente, aquelas ilhas, segundo dizem os nossos, são um viveiro de todo o mal, e não têm outro bem senão o cravo.» João de Barros acabou por considerar o próprio cravo-da-índia como a origem básica do mal nesta região. «E por ser coisa que Deus criou lhe podemos chamar boa; mas quanto a ser matéria do que os nossos por ele têm passado, é um pomo de toda a discórdia.»

Não admira que Almanzor se tivesse fartado dos portugueses; e não admira que preferisse os espanhóis (embora não percebesse que muitos da tripulação eram

portugueses). Mas havia mais. A política local também influenciava o posicionamento de Almanzor. Na altura, Tidore estava envolvida num conflito com a ilha vizinha, Ternate, ainda sob controlo dos portugueses, e Almanzor pensou que estes representantes da coroa espanhola podiam tornar-se aliados poderosos na querela.

O triunvirato de oficiais — Elcano, Espinosa e Méndez — rapidamente estabeleceu patos comerciais com Almanzor e concederam-lhe tantas ofertas que ele pediu-lhes para refrearem a sua esmagadora generosidade porque «ele não tinha nada digno para enviar ao nosso Rei como presente, a não ser que agora que o reconhecia como soberano, se enviasse a si mesmo».

A 10 de Novembro, Carvalho e um pequeno destacamento foram a terra e pela primeira vez os homens da Armada de Molucas puseram os pés nas Ilhas das Especiarias.

Antonio Galvão, o administrador português que chegou às Ilhas das Especiarias alguns anos mais tarde, evocou a paisagem etérea que acolheu a tripulação da armada quando esta olhou para o que a rodeava: «A forma da maioria destas ilhas é a de um pão de açúcar, com a base afundando-se na água, rodeada por recifes a pouca distância; com a maré baixa pode-se lá ir a pé. Pode-se entrar nas ilhas através de alguns canais no recife que por fora é muito alto; e não há sítio para ancorar excepto em certas pequenas baías arenosas: uma coisa perigosa! Têm um aspecto sombrio, escuro e depressivo. É sempre desta maneira que impressionam o espectador à primeira vista; porque sempre, ou quase sempre, existe um grande manto de nevoeiro nos seus cumes. E durante a maior parte do ano o céu está nublado, o que faz com que chova com muita frequência; e se não chove, tudo murcha, excepto a árvore do cravo, que medra. E a certos intervalos cai uma chuva triste e nevoenta.»

O que fazia com que as ilhas parecessem vivas para os primeiros exploradores europeus eram os vulcões ativos e altamente imprevisíveis que se erguiam para o céu. «Algumas destas ilhas cospem fogo e têm águas quentes como nascentes termais. E estão tão densamente cobertas de pequenos bosques que parecem uma grande massa deles e são por isso locais de esconderijo para malfeitores», avisava Galvão. Pelo fato das ejeções do vulcão choverem sobre as ilhas, o solo «é preto e solto; e em certos lugares há barro e saibro, que é instável porque fica em cima da rocha onde não se agarra. E por muito que chova, a água fica apenas algum tempo antes de ser absorvida.»

De suprema importância eram as especiarias em si, especialmente os cravos. Os homens da armada tinham visto cravos-da-índia, cheirado cravos-da-índia e provado cravos-da-índia, mas só agora encontravam cravos a crescer na natureza—não apenas umas poucas árvores espalhadas aqui e ali, mas uma floresta densa e impenetrável de cravos. «Os montes nestas cinco ilhas são todos de cravo», escreveu o cunhado de Fernão de Magalhães, Duarte Barbosa, depois da sua visita às Ilhas das Especiarias em 1512. «Cresce nas árvores como o loureiro, que tem a sua folha como a do medronheiro, e cresce como a flor da laranjeira, que no princípio é verde e depois fica branca, e quando está maduro fica escuro e então apanham-no à mão, as pessoas andando por entre as árvores.»

Na sua primeira visita a Tidore, os líderes da armada chegaram a um acordo com Almanzor reconhecendo a soberania de Espanha sobre a ilha, embora isso violasse o Tratado de Tordesilhas. Terminadas estas formalidades, os líderes queriam obter as especiarias tão depressa quanto possível, antes que as contendidas locais os afugassem. Os homens tinham visto demasiadas recepções calorosas tornarem-se violentas, para acreditarem que Almanzor manteria a sua palavra durante muito tempo.

Para os europeus da armada, um tratado era, acima de tudo, um documento escrito, mas para os habitantes de Tidore, apenas a expressão oral transmitia a força da lei. Para registarem as transações comerciais, os habitantes das Ilhas das Especiarias ocasionalmente escreviam em folhas de palmeiras ou papel importado da Índia, utilizando um sistema emprestado aos chineses, mas quando faziam tratados, confiavam na comunicação oral e não na escrita. Ambas as partes conseguiram ultrapassar as suas diferenças para selar o acordo e com o tratado em vigor, o Rei de Tidore avisou os oficiais da armada que não tinha à mão cravos suficientes para satisfazer as suas necessidades, mas ofereceu-se para os acompanhar a Bacan, onde lhes garantiu que encontrariam toda a quantidade que quisessem. Mas antes dos oficiais começarem a encher os navios com especiarias, perguntaram por um dos seus: Francisco Serrão, o autor das cartas que tinham inspirado a viagem de Fernão de Magalhães às Ilhas das Especiarias.

Nenhum dos europeus sabia o que teria acontecido a esta legendária figura. A informação mais recente—e era apenas um mexerico—era que ele e um pequeno grupo de aventureiros portugueses tinham chegado a Ternate, onde se tinham aliado com o governante da ilha, o Rajá Abuleis. Aos olhos das autoridades, Serrão e o seu grupo de aventureiros portugueses tinham-se transformado em pouco mais do que mercenários; como Fernão de Magalhães, estavam dispostos a mudar de lealdade para a Espanha em troca de um acordo melhor. Agora a sorte de Francisco Serrão assumia grande importância para a armada, que estava faminta de liderança. Era possível que ainda estivesse nas Ilhas das Especiarias e, se isso acontecesse, os oficiais da armada tinham esperança de se juntar a ele.

Ele poderia até assumir o comando da frota ocupando o lugar de Fernão de Magalhães, se ainda fosse vivo.

A reunião não aconteceria. Almanzor revelou que Francisco Serrão morrera oito meses antes, por volta da altura da morte de Fernão de Magalhães, mas o Rei ocultou a história completa do fim de Serrão. Os fatos eram estes: depois da sua chegada às Ilhas das Especiarias em 1512, Francisco Serrão escolhera um dos lados numa luta de poder entre os governantes de Tidore e Ternate e servira como almirante da marinha de Ternate. Os dois reinos insulares batalharam durante anos, com Ternate, sob a liderança de Serrão, sempre a ganhar. Para chegar à paz, Serrão forçou Tidore a entregar os filhos dos seus governantes como reféns e forçou Almanzor a casar a sua filha com o seu inimigo, o Rei de Ternate, tendo a rapariga dado à luz um filho.

Almanzor nunca esqueceu nem perdoou as terríveis humilhações que Serrão lhe infligira. «Tendo a paz sido feita entre os dois Reis», relata Pigafetta, «quando Francisco Serrão veio um dia a Tidore para negociar os cravos, o Rei de Tidore mandou-o envenenar com... folhas de bétele. Viveu apenas quatro dias. O seu Rei queria enterrá-lo segundo os seus costumes»—o que significava rituais muçulmanos—«mas três cristãos que eram seus servos não o consentiram.

Deixou um filho e uma filha, ambos jovens, nascidos de uma mulher que ele tomara por esposa em Java a Grande, e duzentos barris de cravos. Era um grande amigo e parente do nosso bom e leal falecido capitão-general». A vingança não acabou aqui. Dez dias depois, o Rei de Ternate, «tendo afastado o seu genro, o Rei de Bacan, foi envenenado pela sua filha, a mulher do dito Rei, sob pretexto de desejar concluir a paz entre eles». Definiu durante dois dias antes de morrer.

Os oficiais da frota perceberam que a morte de Francisco Serrão continha perturbantes ecos da de Fernão de Magalhães. Ambos tinham tomado partido numa luta prolongada entre dois reinos insulares e ambos tinham

atuado de forma dura nas suas relações com o inimigo. No final, as tribos hostis fizeram causa comum e o estrangeiro anteriormente heroico pagou pelos seus temerários atos com a vida. Estas histórias admonitórias recordaram aos oficiais que era preciso resistir à tentação de lutar nas batalhas de outros. Apesar da sua história triste, os infelizes habitantes destas duas ilhas tinham esperança que o distante mas poderoso Rei de Espanha, de quem tinham ouvido falar, pudesse trazer uma paz duradoura onde os seus próprios esforços tinham falhado.

Na segunda-feira, 11 de Novembro, os governantes de Ternate começaram a sua ofensiva diplomática.

Um dos muitos filhos do Rei aproximou-se da frota numa proa, acompanhado pela viúva de Francisco Serrão, uma javanesa e os seus dois filhos. A visão da embarcação que se aproximava fez Espinosa entrar em pânico, pois apostara a sua sorte com o inimigo de Ternate, Tidore. O que devia fazer? Almanzor, que se mantinha perto, aconselhou calmamente Espinosa a agir como julgasse conveniente.

Espinosa e os outros oficiais a bordo do Trinidad deram de forma indiferente as boas-vindas aos visitantes, concederam-lhes prendas e observaram-nos com atenção para tentar detectar sinais de problemas. Entretanto, Pigafetta, recorrendo às suas capacidades linguísticas, entrou em conversa com um criado chamado Manuel, que disse que servira um governador português chamado Pedro Afonso de Lorosa, que viera para as Ilhas das Especiarias com Francisco Serrão e ainda aí vivia. Manuel afirmou que embora ainda existisse considerável inimizade entre os Reis de Tidore e Ternate, os governantes de Ternate também eram a favor da Espanha e assegurou aos oficiais que eram tão bem-vindos em Ternate como eram em Tidore.

Acreditando nas palavras do criado, Pigafetta foi a terra para ver por si próprio as Ilhas das Especiarias. Sempre intrigado com os costumes sexuais e as mulheres locais, sentiu-se muito desapontado com as mulheres de Tidore,

chamando-as «feias», uma palavra que raramente utiliza em qualquer outra parte da sua crônica. Quer os homens quer as mulheres andavam nus, ou usavam apenas uma reduzida tanga «feita de casca de árvores», observou. Tidore não seria palco de orgias ao estilo filipino, porque os homens «são tão ciumentos das suas mulheres que não querem que vamos a terra com as nossas ceroulas expostas pois afirmam que as suas mulheres imaginam que nós estamos sempre de prontidão».

Pigafetta queria dizer que os calções ao estilo europeu faziam com que parecesse que os marinheiros estavam com ereção.

Apesar da aparente exclusividade sexual dos habitantes, Pigafetta ouviu dizer que os governantes locais tinham gerado dúzias de filhos. Pensou se haveria alguma verdade na história e descobriu que a depravação dos governantes da ilha excedia até a sua imaginação:

«Os Reis têm tantas mulheres quantas quiserem, mas apenas uma esposa principal, a quem todas as outras obedecem. O Rei de Tidore tinha uma grande casa fora da cidade, onde duzentas das suas mulheres mais importantes viviam com um número igual de mulheres que as servem. Quando o Rei come, senta-se sozinho ou com a sua mulher principal num local elevado como uma galeria onde pode ver todas as outras mulheres que se sentam por ali na galeria; e ordena a quem mais lhe agrada para dormir com ele nessa noite. Depois do Rei acabar de comer, se ordenar a essas mulheres para comerem juntas, elas fazem-no, mas se não, cada uma delas vai comer no seu quarto. Ninguém tem permissão para ver aquelas mulheres sem autorização do Rei e se alguém for encontrado perto da casa do Rei de dia ou de noite, é condenado à morte. Todas as famílias são obrigadas a dar ao Rei uma ou duas das suas filhas. Aquele Rei tinha vinte e seis filhos, oito rapazes e o resto raparigas.» E numa ilha vizinha, Gilolo, a situação era ainda

mais extrema. Dois Reis partilhavam a ilha; um tinha 600 filhos, o outro 525.

Aqueles Reis eram muçulmanos, observa Pigafetta. «Os pagãos não têm tantas mulheres; nem vivem com tantas superstições, mas adoram todo o dia a primeira coisa que veem de manhã quando saem das suas casas. O Rei desses pagãos, o Rajá Papua, é muito rico em ouro e vive no interior da ilha.»

Mais uma vez, Pigafetta começou a compilar um dicionário de palavras e frases, dando grande ênfase às partes do corpo e procriação. Trabalhou velozmente e o seu dicionário do dialecto malaio falado nas Ilhas das Especiarias desabrochou transformando-se na sua obra mais elaborada de lexicografia.

O comércio de especiarias iniciou-se com velocidade surpreendente. O Rei de Tidore deu ordens para prepararem uma casa comercial—provavelmente recuperada dos dias da ocupação portuguesa—para acomodar os recém-chegados e na terça-feira, 12 de Novembro, quatro dias depois de ter ancorado no porto de Tidore, a Armada de Molucas estava a trabalhar.

«Transportamos quase todas as nossas mercadorias para aí, e deixamos três dos nossos homens a guardá-las. Começamos de imediato a negociar da seguinte maneira. Por dez bradas de pano vermelho de boa qualidade, eles davam-nos um bahar de cravos, que é equivalente a quatro quintais e seis libras.»

Um quintal de cravos igualava cem libras e era a unidade de medida mais importante para calcular o valor de um carregamento de especiarias.

Os homens da frota avaliavam o seu quinhão segundo a quintalada que recebiam.

Uma quintalada era uma percentagem do espaço de armazenamento reservado aos membros da tripulação e oficiais. Seguindo as instruções dadas por Carlos I a Fernão de Magalhães a 8 de Maio de 1519, cada membro

significativo da armada recebia um número específico de quintaladas. Logo que tivessem pago uma vigésima quarta parte dessa quantidade ao Rei, podiam ficar com o resto para eles. Fernão de Magalhães, como capitão-general, tinha naturalmente direito à maior quantidade: sessenta quintais mais outras vinte quintaladas. Os outros oficiais recebiam quase tanto e o esquema seguia por ali abaixo passando pelos contramestres, bombardeiros, calafates, tanoeiros, o barbeiro e o aguazil. Até os padres recebiam o seu quinhão. Nos dias seguintes, o negócio continuou a um ritmo frenético. «Por quinze bradas de pano não muito bom, um quintal e cem libras; por quinze machadinhas, um bahar, por trinta e cinco copos de vidro, um bahar (tendo o Rei ficado com todos); por dezassete cates de prata, um bahar, por vinte e seis bradas de linho, um bahar, por vinte e cinco bradas de linho mais fino, um bahar, por cento e cinquenta facas, um bahar, por cinquenta tesouras, um bahar, por quarenta gorros, um bahar, por dez panos de Guzarete, um bahar, por três desses gongos deles, dois bahars; por um quintal de bronze, um bahar.» Os homens da armada faziam negócio com os gongos, as facas e outros artigos pirateados aos juncos chineses que tinham pilhado a caminho dos cravos-da-índia. Em troca destas bugigangas, recebiam um quinhão que um marinheiro poderia esperar ver uma ou duas vezes na sua vida.

Um destacamento de tripulantes bem armados guardava o posto, mas como sabiam por trágica experiência, ficar em terra durante a noite colocava perigos especiais, mesmo num cenário de paz. Almanzor conquistou alguma confiança ao avisá-los para não se aventurarem para além do posto à noite, ou poderiam dar de caras com um culto renegado de homens que pareciam não ter cabeça e que transportavam com eles um unguento venenoso. Qualquer pessoa que entrasse em contato com o unguento «fica doente muito depressa e morre dentro de três ou quatro dias». O Rei explicou que tentara disciplinar estas presenças

ameaçadoras e mandara até enforcar muitos deles, mas que ainda constituíam um perigo. Previamente avisada (se bem que enlouquecida de susto), a guarda conseguiu com êxito evitá-los.

Enquanto o negócio prosseguia, Almanzor fez tudo o que podia para pôr a armada à vontade, mesmo quando os oficiais revelaram que tinham dezasseis cativos, apanhados nas ilhas que tinham visitado. Talvez a sua existência já não pudesse ser escondida por mais tempo, ou o espaço que ocupavam pudesse ser mais proveitosamente dedicado aos cravos ou à canela. Para surpresa dos oficiais, a confissão deleitou o Rei e ele pediu para ficar com os cativos «para que pudesse mandá-los de volta às suas terras com cinco dos seus próprios homens e dessem a conhecer o Rei de Espanha e a sua fama». Havia também a questão delicada do harém das três mulheres cativas de Carvalho, que os oficiais entregaram a Almanzor para seu uso pessoal.

Em troca da sua generosa ajuda, Almanzor pedia apenas que os europeus «matassem todos os porcos que tínhamos nos navios», em conformidade com as leis alimentares muçulmanas, «pelo que ele nos daria um número igual de cabras e aves de capoeira». Assegurado o seu abastecimento de comida, os europeus alegremente obedeceram ao pedido. «Matamo-los para lhe dar prazer e penduramo-los sob o tombadilho. Quando estas pessoas por acaso veem um suíno cobrem o rosto para não olharem para eles ou sentir o seu odor.»

Se algum membro da Armada de Molucas fez uma pausa a meio das suas tarefas para refletir nestes dias passados nas Ilhas das Especiarias, certamente que se maravilhou de como a fortuna, depois de castigar a frota durante meses, escolhera agora obsequiá-la.

Na tarde de 13 de Novembro, Pedro Afonso de Lorosa, o companheiro de Francisco Serrão, saudou a frota de uma proa. Explicou excitadamente que o Rei de Ternate dera permissão para a visita e lhe dera ordens para responder a

todas as perguntas com verdade, acrescentando, num gracejo real, «mesmo que ele viesse realmente de Ternate». Seguiu-se uma das mais notáveis reuniões da Época dos Descobrimentos. Numa era em que muitas vezes nunca mais se ouvia falar dos viajantes separados das suas culturas nativas, aqui estava o explorador português diante dos oficiais da armada depois de um silêncio de dez anos, de bom humor e ansioso por transmitir informações vitais relacionadas com a Armada de Molucas.

Das recordações detalhadas de Pedro Afonso de Lorosa, os oficiais ficaram a saber que as implacáveis autoridades portuguesas tinham andado a perseguir a armada à volta do globo: «Disse-nos que já estava há dezasseis anos na Índia e há dez nas Molucas e que já há muitos anos que as Molucas tinham sido secretamente descobertas e que há um ano menos quinze dias um grande navio de Malaca viera até aqui e partira com um carregamento de cravos.» E este navio ainda estava à procura da armada.

O seu capitão era Tristão de Meneses, um português. E ele [Pedro Afonso] perguntou-lhe que notícias havia da cristandade; e ele respondera que uma frota de cinco navios saíra de Sevilha para descobrir as Molucas em nome do Rei de Espanha, com Fernão de Magalhães, um português, como capitão. E que o Rei de Portugal, furioso por um português se lhe opor, enviara alguns navios ao cabo da Boa Esperança e outros tantos ao Cabo de Santa Maria, onde viviam canibais, para guardar e proibir a passagem e que não os descobrira.

Segundo Pedro Afonso de Lorosa, a perseguição da Armada de Molucas pelos portugueses não acabara aqui e terminou a sua história com uma bomba: Alguns dias antes uma caravela com dois juncos estivera ali para saber notícias nossas. Mas os juncos foram para Bacan para carregar cravos com sete portugueses. E porque não respeitaram as mulheres e súbditos do Rei, embora o Rei muitas vezes lhes tivesse dito para não se comportarem

assim, e uma vez que se recusaram a abster-se e a retirar-se, foram condenados à morte. E quando os homens da caravela souberam disto, voltaram de imediato a Malaca, deixando os juncos com quatrocentos bahars de cravos e mercadoria bastante para comprar outros cem bahars. Além disso disse-nos que todos os anos muitos juncos vêm de Malaca para Bandan para levar e carregar macis e noz-moscada e de Bandan para as Molucas para arranjar cravos. E que estas pessoas vão com os seus juncos das Molucas para Bandan em três dias e de Bandan para Malaca em quinze. E que o Rei de Portugal já usufruía secretamente das Molucas durante dez anos, o que o Rei de Espanha não devia saber.

Esta última informação explicava por que motivo o Rei D. Manuel I recusara a proposta de Fernão de Magalhães quatro vezes; um caminho marítimo como o que Fernão de Magalhães propunha, por mais audacioso, ameaçava perturbar o comércio de especiarias lucrativo mas clandestino de Portugal. Espanha, não tendo essas relações secretas, beneficiaria naturalmente do plano de Fernão de Magalhães. Que estranho e errado imaginar, como tinham feito os amotinados e aqueles que eles tinham influenciado em Espanha, que Fernão de Magalhães tentara subverter a frota para ajudar Portugal. Depois de fugir de Portugal, Fernão de Magalhães fora tão leal a Espanha como afirmara ser.

Os oficiais da armada encheram Pedro de Lorosa com álcool, por isso as revelações saíram copiosas e rápidas. Não foi senão às três da manhã que o exausto viajante chegou ao fim da sua narrativa. Assombrados e convencidos com as suas histórias, os oficiais suplicaram-lhe que se juntasse a eles «prometendo-lhe boa remuneração e salário». Homem sem país, ele concordou.

Depois de fugir aos agentes da coroa portuguesa durante tanto tempo, ainda se arrependeria da sua decisão.

«Na sexta-feira 15 de Novembro», escreve Pigafetta, «o Rei disse-nos que ia a Bacan buscar os ditos cravos que aqueles portugueses lá tinham deixado e pediu-nos dois presentes para dar aos dois governadores de Motir em nome do Rei de Espanha. E passando pelos nossos navios, quis ver como é que disparávamos os arcabuzes, bestas e colubrinhas, que são maiores do que um arcabuz, e o Rei disparou três vezes com uma besta, pois agradou-lhe mais do que as outras armas.»

Seguiram-se ainda mais brincadeiras com armas, quando Iussu, o Rei de Gilolo—«muito velho e temido em todas estas ilhas pelo grande poder que detinha»—também fez uma visita de cortesia à armada no sábado, dando origem a outra troca de prendas. «Uma vez que nós éramos amigos do Rei de Tidore», avisou, «também éramos seus, porque ele o amava como se fosse um filho, e se algum de nós alguma vez fosse ao seu país dar-lhe-ia uma grande honra.»

Voltou no dia seguinte para pedir à armada uma demonstração de armas de fogo e os artilheiros obsequiaram-no com prazer. «Sentiu grande satisfação», nota Pigafetta. «Foi um grande guerreiro na sua juventude, como nos disseram.»

Mais tarde nesse dia, Pigafetta teve por fim oportunidade de examinar com atenção os cravos. Estes arbustos humildes e aromáticos (*Syzygium aromaticum*) tinham inspirado a viagem que custara tantas vidas e alterado os destinos de impérios em todo o mundo. Reinos tanto no Oriente como no Ocidente dependiam economicamente desta especiaria e ela providenciava o incentivo para a economia mundial emergente. Séculos antes de Fernão de Magalhães, os chineses tinham importado cravos, que se acreditava terem valor medicinal. Eram também utilizados para temperar alimentos e para purificar o hálito. A Europa encontrou ainda mais aplicações para o cravo. A sua essência, quando aplicada nos olhos, supostamente melhorava a visão. O seu pó, quando aplicado na testa,

supostamente aliviava febres e constipações. Quando adicionado aos alimentos, supostamente estimulava a bexiga e limpava o cólon. Se consumido com leite, supostamente tornava as relações sexuais mais satisfatórias. Era milagroso, precioso e maravilhoso em todos os aspectos.

A palavra «cravo» diz-se em francês *ciou*, que significa prego, e a forma deste botão de flor seco faz-nos na realidade pensar num prego. As árvores têm uma maturação lenta; do plantar ao colher pode levar sete ou até oito anos. Até chegar à idade de vinte e cinco anos ou por aí, um craveiro-da-índia produzirá aproximadamente quatro quilos da preciosa especiaria todos os anos, dependendo das flutuações do clima. O solo ideal para plantar cravos encontrava-se nas Ilhas das Especiarias: um profundo solo vulcânico, argiloso e bem drenado. A chuva torrencial é essencial. As ilhas recebem cerca de duzentos e cinquenta centímetros de chuva por ano, ideal para os cravos. Os botões dos cravos variam de comprimento desde um a dois centímetros e contêm até 20 por cento de óleo essencial. O principal componente é o eugenol, um óleo aromático que transmite aos cravos o seu distinto sabor a fumo.

Colher os cravos exige cuidados consideráveis porque os botões são frágeis. O truque é puxar os botões para fora dos pés sem danificar os ramos; isto é geralmente feito utilizando a mão como se fosse uma escova varrendo cachos de botões para cestos ou aventais estendidos. Depois de colhidos, os botões são colocados ao ar durante alguns dias para secarem. Quando secas, as hastes e cabeças dos cravos ficam castanhas e o seu peso reduz-se para dois terços. Mesmo depois de acondicionados, continuam a perder umidade e peso, embora a uma velocidade muito menor.

Agora que Pigafetta estava frente a frente com a fonte de toda esta riqueza e contenda, descreveu-a com fascínio

óbvio:

O craveiro-da-índia é uma árvore alta e tão grossa como o corpo de um homem ou por aí. Os seus ramos espraiam-se de alguma forma amplamente no meio, mas no cimo têm a forma de um cume. As folhas assemelham-se às do loureiro e a casca é de uma cor escura. Os cravos crescem na extremidade dos ramos mais pequenos, dez ou vinte num cacho. Aquelas árvores têm geralmente mais cravos de um lado do que do outro, segundo a estação. Quando os cravos rebentam, são brancos, quando maduros, vermelhos, e quando secos, pretos. São apanhados duas vezes por ano, uma vez na natividade do nosso Salvador e a outra na natividade de São João Batista; pois o clima é mais moderado nessas duas estações... Quando o ano é muito quente e há pouca chuva, esse povo apanha trezentos ou quatrocentos bahars em cada uma daquelas ilhas. Essas árvores crescem apenas nas montanhas e se alguma for plantada nas terras baixas perto das montanhas, não sobrevive. As folhas, a casca e a madeira verde são tão fortes como os cravos. Se estes últimos não forem apanhados quando estão maduros, tornam-se grandes e tão duros que só a sua casca é boa. Não se cultivam cravos no mundo excepto nas cinco montanhas dessas cinco ilhas...

Quase todos os dias víamos uma neblina descer e cercar uma e depois outra dessas montanhas, em virtude do que esses cravos se tornam perfeitos.

A noz-moscada era quase tão importante e valiosa quanto os cravos e Pigafetta ofereceu-nos esta descrição do seu aspecto na natureza selvagem: «A árvore assemelha-se à nossa noqueira e tem folhas como as dela. Quando a noz-moscada é apanhada é tão grande como um marmelo pequeno, com o mesmo tipo de penugem e é da mesma cor. O primeiro revestimento é tão espesso como o revestimento verde da nossa noz. Debaixo dele há uma camada fina, debaixo da qual se encontra o atilo. Este último é de um

vermelho brilhante e está embrulhado à volta da casca da noz e dentro dele está a noz-moscada.»

Às primeiras horas de segunda-feira, 25 de Novembro, Almanzor velejou até à frota na sua proa acompanhado pelo som ressonante de gongos. Quando passou por entre os navios da armada, anunciou que os cravos estariam prontos para entrega dentro de quatro dias. Radiantes, os homens da armada dispararam as suas armas para celebrar o acontecimento e para impressionar o Rei.

Mais tarde nesse mesmo dia, os homens começaram a carregar o que por fim importou em 791 cates de cravos, cerca de 700 quilos. «Como eram os primeiros cravos que carregávamos nos nossos navios, disparamos muitas peças.» Quanto mais especiarias levavam para bordo, mais ansiosos ficavam os homens da armada por regressar a Espanha antes que outro desastre lhes caísse em cima.

Agora que os europeus finalmente tinham posto a mão nas especiarias, Almanzor escolheu esse momento para os envolver na política local, explicando que queria que os seus visitantes voltassem às ilhas logo que possível com ainda mais navios. Embora os oficiais já tivessem experimentado as amargas lições das consequências de se enredarem em vinganças locais, asseguraram jovialmente a Almanzor que o ajudariam. Satisfeito com esta vaga promessa de ajuda, o Rei convidou toda a gente para ir a terra para um banquete para celebrar a ocasião.

O gesto inocente pôs de imediato os homens da armada em pânico porque lhes recordou quer o massacre no banquete em Cebu, quer a morte de Francisco Serrão por envenenamento. De súbito, os oficiais da armada viam sinais de desastre iminente para onde quer que olhassem; por exemplo: «Vimos esses indianos a falar muito baixo com os nossos cativos.» Até as ruas recentemente limpas da aldeia, visíveis dos barcos, pareciam agoirentas. Mas não podiam repelir o convite do Rei porque dependiam da sua boa vontade para terem acesso às especiarias. «Alguns de

nós, supondo que isto era alguma traição... estavam em grande dúvida e eram de opinião contrária aos que queriam ir ao banquete, dizendo que não devíamos ir a terra e relembrando-lhes outro infortúnio do gênero.» Em vez de irem a terra, os oficiais ofereceram-se para convidar o Rei para os seus navios, onde lhe concederiam presentes e deixariam mesmo ficar quatro homens que queriam permanecer nas Ilhas das Especiarias. (E boa sorte para aqueles que ficassem neste local perigoso; certamente que precisariam dela.) Aceitando a contra oferta, Almanzor entrou de imediato a bordo do Trinidad, gabando-se que «entrava ali com tanta segurança como nas suas próprias casas». Enquanto os marinheiros desconfiados ouviam, disse que estava «muito espantado» por saber que a armada estava prestes a levantar ferro e ir-se embora. «O espaço de tempo para carregar os navios era trinta dias», explicou.

Não queria prejudicá-los, ou assim o disse, e apenas queria ajudá-los a obter as suas especiarias e a regressarem a casa em segurança. «Suplicou-nos que não partíssemos já, vendo que não era ainda a estação para navegar entre essas ilhas, e também por causa das rochas e recifes que estavam à volta da ilha de Bandan e também porque encontraríamos facilmente os portugueses.» Eram tudo argumentos persuasivos, como perceberam os oficiais. E ele demonstrou a sua sinceridade dizendo que se a armada quisesse partir agora, não faria nada para a deter; pediu apenas que aceitassem de volta todos os presentes que lhe tinham concedido «porque os Reis seus vizinhos diriam que o Rei de Tidore recebera tantos presentes de um Rei tão grande»—ou seja o Rei Carlos—«e não lhe dera nada e pensariam que tínhamos ido embora por medo de algum engano e traição, pelo que seria sempre chamado e afamado de traidor».

Aqui estava, por fim, a razão fundamental por que Almanzor queria que a armada ficasse: para salvar a sua

reputação face aos governantes vizinhos. Se conseguisse manter uma aliança com os seus poderosos visitantes, impressionaria e intimidaria os invejosos governantes das outras ilhas, mas se perdesse a proteção dos visitantes, se eles o rejeitassem como insignificante, pareceria vulnerável aos olhos dos Reis rivais.

Os oficiais começaram a apreciar o que Fernão de Magalhães sempre se recusara a reconhecer nas suas relações com os ilhéus: a sua presença colocava ambas as partes em risco. Havia perigos para os europeus (os ilhéus poderiam massacrá-los) e havia perigos para os próprios ilhéus (os europeus podiam levar as suas mulheres ou perturbar o equilíbrio de poder local). Considerando-se como um salvador que, em nome do Cristianismo e do Rei de Espanha não podia cometer erros, Fernão de Magalhães manteve-se cego a estes pormenores.

Mas os seus pragmáticos sucessores, castigados pela experiência, escutaram cuidadosamente o Rei para saberem como proteger quer as suas próprias vidas, quer o seu precioso carregamento de especiarias.

O Rei ficou ainda mais emotivo quando quis apelar aos corações dos europeus.

«Mandou buscar a sua coroa e, beijando-a primeiro e colocando-a na cabeça quatro ou cinco vezes», observa Pigafetta espantado, «disse na presença de todos que jurava por Alá, o seu grande deus, e pela sua coroa, que tinha na mão, que desejava ser para sempre um amigo muito leal do Rei de Espanha. E proferiu estas palavras quase a chorar.»

As lágrimas do Rei enterneceram os corações dos oficiais e decidiram então ficar outros quinze dias. Para fortalecer o elo partilhado de lealdade para com o Rei de Espanha, os oficiais deram ao agradecido Almanzor um estandarte real exibindo as insígnias associadas a Carlos I.

O Rei era aparentemente sincero na sua boa vontade para com a tripulação, mas o que dizer dos outros ilhéus?

Alguns dias depois, os membros da tripulação ouviram dizer que os chefes menores tinham instado Almanzor a matar todos os europeus porque «isso daria grande prazer aos portugueses». O Rei replicou severamente que não faria mal aos visitantes em nenhuma circunstância, «conhecendo o Rei de Espanha e porque fizera a paz connosco e empenhara a sua palavra». Embora Almanzor tivesse provado ser um homem de palavra, os membros da tripulação tinham razão em ser cautelosos. Mesmo que ele os protegesse, outros poderiam não seguir as suas ordens. Ao manter-se ao largo, contudo cuidadosamente em harmonia com o Rei de Tidore, a armada, que conhecera tantos desastres, evitava outra calamidade, que talvez fosse fatal.

Trabalhando febrilmente durante os últimos dias de Novembro e os primeiros dias de Dezembro, os homens da Armada de Molucas compraram e armazenaram cravos até não terem mais bugigangas, gorros, guizos, espelhos, machadinhas, tesouras ou rolos de tecido para trocar por especiarias e mais espaço para armazenar o tesouro aromático. Os navios tresandavam aos odorantes cravos; cada vez que os marinheiros respiravam, o ar vinha permeado com os aromas de riqueza, vida fácil e luxo.

Os vários Reis das Ilhas das Especiarias visitavam diariamente os navios e a tripulação mantinha-os entretidos disparando as suas armas e travando lutas imaginárias com espadas. Apesar da desconfiança profunda que se arrastava entre os ilhéus e os europeus, um elo formara-se entre os dois povos. Baseava-se, em parte, numa antipatia mútua pelas autoridades portuguesas (e os Reis mantinham-se esquecidos do fato de tantos oficiais e tripulantes serem portugueses), mas, mais do que isso, uma relação genuína desenvolvera-se entre a tripulação da armada e os habitantes de Tidore, o que só complicava as despedidas.

Na segunda-feira, 9 de Dezembro, Almanzor, que Pigafetta inconscientemente começou a chamar «o nosso Rei», trouxe três mulheres carregando bétele a bordo do Trinidad para as impressionar com o poder e glória do Rei de Espanha.

Almanzor foi seguido de perto pelo Rei de Gilolo, que pediu em tom de lamento um último disparo das armas e, se fizessem o favor, uma demonstração final de esgrima com armadura.

Depois da exibição, Almanzor, que pode ter misturado os seus próprios sentimentos na questão, confidenciou que o Rei de Gilolo estava desolado, «como uma criança que estivesse a chupar o leite e soubesse que a sua doce mãe quando partisse o deixaria sozinho; mas que mais especialmente ficaria muito triste, porque já nos conhecia e provara algumas das coisas de Espanha».

Aceitando lacrimosamente que a armada tinha de partir, aconselhou os marinheiros que se iam embora a velejar apenas de dia e a evitar os baixios semeados por essas águas. Quando os oficiais o informaram que planeavam viajar «dia e noite», ele disse-lhes que rezaria pela sua segurança todos os dias.

A despedida decorosa foi estragada apenas por um incidente relacionado com Pedro Afonso de Lorosa. Desde que decidira voltar com a frota para Espanha mantivera-se em reclusão a bordo do Trinidad, afastado de problemas. A dois dias apenas da data de partida, o filho do Rei de Ternate, Chechili, viajou até à frota numa «proa bem equipada», procurando atrair Lorosa para a sua embarcação.

Receando que pudesse ser raptado e morto, Lorosa recusou ir com ele, declarando que regressava a Espanha. «Foi então que», diz Pigafetta, «o filho do Rei tentou entrar no navio, mas recusamos permitir-lhe que subisse a bordo, pois ele era um amigo íntimo do capitão português de Malaca e viera apanhar o português [Lorosa].»

Frustrado na sua tentativa para capturar Lorosa, Chechili voltou para a sua ilha, descarregando a sua ira nos que tinham deixado Lorosa partir.

A 15 de Dezembro, o Rei de Bacan e o seu irmão aproximaram-se da frota na maior embarcação nativa que a tripulação já vira. Três fileiras de remadores—120 homens no total—propulsionavam o barco pelas águas, «e transportavam muitos estandartes feitos de penas de papagaio brancas, amarelas e vermelhas». A sua progressão nas águas era anunciada pelo som de gongos, utilizados para sincronizar as batidas dos remadores. Era acompanhado por duas proas «cheias de raparigas». Acontecia que o irmão do Rei estava prestes a casar com a filha de Almanzor e as raparigas eram presentes para o casal.

Desenrolou-se uma reunião cimeira entre os dois Reis com um protocolo elaborado. «Quando passaram perto dos navios, saudamos-lhes com a nossa artilharia e eles, para nos saudar, andaram à volta dos navios e do porto.» Depois, «o nosso Rei», o Rei de Tidore, «veio felicitá-lo, pois não é costume nenhum Rei desembarcar na terra de outro Rei. Quando o Rei de Bacan viu o nosso Rei a chegar, levantou-se do tapete em que estava sentado e tomou posição de um dos lados desse tapete. O nosso Rei recusou sentar-se no tapete, mas sim no outro lado, por isso ninguém ocupou o tapete. O Rei de Bacan deu ao nosso Rei quinhentos patols, porque este último estava a dar a sua filha como mulher ao irmão do outro. Os ditos patols são panos de ouro e seda manufacturados na China e são muito apreciados entre eles. Sempre que uma destas pessoas morre, os outros membros da família vestem-se com estes panos para lhe mostrar mais respeito».

As festividades continuaram no dia seguinte, quando Almanzor despachou cinquenta mulheres «todas cobertas com trajes de seda da cintura até aos joelhos» com um banquete para o Rei de Bacan. «Iam duas a duas com um

homem entre cada par. Cada uma levava uma grande travessa cheia de outros pequenos pratos que continham vários tipos de comida. Os homens não levavam nada senão os grandes jarros de vinho. Dez das mulheres mais velhas eram as transportadoras de macis. Foram assim até à proa, onde apresentaram tudo ao Rei, que estava sentado no tapete sob um dossel vermelho e amarelo.» Os membros da tripulação observavam esta cerimônia com fascínio e desejo, porque durante as suas semanas nas Ilhas das Especiarias, tinham-se absterido das orgias que tinham sublinhado as suas anteriores escalas. Avistando os marinheiros suspirosos, as mulheres decidiram divertir-se um bocado e subiram a bordo de um dos navios, onde os «capturaram»; com toda a probabilidade, os reféns não ofereceram muita resistência. O jogo de namorico continuou até que «foi necessário dar-lhes»—às mulheres—«uma pequena bugiganga para reconquistar a liberdade», comenta Pigafetta.

Membros da tripulação mais diligentes ocupavam-se a dobrar e decorar as velas para os navios, a recuperar o cordame e a assegurar-se que as embarcações seriam capazes de resistir aos rigores da viagem para casa. Quando içados, os panos revelaram um desenho acabado de pintar: uma cruz elaborada e por baixo a inscrição: «Este é o sinal da nossa boa sorte.»

Como aquela inscrição audaciosa indicava, os oficiais e tripulação da armada estavam orgulhosos dos seus feitos. A sua viagem finalmente demonstrara o que Cristóvão Colombo e tantos outros exploradores não tinham conseguido mostrar, que existia um caminho marítimo para as Molucas, e que era possível chegar ao Oriente viajando para ocidente. Os que tinham sobrevivido à dura viagem podiam olhar retrospectivamente para inúmeros apontamentos de coragem e mesmo heroísmo que tinham ajudado a fazê-los chegar a este local e podiam consolar-se com sonhos de glória e cobiça.

À medida que se aproximava a hora da partida, o ritmo de atividade aumentava.

A frota levou para bordo oitenta pipas de água e um suprimento de lenha cortada por cem trabalhadores cedidos para a tarefa pelo Rei de Bacan, que se juntara à causa da armada e de Espanha. Para selar a aliança, organizara um encontro na ilha vizinha de Maré com representantes da armada (incluindo Pigafetta) e Almanzor. A cerimônia foi impressionante: «À frente do Rei caminhavam quatro homens com adagas desembainhadas nas mãos. Na presença do nosso Rei e de todos os outros disse que estaria sempre ao serviço do Rei de Espanha e que guardaria em seu nome os cravos deixados pelos portugueses até à chegada de outra das nossas frotas e que nunca os daria aos portugueses sem o nosso consentimento.»

Para demonstrar a sua boa-fé, deu à armada um escravo como presente para o Rei de Espanha; dois bahars adicionais de cravos (teria mandado dez, mas os navios estavam tão sobrecarregados de especiarias que não havia espaço); e «dois pássaros mortos extremamente belos», que prenderam a imaginação de Pigafetta. «As pessoas disseram-nos que aqueles pássaros vinham do paraíso terrestre e chamam-lhes bolon diuata, ou seja "pássaros de Deus".» Os pássaros do paraíso, como vieram a ser conhecidos por toda a Europa, eram tão afamados quanto os cravos, um sinal dos céus na terra.

Maximiliano da Transilvânia relata que os mouros acreditavam que os pássaros nasciam no Paraíso, passavam as suas vidas inteiras lá em cima, nunca caindo do céu até que morriam. Qualquer pessoa que recuperasse as suas peles e as usasse em combate supostamente estava protegida de perigos. Por isso estes presentes eram extremamente valiosos, como Pigafetta percebeu na altura.

No dia da partida, os Reis de todas as Ilhas das Especiarias reuniram-se na ilha de Maré para se despedirem

da frota. O Victoria levantou âncora e fez-se à vela, esperando fora do porto que o Trinidad, o navio almirante, se lhe juntasse. Os artilheiros dos navios dispararam a sua artilharia mais uma vez, mas no meio de toda a excitação, os cabos do Trinidad encravaram e para consternação de toda a gente, o navio começou a meter água. Nenhuma das testemunhas oculares forneceu uma razão para o quase desastre, muito provavelmente o navio não fora adequadamente reparado durante a longa escala em Cimbombon. Mas o rombo era pior do que nunca e o navio estava em risco de perder o seu carregamento de especiarias.

Com o navio irmão em dificuldades, «o Victoria regressou ao seu ancoradouro e começamos imediatamente a aliviar o peso do Trinidad para ver se conseguíamos repará-lo. Descobrimos que a água entrava como se fosse através de um cano, mas não conseguíamos descobrir por onde entrava. Todo esse dia e o próximo não fizemos mais nada senão fazer funcionar a bomba». O trabalho era esgotante, mas necessário. A perda do Trinidad teria sido um desastre, privando a armada das recompensas pelas especiarias tão procuradas. O bombear árduo continuou até os homens ficarem exaustos, «mas de nada valeu». Carregado com especiarias, o navio almirante da frota estava à beira de se afundar no seu local de amarração.

Depois de toda a pompa e circunstância, para não mencionar os gongos, raparigas e penas de papagaio que tinham rodeado a partida da frota, a situação era na verdade humilhante. E era exatamente o tipo de revés que Fernão de Magalhães teria provavelmente evitado, porque sempre fora meticuloso em relação ao estado dos navios e cuidava que estivessem sempre em boas condições de navegabilidade. O Trinidad caíra num estado de falta de reparação por pura negligência, e com aquele navio inutilizado, a decisão apressada dos oficiais de queimar o Concepción voltou para os atormentar. Nem mesmo Fernão

de Magalhães arriscaria levar um, e apenas um, navio todo o caminho das Ilhas das Especiarias de volta à Espanha.

Logo que Almanzor—«o nosso Rei»—ouviu falar da situação difícil do Trinidad, entrou em ação, vindo a bordo do navio em apuros e perambulando lá em baixo, tentando localizar a fonte do odioso rombo, mas sem êxito. Depois, «enviou cinco homens para a água para ver se conseguiam descobrir o buraco. Permaneceram mais de meia hora debaixo de água, mas foram completamente incapazes de descobrir o rombo». O navio estava a adernar bastante e eram necessárias medidas desesperadas. «Vendo que não podia ajudar-nos e que a água estava a aumentar a cada hora que passava, disse quase em lágrimas que mandaria buscar ao topo da ilha três homens que conseguiam ficar debaixo de água muito tempo.» Almanzor foi à procura deles, enquanto o navio devagar mas inequivocamente estabilizava na água.

Após uma noite ansiosa, Almanzor reapareceu com os homens à primeira luz da alvorada. «Mandou-os imediatamente para a água com o cabelo solto para que pudessem localizar o rombo dessa forma.» A água que entrava no navio atrairia fios de cabelo para a sua corrente. Mas mesmo esses homens não conseguiram localizar o rombo e quando emergiram, com o rosto carregado, da água, o Rei por fim desfez-se em lágrimas. Quem de entre eles, suplicou, seria capaz de regressar agora a Espanha e falar a Carlos I da lealdade do Rei de Tidore?

Pigafetta e os outros tentaram acalmar o perturbado governante descrevendo o seu novo plano para regressar a Espanha. «Respondemos-lhe que o Victoria seguiria de forma a não perder os ventos este que estavam a começar a soprar, enquanto o outro navio, até ser reparado, esperaria pelos ventos oeste e iria então até Darién, que fica noutra parte do mar, no país do Yucatán.» Por outras palavras, Sebastián Elcano levaria o Victoria rumo a ocidente, que era a rota mais direta de volta a Espanha.

Mas era uma rota que colocaria perigos especiais porque entrava no hemisfério português, como definido pelo Tratado de Tordesilhas. Se os navegadores portugueses capturassem um navio espanhol carregado com especiarias nas suas águas, seriam impiedosos. A rota do Trinidad até casa prometia ainda maiores riscos. Logo que estivesse reparado, tentaria apanhar ventos favoráveis que o levassem por uma rota oriental até ao continente americano. O carregamento de especiarias seria então transferido para mulas e as bestas carregariam as especiarias para outra frota espanhola que fosse para Sevilha. Dedicado e prestável como nunca, Almanzor empenhou não menos de 250 carpinteiros para executar «todo o trabalho» necessário para devolver a navegabilidade ao Trinidad e prometeu tratar todos os marinheiros que ficassem como seus próprios filhos, jurando que «eles não sofreriam qualquer cansaço para além de dois deles mandarem nos carpinteiros que trabalhavam». A sinceridade e generosidade do Rei finalmente reduziram o cepticismo dos oficiais: «Ele disse estas palavras com tanta seriedade que nos fez chorar a todos.»

Os infrutíferos esforços para reparar o misterioso rombo do Trinidad e as deliberações que levaram à decisão de que o Victoria regressaria sozinho consumiram cinco dias. Mesmo antes do Victoria deixar Tidore os membros da tripulação carregaram-no com tantos cravos quantos conseguiram salvar do Trinidad, mas logo que viram o Victoria muito baixo na água, «desconfiando que o navio pudesse abrir», aliviaram-no removendo sessenta quintais de cravos e armazenando as especiarias na casa comercial em terra.

O Victoria estava tão delapidado que muitos membros da tripulação se recusaram a embarcar nele. Preferiam ficar com o Trinidad em Tidore até que fosse reparado.

Outros ficaram ainda para trás porque receavam que os que iam a bordo do Victoria «morressem de fome» muito

antes de chegarem a Espanha. Assim a tripulação dividiu-se entre os dois navios, cada um dos homens procurando o menor de dois males: o Victoria, a embarcação pouco sólida que partiria para Espanha imediatamente, ou o Trinidad, muito maior, que precisaria de semanas se não meses de reparações antes de poder iniciar a sua viagem para casa. Os perigos abundavam tanto em terra como no mar; a fome e o naufrágio punham em risco os que navegavam, enquanto saqueadores sem cabeça ou veneno poderiam abater-se sobre os que ficavam para trás.

Por fim, João de Carvalho foi designado capitão do Trinidad e Sebastián Elcano assumiu o comando do Victoria. Entre os cinquenta e três homens que arriscaram a sua sorte no Trinidad estavam Ginés de Mafra, o piloto, Gonzalo Gómez de Espinosa, o aguazil (e segundo comandante para Carvalho); e Hans Vargue, um artilheiro alemão. Pigafetta enfrentou a decisão mais importante de toda a viagem: a que navio se juntaria? O seu instinto de sobrevivência passara em muitos testes e elegeu ir com Elcano a bordo do Victoria; seria aquele navio que o transportaria com uma tripulação de cerca de sessenta homens, incluindo dezasseis indianos.

Embora detestasse o marinheiro basco, tinha claramente mais confiança na arte náutica de Elcano do que na de Carvalho.

Cada navio na frota dividida continha um memorialista, Pigafetta a bordo do Victoria e Ginés de Mafra a bordo do Trinidad. O veneziano retomou as suas descrições apaixonadas e eloquentes das índias, enquanto Ginés de Mafra—«um homem de poucas palavras, mas verdadeiras», segundo o seu próprio testemunho—se dedicava a um relato mais prático do que entendia serem más decisões e oportunidades perdidas.

De manhã cedo no dia 21 de Dezembro, Almanzor, sempre prestável, subiu a bordo do Victoria pela última vez, entregando dois pilotos, pagos pela tripulação, para

conduzir o navio em segurança através do labirinto de ilhas e baixios. O Rei depois despediu-se. Conhecedores das marés, os pilotos insistiram que de manhã cedo era a altura mais vantajosa para partir, mas os homens que ficavam para trás persuadiram o Victoria a atrasar-se algumas horas enquanto escreviam longas cartas para o navio levar para Espanha. Finalmente, ao meio-dia, chegou a altura de partir das Ilhas das Especiarias. «Quando a hora chegou», relembra Pigafetta, «os navios despediram-se um do outro por entre a descarga dos canhões e parecia que estavam a lamentar a sua derradeira partida. Os nossos homens [que ficavam para trás] acompanharam-nos nos seus barcos uma curta distância e depois, com muitas lágrimas e abraços, partimos.»

Deveria ter sido uma ocasião festiva, os navios a abarrotar de especiarias a dirigirem-se para casa com a perspectiva de uma grandiosa recepção da parte de Carlos I, mas os estragos no Trinidad alteraram dramaticamente a última etapa desta viagem à volta do mundo e ridicularizaram a orgulhosa inscrição pintada nas velas. A tripulação enfrentava mais do que as angústias normais de sair de um porto para outra longa viagem no mar, embora essas angústias—a monotonia da vida no mar, as noites interrompidas pelas vigílias, a diminuição gradual dos alimentos frescos passando para uma dieta de carne seca salgada, biscoitos salgados e peixe seco salgado—fossem suficientemente duras de suportar. Mas agora, para além de tudo isso, sabiam que as suas vidas estariam em risco desde o momento em que perdessem de vista as Ilhas das Especiarias.

Apesar dos obstáculos que tinham enfrentado, os homens da armada sempre tinham encontrado consolo no fato de saberem que tinham navios extra à sua disposição. Mesmo dois navios tinham uma hipótese razoável de chegar a Sevilha, mas um navio dificilmente estava à altura da

tarefa, por mais hábil na navegação que fosse a tripulação, ou por mais favoráveis que fossem os ventos.

Um navio, sozinho no alto mar, estava sempre à mercê das tempestades, dos baixios, dos piratas, das térmites ou de uma navegação pouco experiente. No alto mar, nenhum Rei os podia proteger e pelo menos um soberano, o Rei de Portugal, queria vê-los mortos. (De todos os capitães da armada, apenas Fernão de Magalhães apreciara na totalidade a dimensão real das intenções perversas dos portugueses.) Contudo não tinham outra escolha senão enfrentar os testes que se lhes iam apresentar no caminho de dezasseis mil quilômetros até casa.

Capítulo XIV—NAVIO FANTASMA.

*Convidado! esta alma esteve Sozinha num mar imenso:
Tão só, tão só, até Deus Parecia de lá ausente.*

Carregado com cravos e cerca de sessenta sobreviventes, o Victoria partiu da ilha de Tidore a 21 de Dezembro de 1521. Rumando a sudoeste, aportou a uma pequena ilha ali perto para carregar lenha e retomou a rota para sul em direção a uma das zonas mais perigosas do oceano: o Cabo da Boa Esperança.

Empreender a etapa final desta viagem sem precedentes à volta do mundo deveria ter constituído ensejo para alívio entre os membros da tripulação que regressava a casa, mas não era o caso. O carácter da expedição alterara-se por completo; a Armada de Molucas tinha finalmente as suas especiarias, mas perdera a sua alma. A ausência do braço condutor de Fernão de Magalhães, a sua feroz disciplina, mesmo as suas ilusões quixotescas de grandeza, deixaram os dois navios remanescentes e os membros das suas tripulações sem um sentimento de missão primordial. Só a sobrevivência agora contava.

Mesmo que a tripulação sobrevivesse à viagem de regresso a casa, havia muita ansiedade em relação à recepção que receberia em Espanha. Embora não tivessem conhecimento da chegada do San Antão a Sevilha sete meses antes, os homens suspeitavam que os amotinados a bordo desse navio pudessem ter conseguido voltar e ter sido bem sucedidos na tarefa de desacreditar Fernão de Magalhães.

Elcano e a tripulação do Victoria receavam ser detidos e presos por traição no momento em que atracassem na doca. A deserção poderá ter constituído uma opção atraente entre as escolhas sinistras que se punham aos marinheiros,

excepto no que dizia respeito ao seu medo dos canibais que habitavam as ilhas que os rodeavam. Em última análise, ficar a bordo do navio seria a melhor estratégia para prevenir calamidades. Encontravam-se prisioneiros de circunstâncias peculiares, reféns de uma situação largamente criada pelos que os tinham antecedido na morte.

Até Antônio Pigafetta, tão determinado em trazer as notícias sobre os feitos de Fernão de Magalhães de volta para a Europa, estava sem palavras, satisfazendo-se simplesmente em notar as ilhas por onde o Victoria passava: Caion, Laigoma, Sico, Giogi e Caphi, todas partes das Molucas. Seguindo o conselho dos pilotos locais, registou: «Viramos para sudeste e encontramos uma ilha que fica numa latitude de dois graus em direção ao Polo Antártico e cinquenta e cinco léguas de Maluco. Chama-se Sulach [mais tarde chamada Xulla]

e os seus habitantes são gentios.» Aqui Pigafetta retoma brevemente a sua antropologia amadora: «Não têm Rei e comem carne humana. Andam nus, quer homens quer mulheres, usando apenas um pedaço de casca de dois dedos de largura à frente das partes privadas.» Os canibais pareciam estar por todo o lado; Pigafetta listou dez ilhas a serem evitadas a todo o custo.

Dois dias depois do Natal, o navio ancorou na baía Jakiol, onde a tripulação obteve as muitas necessárias provisões frescas, bem como um piloto indonésio que conhecia a zona à volta destas ilhas. Sob a sua orientação, a tripulação continuou a navegar como se em transe, rumando a sul, evitando por pouco mouros e canibais, recifes de coral e bancos de areia escondidos. Por fim, o Victoria deixou para trás as ilhas indonésias, passando pelo estreito de Alor e fugindo aos piratas. Como embarcação solitária carregada de especiarias, o Victoria era especialmente vulnerável aos predadores.

A 8 de Janeiro de 1522, o Victoria entrou no mar Banda que se estende para oeste das Molucas e o tempo tórpido de súbito mudou. «Fomos atingidos por uma tempestade medonha», relata Pigafetta, «que nos fez rezar a Nossa Senhora.

Correndo à frente da tempestade, fomos ter a uma ilha elevada, mas antes de a alcançarmos fomos muito desgastados pelas violentas rajadas de vento que vinham das montanhas dessa ilha e pelas grandes correntes de água.» A borrasca quase

despedaçou o navio, mas Elcano evitou os rochedos e os recifes e quando o mar acalmou, o Victoria arrastou-se para um ponto de ancoradouro perto da costa. No dia seguinte, os mergulhadores que inspecionaram o casco descobriram danos extensos e os homens rebocaram cautelosamente a embarcação para uma praia para iniciarem as reparações e a calafetagem.

Os habitantes desta ilha, conhecida por Malua, chocaram mesmo estes marinheiros calejados. Eram, diz Pigafetta, «selvagens e bestiais e comem carne humana», e o seu aspecto era uma combinação de aspectos assustadores e exóticos. Andavam nus, ou quase, «usando apenas aquela casca como fazem os outros, excepto quando vão lutar, usam certas partes de pele de búfalo atrás e dos lados, que são ornamentadas com pequenas conchas, chifres de javalis e caudas de pele de cabra presas à frente e atrás». Esbanjavam a maior parte da sua atenção no cabelo, «arranjado ao alto e seguro com alfinetes de bambu que eles passam de um lado ao outro». A completar esta curiosa imagem, «usam as barbas envolvidas em folhas e enfiadas em pequenos tubos de bambu—uma visão ridícula». Tudo somado, Pigafetta considerava que eram «o povo mais feio das Índias».

Apesar do aspecto bizarro dos habitantes, os marinheiros, por esta altura experientes neste tipo de transações, ofereceram-lhes bugigangas e ambas as partes

depressa se reconciliaram. Enquanto os marinheiros se punham a trabalhar na reparação do navio, o aristocrático Pigafetta, poupado à indignidade do trabalho físico, deambulava pela ilha, estudando a flora e a fauna, observando uma abundância de aves de capoeira e cabras e cocos e pimenta: «Os campos nestas regiões estão cheios desta pimenta, plantada para se assemelhar a matas.» Estava a falar da pimenta preta que fora introduzida na ilha algum tempo antes da chegada dos europeus e que os habitantes cuidadosamente cultivavam.

Duas semanas depois, completadas as reparações no casco, Elcano deu ordens para retomarem a viagem de regresso a casa e a tripulação fez-se à vela no sábado, 25 de Janeiro. O Victoria, tendo velejado cinco léguas mais ou menos, aportou na ilha de Timor, que se erguia a quase três mil metros acima da superfície tremeluzente do Pacífico. Toda a gente a bordo ansiava por algum tempo em terra, faustoso e agradável, porque se dizia que comida, especiarias, amêndoas, arroz, bananas, gengibre e madeira perfumada aí se desenvolviam em abundância.

As capacidades linguísticas de Pigafetta deram-lhe um papel proeminente nas conversações com os habitantes locais para obtenção de provisões. «Fui a terra sozinho para falar com o chefe de uma cidade chamada Amaban para lhe pedir que nos fornecesse alimentos. Ele disse-me que me daria búfalos, porcos e cabras, mas não conseguimos chegar a acordo porque ele pedia muitas coisas por um búfalo.» Avaliando o que o rodeava, Pigafetta percebeu que o chefe vivia luxuosamente, servido por numerosas servas nuas, todas adornadas com brincos de ouro «com borlas de seda pendentes, bem como amuletos de ouro e bronze».

E os homens exibiam ainda mais joias de ouro do que as mulheres.

Enquanto Pigafetta estava a negociar, dois jovens membros da tripulação desertaram; Martin de Ayamonte, um aprendiz de marinheiro, e Bartolomé de Saldaria, um

criado de bordo, nadaram para terra a coberto da escuridão e nunca mais se ouviu falar deles. Constituíram exceções ao comportamento geralmente cauteloso da tripulação do Victoria em Timor. Por exemplo, abstiveram-se de usufruir dos encantos das mulheres locais, crendo que estavam infectadas com sífilis—«a doença de São Job». Tinham visto sinais do que pensavam ser sífilis por todo o lado nas Molucas, segundo Pigafetta, mas a maior concentração ocorria aqui, nesta ilha. As origens da sífilis nesta parte do mundo são um mistério. Os marinheiros ou comerciantes portugueses poderiam tê-la trazido com eles (a sífilis também era conhecida como «a doença dos portugueses»), mas vale a pena notar que a doença foi descrita na China séculos antes de o ser na Europa e que os juncos percorriam com regularidade estas águas. É também possível que o diagnóstico dos marinheiros estivesse errado e que tivessem visto ilhéus afetados pela lepra.

Para garantir a cooperação dos ilhéus, Elcano ordenou que um grupo de marinheiros fosse a terra à procura de uma moeda de troca: «Uma vez que tínhamos poucas coisas e a fome estava a apertar, detivemos no navio um chefe de outra aldeia e o seu filho.» Com os reféns à mão, os oficiais da armada prosseguiram as negociações pelos alimentos de que tão desesperadamente precisavam. A estratégia funcionou exatamente como planeado e os ilhéus recalcitrantes entregaram um resgate de seis búfalos, uma dúzia de cabras e o mesmo número de porcos aos marinheiros agradecidos, contudo rapaces, em troca da liberdade dos reféns.

Logo que as bestas mortas foram carregadas, o Victoria preparou-se mais uma vez para partir, desta vez em direção à ilha de Java, o maior e, para os europeus, o destino mais bem conhecido nas Índias. Para os membros da tripulação, Java possuía uma atração misteriosa, fosse apenas porque os javaneses tinham fama de praticarem costumes exóticos como o ampallang. Pigafetta apreciava contar as histórias

que ouvia sobre Java, a começar pelos seus rituais fúnebres. «Quando um dos homens importantes de Java morre, o corpo é queimado», escreve. «A sua mulher principal enfeita-se com grinaldas de flores e faz-se transportar numa cadeira carregada por três ou quatro homens por toda a aldeia. Sorrindo e consolando os seus parentes que choram, diz: "Não chorem, pois vou cear com o meu querido marido esta tarde e dormir com ele esta noite." Depois é levada até à fogueira, onde o marido está a ser queimado. Voltando-se para os parentes, e consolando-os de novo, atira-se para a fogueira, onde o marido está a ser queimado. Se não fizesse aquilo, não seria considerada uma mulher honrada nem uma verdadeira esposa do falecido marido.» Apesar de todo o melodrama, esta é uma descrição bastante exata de uma cerimônia funerária como era praticada na ilha de Bali, situada a pouco mais de uma milha a este de Java, e na Índia.

E depois havia o papel que o ampallang desempenhava nos rituais de namoro javaneses. O parente de Fernão de Magalhães, Duarte Barbosa, no seu relato sobre a região, tinha descrito o ampallang javanês com pormenores excruciantes.

«São muito voluptuosos», escreveu sobre os habitantes, «e têm certos guizos redondos de falcão cosidos e presos à cabeça do pênis entre a carne e a pele para o tornar maior. Alguns têm três, outros cinco e outros sete. Alguns são feitos de ouro e prata e outros de latão, e tilintam quando os homens andam. O costume é considerado muito apropriado. As mulheres gostam muito dos guizos e não gostam que os homens andem sem eles. Os homens mais venerados são os que têm mais guizos e os guizos maiores.»

Pigafetta observou que esse costume ainda constituía uma parte vital da vida javanesa. «Quando os homens jovens de Java estão apaixonados por alguma dama, prendem certos pequenos guizos entre o pênis e o

prepúcio. Tomam posição até que a namorada ouça o som. A namorada desce imediatamente e entregam-se ao prazer; sempre com aqueles pequenos guizos, pois as mulheres têm grande prazer em ouvir aqueles guizos tocar dentro das suas vaginas. Aqueles guizos são todos cobertos e quanto mais cobertos são, mais alto soam.»

Normalmente um observador atento, Pigafetta não conseguia resistir a contar histórias quando essa disposição dele se apossava. Do mesmo modo que fez a descrição do ampallang, evocou Amazonas, que, para os marinheiros solitários que deambulavam pelo mundo, se contavam entre as ilusões mais persistentes da remota Terra do Nunca e talvez as mais difíceis de abandonar. Pigafetta deu pelo menos algum crédito a uma história que ouvira sobre as Amazonas numa ilha vizinha matarem a progênie do sexo masculino e criarem apenas crianças do sexo feminino. E qualquer homem encontrado a explorar a ilha seria instantaneamente atacado. Desnecessário será dizer, os sobreviventes de tantos naufrágios, amotinações, emboscadas e outros desastres elegeram não arriscar a ira das Amazonas que acreditavam existirem por ali.

Embora o Victoria se encontrasse a centenas de milhas de distância do ponto mais a sul da China, Pigafetta ouviu histórias dramáticas sobre o Império do Meio da boca de comerciantes locais. «O Rei», como Pigafetta se refere ao imperador, «nunca permite que alguém o veja. Quando quer ver o seu povo, passeia pelo palácio num pavão construído com mestria, coisa riquíssima, acompanhado por seis das suas mulheres principais vestidas como ele; entra depois numa serpente chamada nagma» — o nome dado a um dragão mítico — «que é a coisa mais rica que se pode ver e que é guardada no pátio maior do palácio. O Rei e as mulheres entram dentro da serpente para que ele não possa ser reconhecido entre as suas mulheres. Olha para o seu povo através de um grande vidro colocado no peito da serpente. Ele e as mulheres podem ser vistos, mas ninguém

consegue dizer qual é o Rei. Este é casado com as suas irmãs, para que o sangue real não se misture com outros.»

O imperador, parecia, tinha poder absoluto sobre todos os seus súbditos e exercia-o com impressionante entusiasmo, se bem que demoníaco.

«Quando algum senhor desobedece ao Rei, arrancam-lhe a pele que salgam e secam ao sol. Depois enchem-na com palha ou outra substância e põem-na, de cabeça para baixo, num local proeminente da praça com as mãos entrelaçadas por cima da cabeça, para que se veja que faz zonghu, isto é, obediência.»

A evocação vívida de Pigafetta dos costumes chineses revela a sua ânsia de visitar o Império do Meio e desempenhar o papel de diplomata e tradutor, como tinha feito durante toda a viagem. Talvez Fernão de Magalhães, se fosse vivo, tivesse feito um desvio e permitido que Pigafetta realizasse o seu sonho, mas Elcano não tinha esse tipo de ambições. A China permaneceu sedutoramente remota.

Às primeiras horas de quarta-feira, 11 de Fevereiro, o Victoria levantou ferro e deixou para trás a ilha de Timor, navegando rumo a sudoeste. Com Java e, mais tarde, Samatra mal visíveis a estibordo, seguiu para o seu encontro com o destino no Cabo da Boa Esperança.

A luta com os elementos começou poucos dias depois de deixar Timor, quando o Victoria se tornou joguete dos sistemas climáticos instáveis das latitudes sul.

«Para podermos dobrar o Cabo da Boa Esperança, descemos até quarenta e dois graus do lado do Pólo Antártico. Estivemos nove semanas»—nove semanas! —«perto desse cabo com as nossas velas amainadas porque tínhamos os ventos oeste e noroeste no nosso quadrante da proa e por causa de uma tempestade muito furiosa», explica Pigafetta. Continua avisando: «É o maior cabo e o mais perigoso do mundo.» E tinha razão.

Embora o Cabo da Boa Esperança tivesse sido dobrado pela primeira vez em 1488 por Bartolomeu Dias e nove anos

depois por Vasco da Gama—ambos grandes feitos da história dos descobrimentos portugueses—era ainda considerado extremamente perigoso e pouco navegável mesmo por um barco com grandes condições de navegabilidade e pelo mais experiente dos capitães.

Ocupava um lugar quase mítico na consciência portuguesa como o lugar mais assustador no mundo inteiro.

Sebastián Elcano nunca experimentara nada semelhante aos ventos e rebentação violentos e confusos do Cabo das Tormentas; dobrá-lo poria à prova, até ao extremo, as suas capacidades de navegação, a sua paciência e a sua temeridade.

Muitos na tripulação queriam saltar do navio na ilha de Madagáscar, em vez de arriscarem dobrar o cabo, diz Pigafetta, «porque o navio estava a meter muita água, porque estava muito frio, e especialmente porque não tínhamos outro alimento senão arroz e água; pois como não tínhamos sal, as nossas provisões de carne tinham apodrecido».

Fazê-lo significaria uma vida de exílio e escravidão, pois Madagáscar era uma praça forte portuguesa, com navios exibindo o estandarte português aí aportando no seu caminho de ida ou de volta para as Índias.

Algumas almas corajosas a bordo do Victoria não tinham interesse em Madagáscar. Mantinham os seus princípios e lealdade a Carlos I e preferiam a morte do que passar o resto das suas vidas desterrados na costa de África. Eram, diz Pigafetta, «mais ciosos da sua honra do que da sua própria vida, determinados a alcançar a Espanha, vivos ou mortos».

A meio caminho entre a Austrália e a África, o Victoria começou a meter água de forma perigosa. A salvação pareceu à vista a 18 de Março, quando a tripulação avistou a bossa saliente da que é hoje conhecida como a Ilha de Amesterdão.

Elcano tinha esperança de fazer as reparações urgentemente necessárias nas costas desta pequena massa de terra vulcânica, mas após quatro dias a ziguezaguear por tempo mau e águas encapeladas, não conseguiu descobrir um ancoradouro seguro. «Vimos uma ilha muito alta e fomos até lá para ancorar e não conseguimos alcançá-la; e amainamos as velas e afastamo-nos até ao dia seguinte», regista Albo frustrado.

Elcano por fim desistiu da ideia de aportar na Ilha de Amesterdão e as reparações fizeram-se nas ondas do oceano. Enquanto os homens trabalhavam, poderão ter visto baleias assassinas ou elefantes-marinhos, e se erguessem o olhar teriam visto vários espécimes de albatroz voando em círculos por cima deles, o mesmo pássaro benignamente sorridente que a imaginação de Samuel Taylor Coleridge transformou num símbolo de esperança e inocência corrompidas por imprudente violência.

Logo que as reparações terminaram, o Victoria retomou o seu rumo para ocidente.

Durante os dias e semanas que se seguiram, a tripulação, à beira da fome e temendo o assalto do escorbuto, foi comendo com regularidade o seu suprimento de arroz e aguardando o que quer que o destino lhes reservasse em sorte.

Dois mil e quinhentos quilômetros para oriente da Ilha de Amsterdam, o Trinidad preparava-se para partir da ilha de Tidore. A 6 de Abril, após mais de três meses de reparações, levantou finalmente ferro e desfraldou as suas velas. O navio transportava um grande carregamento de especiarias, mil quintais de cravos—cinquenta toneladas!—mais do que suficiente para justificar as despesas da viagem inteira.

O outrora navio almirante de Fernão de Magalhães era comandado por Gonzalo Gómez de Espinosa e o piloto era Juan Bautista Punzorol, conhecido para a história como o «piloto genovês», segundo o nome de uma curta memória

da viagem que deixou. Tristemente saudoso era João de Carvalho, o competente piloto que se tornara um capitão-general corrupto; morrera de causas desconhecidas a 14 de Fevereiro.

Como aguazil da frota, Espinosa mostrara-se um servidor leal de Carlos I e ajudara Fernão de Magalhães a manter a autoridade sobre a sua tripulação muitas vezes rebelde. Durante o motim no porto de São Julião, quando Fernão de Magalhães perdera o controlo de três dos seus navios, Espinosa viera em seu auxílio e, como soldado de carreira, cumprira os seus perigosos deveres sem espalhafato nem reclamações. Mas como capitão, Espinosa estava irremediavelmente fora do seu elemento. Sem Fernão de Magalhães para o aconselhar e proteger, tornou-se evidente que lhe faltavam as capacidades de navegação para conduzir o navio através de mau tempo; para além da sua falta de conhecimentos, o seu carácter, aparentemente tão franco e leal, tornou-se ambivalente quando deveria ser resoluto e ingênuo quando deveria ser astuto.

Não era que lhe faltasse disciplina, ou o apoio dos homens; o problema era que Espinosa, um soldado, não tinha simplesmente as qualificações necessárias para comandar um navio. O desafio de guiar o *Trinidad* meio caminho à volta do mundo, muitas vezes contra os ventos dominantes, estava para além do seu alcance, como poderia ter estado para lá do alcance mesmo de Fernão de Magalhães, tivesse este vivido para enfrentar esse desafio.

Espinosa decidiu deixar ficar quatro homens na ilha para porem a funcionar um entreposto comercial em Tidore. O entreposto armazenaria cravos e serviria como símbolo do domínio espanhol nas Ilhas das Especiarias. Os quatro homens aí colocados foram, recorda Ginés de Mafra, «Juan de Campos e Luis de Molino e um genovês e um certo Guillermo Corço».

Enquanto prestavam serviço no seu remoto posto avançado, souberam de informações alarmantes: (Alguns

mercadores indianos que tinham ali vindo para comprar cravos disseram-lhes que uma armada portuguesa vinha da Índia para as Molucas porque tinham sabido da presença castelhana no local.» Eles também queriam estabelecer um posto avançado, mas mais do que isso, planeavam conquistar o controlo do comércio das especiarias. Os quatro homens que tinham sido deixados para trás descobriram de repente que eram vulneráveis quer aos saqueadores portugueses quer aos residentes da ilha, cuja lealdade podia ser comprada ou transferida com uma exibição de força. Fazendo-se à vela, Espinosa voltou para trás e seguiu rumo a oriente através de águas que a frota já tinha explorado, passando Gilolo e Morotai e entrando no Mar das Filipinas, todo o caminho até à ilha de Komo, onde o Trinidad carregou mais provisões. A partir deste ponto, fortes ventos leste à proa levaram a melhor sobre as suas capacidades de navegação e tomou uma rota mais para norte. Esta escolha provou ser desastrosa. Embora agora compreendesse quão grande era o Oceano Pacífico, as suas ideias sobre a localização de massas de terra firme no hemisfério norte eram profundamente imperfeitas. Acreditava por engano que a Ásia estava ligada ao continente americano e esse equívoco levou-o a assumir que se viajasse o suficiente para norte, apanharia ventos oeste favoráveis. Mas pouco depois da partida, a estação das monções começou a sério, trazendo com ela uma sucessão aparentemente interminável de tempestades e chuvas torrenciais.

«Após dez dias de navegação», segundo Ginés de Mafra, «chegamos a uma das Ilhas dos Ladrões.» Estavam misteriosamente perto da primeira terra que a armada tinha avistado depois do suplício dos noventa e oito dias da travessia do Pacífico durante a viagem de ida. «Aqui ficou Gonzalo de Vigo, muito cansado do esforço.» Não foi o único a desertar—ao todo, três membros da tripulação fugiram, preferindo arriscar a sorte numa remota ilha do Pacífico do

que permanecer a bordo do malfadado navio de Espinosa. (Gonzalo de Vigo permaneceu nas Filipinas durante o resto da sua vida; os outros dois desertores foram mortos pelos ilhéus.) Ginés de Mafra escreveu que o Trinidad viajou para noroeste até atingir 42 graus norte». Espinosa enfrentava ventos de intensidade cada vez maior e, em breve, tempestades esmagaram-se sobre o navio isolado.

Não é possível imaginar um desvio mais mal-avisado. Não sabemos o que estaria a pensar quando navegou para norte até ao Japão, para águas cada vez mais frias, porque esta rota afastava-o do seu objectivo de chegar a Darién.

O escorbuto voltou para atormentar os homens e os sofrimentos que causava faziam os vivos invejar os mortos. «Nesta altura muitos começaram a morrer» diz Ginés de Mafra, «e um deles foi aberto para ver de que era que estavam a morrer, e verificou-se que o corpo estava como se todas as veias se tivessem aberto porque todo o sangue se espalhara pelo interior do corpo. A partir daí, quando alguém ficava doente era sangrado porque se pensava que o sangue o estava a sufocar, mas continuaram a morrer à mesma e não iludiam a morte, por isso daí em diante os homens doentes eram considerados sem remédio e não eram tratados.» Por fim o escorbuto reclamou as vidas de trinta homens, deixando apenas vinte para continuarem a viagem. No seu estado debilitado e desorientado, a mão-cheia de sobreviventes procurou uma explicação para o seu sofrimento.

«Alguns afirmaram que era por causa do veneno deitado pelos indianos de Ternate no poço onde tinham ido buscar água para a viagem», sugere Ginés de Mafra. Até Espinosa admitiu que esta rota colocava o navio em perigo, primeiro por causa do tempo e depois por causa da doença: «Tornou-se necessário que cortasse os castelos e o tombadilho de popa porque a tempestade era tão grande e o tempo tão frio a bordo do navio que não conseguíamos cozinhar nenhuma comida. A tempestade durou doze dias e porque

as pessoas não tinham nenhum pão para comer, a maioria perdeu peso e quando a tempestade passou e as pessoas puderam outra vez cozinhar os alimentos, por causa das muitas larvas que tínhamos, provocou-lhes náuseas, o que afetou muitas pessoas.»

Por fim, Espinosa caiu em si. «Quando vi as pessoas a sofrer, o tempo contrário e [percebi] que estava no mar há cinco meses, voltei para as Molucas, e quando chegamos às Molucas... tinham-se passado sete meses no mar sem carregar quaisquer alimentos.»

Após uma breve pausa nas Ilhas dos Ladrões para recolher água, Espinosa ordenou ao *Trinidad* que retomasse a sua retirada para Tidore, mas quando se aproximava da sua meta, recebeu notícias chocantes. A 13 de Maio, cinco semanas depois da partida do *Trinidad* de Tidore, uma frota de sete navios portugueses, todos à procura de Fernão de Magalhães e da Armada de Molucas, chegara à ilha. O seu chefe era Antônio de Brito, que trazia uma nomeação real como governador das Ilhas das Especiarias.

Os soldados portugueses, fortemente armados, detiveram os quatro membros da tripulação que Espinosa deixara em terra para tomarem conta do entreposto comercial. Depois Antônio de Brito voltou a sua atenção para Almanzor, o Rei de Tidore, exigindo saber como é que ele podia ter deixado os espanhóis manter um entreposto na sua ilha. Almanzor suplicou misericórdia, explicando que os espanhóis o tinham forçado a ceder, mas agora que o capitão Brito viera salvar Almanzor dos espanhóis, ele trocava alegremente a sua lealdade de volta para os portugueses. O capitão Antônio de Brito, cujo cinismo em relação aos protestos de Almanzor podemos imaginar, reclamou as Ilhas das Especiarias em nome de Portugal.

Espinosa despachou um navio levando uma carta para o capitão Brito, suplicando compreensão. Contou uma história patética. O navio estava em más condições, reduzido à última âncora; uma tempestade podia mandá-lo para o

fundo. E tinha necessidade desesperada de provisões. Se Fernão de Magalhães estivesse vivo, nunca teria sido tão louco a ponto de escrever uma carta ao capitão português encarregue de o capturar e a última coisa que teria feito seria revelar a sua posição e as suas fraquezas ao inimigo. Saberia que não havia hipótese de misericórdia da parte dos portugueses.

Em vez da compaixão que Espinosa esperava, a carta apenas fez Antônio de Brito regozijar-se. Depois de demandar as Índias durante três anos, o governador português sabia agora exatamente onde estava a Armada de Molucas e logo que tivesse capturado a tripulação, tratá-los-ia com a crueldade que entendesse.

Alguns dias mais tarde, uma caravela portuguesa com vinte homens armados caiu de repente sobre Benaconora, o porto onde Espinosa procurara refúgio. Os soldados subiram a bordo do *Trinidad*, na expectativa de subjugarem a tripulação, mas foram repelidos pelo espetáculo atroz de homens à beira da morte, um fedor horrível e insalubre que ninguém ousava afrontar e um navio prestes a afundar.

Tudo o que Espinosa dissera na sua carta para Antônio de Brito era verdade; o *Trinidad* e a sua tripulação estavam num estado desesperado e não ofereciam qualquer perigo para os portugueses.

Insensíveis, os soldados portugueses prenderam Espinosa e levaram o navio almirante de Fernão de Magalhães fétido e decrépito para Ternate. Aí Antônio de Brito apossou-se dos documentos do *Trinidad*, diários de bordo, quadrantes e astrolábios. Incluído no assalto estavam o diário de Andrés de San Martín e, diz-se, o diário de bordo pessoal de Fernão de Magalhães. Antônio de Brito ordenou que o navio fosse despojado de todas as suas velas e cordame e nestas condições, o *Trinidad* vogou desamparado preso na âncora até que uma tempestade forte atingiu a ilha. Os ventos quebraram os restos do navio outrora altaneiro, a sua carga preciosa de cravos afundou, e

o remanescente estilhaçado do casco deu à costa. O navio almirante da Armada de Molucas acabou como madeira flutuante.

Espinosa desperdiçara a sua oportunidade de glória. Se tivesse sido bem sucedido na condução do *Trinidad* de regresso a casa, teria conquistado um lugar na história e uma fortuna para si. Ao contrário, a sua indecisão reclamou as vidas de mais de uma vintena de homens, metade dos ativos remanescentes da armada, um valioso carregamento de cravos e os registos mantidos pelos oficiais do *Trinidad*, incluindo o próprio Fernão de Magalhães.

Quando Antônio de Brito examinou com cuidado os diários de bordo, irritou-se porque continham provas condenatórias da rota da armada através de águas portuguesas e das suas tentativas para roubar as Ilhas das Especiarias a Portugal.

A origem destas informações era irrepreensível: os registos do astrónomo oficial da frota, Andrés de San Martín. Para piorar as coisas, Antônio de Brito descobriu que o astrónomo alterara secretamente a localização de várias terras para tornar pouco claro o fato embaraçoso dos navios terem deambulado pelo hemisfério português, pelo menos segundo o que estava definido no Tratado de Tordesilhas.

Com esta informação, Antônio de Brito tinha os seus motivos para a vingança.

A primeira vítima foi Pedro Afonso de Lorosa, o renegado português que se juntara à frota quando esta aportara pela primeira vez às Ilhas das Especiarias.

Foi decapitado.

Antônio de Brito considerou depois mandar executar vários marinheiros e pilotos, mas preferiu que morressem de morte lenta no calor tropical. Mais tarde relatou ao Rei de Portugal: «No que diz respeito ao mestre, escrivão e piloto... seria melhor para o serviço de Vossa Alteza ordenar que as suas cabeças fossem cortadas do que enviá-los [para a Índia]. Mantive-os nas Molucas porque é um país muito

pouco saudável, para que possam aí morrer, não gostando de mandar cortar-lhes as cabeças, uma vez que não sabia se Vossa Alteza ficaria satisfeita ou não.» Antônio de Brito baseava a sua opinião do clima no sofrimento das suas próprias tropas; dos duzentos sob o seu comando, apenas cinquenta sobreviveram. O governador português poupou realmente as vidas de dois homens, um contramestre e um carpinteiro, mas só o fez para os pôr ao serviço dos portugueses. Enviou o resto da tripulação para uma fortaleza em construção na ilha de Ternate, com ordens para ajudarem a construí-la. A madeira utilizada para construir o forte português e o canhão para o proteger, veio do naufrágio do *Trinidad*, outrora o navio almirante de Fernão de Magalhães e o símbolo do poderio marítimo espanhol nas Índias.

Espinosa, agora apenas um prisioneiro como os outros, ao princípio recusou obedecer aos ditames humilhantes de Antônio de Brito, mas por fim foi forçado a fazer como os outros: «Fui recompensado pelo meu esforço com ameaças de ser enforcado na ponta da verga e de confiscação do navio carregado de cravos e de todo o equipamento.» Os portugueses puseram grilhetas nos pés de vários dos seus homens, e mesmo de Espinosa, «desonrando-me e dizendo que eu era um ladrão na frente de todo o povo nativo e não me respeitando de maneira nenhuma e dizendo», e este era o insulto máximo, «"agora veremos [quem prevalecerá], o Rei de Espanha ou o de Portugal."»

Espinosa foi forçado a admitir que os portugueses, e não os espanhóis, continuavam firmemente a controlar as Ilhas das Especiarias.

A viagem do *Trinidad* chegou ao seu aflitivo fim em Outubro de 1522. Restava agora apenas um navio dos cinco que constituíam a Armada de Molucas original.

Era o *Victoria*, sob o comando de Elcano, e as suas perspectivas de regressar a Sevilha pareciam ainda menos certas do que as do *Trinidad*.

Seis meses antes, Elcano tentara repetidas vezes estabelecer uma rota contornando o cabo da Boa Esperança, sempre sem êxito, mas também sem danos graves. Depois de semanas de tentativas falhadas, o Victoria finalmente procurou abrigo num porto localizado na África do Sul, talvez Port Elizabeth. Seguiu-se mais desapontamento, quando um grupo de reconhecimento não encontrou nativos prestáveis, de fato, não encontrou pessoas de tipo nenhum; e nenhum alimento. Queimando preciosas calorias, os exploradores subiram a um monte para inspecionar a paisagem, ficando a perceber apenas que, depois de todas as suas tentativas, lhes faltava ainda dobrar o cabo. Ainda ficava à frente deles, longe do Oriente.

Com a maior relutância, o Victoria fez-se de novo ao mar, lutando contra um conjunto de condições atmosféricas que não se encontram em mais sítio nenhum na terra, resultado da interação entre a corrente das Agulhas e ventos inconstantes. A corrente das Agulhas corre de nordeste para sudoeste, seguindo o contorno da plataforma continental, muitas vezes com velocidades até seis nós.

Como se a corrente não constituísse ameaça suficiente, o navio tinha também de lutar contra ondas gigantescas e rajadas que podem mudar de nordeste para sudoeste numa questão de minutos.

O vento era uma força ainda mais perigosa do que a corrente. As maiores cinturas de ventos à volta do sul de África são influenciadas por dois sistemas de altas pressões, o do Atlântico Sul e o do Oceano Índico, que formam parte da chamada linha subtropical. O efeito de Coriolis faz desviar esses ventos para a esquerda no hemisfério sul e sopram em rotação na direção contrária à dos ponteiros do relógio. Estes sistemas são também chamados «anticiclones». Os ventos podem atingir até cem milhas por hora e o Victoria aguentou rajadas suficientemente poderosas para fazer virar o mastaréu do velacho e a verga grande.

Vagas terríveis de dezoito metros de altura, monstruosas paredes de água, infligiam mais tormentos à tripulação. Cada onda gigantesca ameaçava engolir o pequeno navio frágil, mas de alguma forma conseguia emergir da depressão espumosa inteiro e a flutuar e a avançar para a parede de água seguinte. Passado algum tempo, os maus tratos que o Victoria recebeu passaram a parecer, se não rotineiros, pelo menos profetizáveis. O mar tinha o seu próprio ritmo paciente de destruição.

Dada a existência miserável e caótica que os homens tiveram de suportar, os diários e diários de bordo que cobrem este segmento da viagem são compreensivelmente esparsos e entram ocasionalmente em conflito uns com os outros. Albo, o piloto, e Pigafetta, cujos registros estão em geral em estreita concordância, divergem sobre os marcos que alcançaram às vezes por uma questão de duas semanas. Ao que parece estavam demasiado preocupados e o navio demasiado instável para ser possível tomar notas detalhadas.

A sova constante do mar esgotava a tripulação e encontrar muito simplesmente um momento de calma para consumir algumas mãos-cheias de comida pouco comestível, em geral arroz, passou a parecer um grande feito e conseguir chegar ao fim do dia um milagre duvidoso. Claro que o tempo continuava a tratar com dureza o barco também de noite, por isso não havia descanso para a tripulação, nem porto seguro, nem fogueira para cozinhar, nem cobertor macio seco, nem garantia que o seu sofrimento fosse acabar em breve. Poderiam dobrar o cabo numa questão de dias, mas por outro lado podiam nunca conseguir realizar essa proeza. E, se fossem forçados a voltar para trás, aguardava-os a perspectiva da morte pela fome nas grandes extensões do Oceano Índico ou às mãos dos portugueses. E por isso tentavam muitas vezes, correndo pelas suas vidas, esperando enganar a morte só mais uma vez.

Mesmo quando parecia que o cabo era realmente intransponível, o vento mudou ligeiramente e as tempestades abrandaram por breves instantes. Elcano agarrou a oportunidade para dobrar o Cabo Agulhas, o ponto mais a sul do continente africano, com o Cabo da Boa Esperança surgindo rapidamente a seguir, quase fácil de dominar por comparação.

Lutando contra águas agitadas, navegando tão ao sabor do vento quanto ousava, Elcano levou por fim o seu navio a passar o Cabo da Boa Esperança. Pigafetta escreve, com evidente alívio: «Finalmente, com a ajuda de Deus, dobramos aquele cabo... a uma distância de cinco léguas.» Era apenas uma conjectura, pois o cabo estava envolto em nevoeiro e neblina, uma presença invisível e ameaçadora que agora ficava para trás. Tinham sobrevivido a mais uma provação e era o suficiente para darem graças a um Senhor misericordioso.

Nesta altura estava-se a 22 de Maio de 1522, os ventos tinham diminuído e o Victoria conseguiu por fim prosseguir rumo a norte.

Elcano conduziu o navio moído pelo tempo e a sua tripulação esgotada até ao que hoje se chama Baía Saldanha, mesmo a norte da Cidade do Cabo, onde os homens descansaram. Não existe qualquer registo que indique que se consideravam heroicos por terem ultrapassado as tormentas que rodeavam o Cabo da Boa Esperança; já não havia neles qualquer intrepidez ou bravata.

Tinham sofrido de mais para isso; o mar não os matara, mas tornara-os humildes e estavam simplesmente agradecidos por estarem vivos. Nada mais contava por comparação com esse fato singular.

Quando os homens recuperaram um pouco das suas forças, havia trabalho para ser feito. Ocuparam-se a carregar água e lenha suficientes para durar até casa.

Desta vez, não estavam sozinhos porque partilhavam a baía com um navio português que fazia o percurso da rota das Índias. Elcano imprudentemente arriscou dar a conhecer a sua presença ao capitão português, que os saudou e se foi embora, dois navios nos confins do mundo seguindo os seus objetivos díspares.

Embora o *Victoria* tivesse passado o supremo teste de navegação, os tormentos que afligiam a sua tripulação ainda não tinham terminado. A 8 de Junho de 1522, atravessou de novo o equador; era a quarta vez desde a partida de Sevilha.

«Depois viajamos na direção noroeste continuamente durante dois meses sem recolher qualquer comida ou água», conta Pigafetta. Inevitavelmente o escorbuto voltou para causar devastação na tripulação. «Vinte e um homens morreram durante esse curto período. Quando os atiramos ao mar, os cristãos foram ao fundo com o rosto para cima, ao passo que os indianos vão sempre com o rosto para baixo.» As vítimas incluíam Martin de Magalhães, o jovem sobrinho de Fernão de Magalhães, que viajara como passageiro. Apesar de tudo o que sofrera, Pigafetta conservava a sua comovente fé. «Se Deus não nos tivesse dado bom tempo, teríamos todos morrido de fome.» Os sobreviventes congregaram forças para continuar.

«Por fim, forçados pela nossa grande miséria, fomos às ilhas. Na quarta-feira, 9 de Julho, chegamos a uma das ilhas de São Jacob»—querendo Pigafetta dizer Santiago, a maior das ilhas de Cabo Verde, ao largo da costa da África Ocidental, as mesmas ilhas que tinham servido de referência para a linha de demarcação segundo o Tratado de Tordesilhas. As ilhas continuavam a ser uma praça-forte portuguesa, um centro para comércio de materiais e de homens. Os mares que rodeavam as ilhas de Cabo Verde eram familiares para os marinheiros portugueses, demasiado familiares, de fato, para a segurança do *Victoria*.

Quanto mais para norte viajasse, mais probabilidades teria de encontrar rancorosas autoridades portuguesas.

Logo que o *Victoria* ancorou no porto da Ribeira Grande, na ilha de Santiago, Espinosa(1) despachou um batel à procura dos alimentos necessários para a tripulação esfomeada. Receando que os portugueses provavelmente os assaltassem, os homens arranjam uma história destinada a provocar compaixão e evitar fatos incômodos: «Tínhamos perdido o nosso mastro do traquete sob a linha equinocial (embora o tivéssemos perdido no Cabo da Boa Esperança) e quando estávamos a voltar a pô-lo no seu lugar, o nosso capitão-general tinha ido para Espanha com os outros dois navios.»

**1. Deve tratar-se de um engano, só pode ser Elcano. (N. da D.)*

A história de encobrimento omitia qualquer menção da sua visita às Ilhas das Especiarias, os cravos preciosos que transportavam, a morte de Fernão de Magalhães, os motins, o fato de terem dobrado o Cabo da Boa Esperança, entre outras incursões em águas portuguesas e, mais importante do que tudo o resto, a sua quase completa circum-navegação do globo. Assim, afetaram ser um navio de carga espanhol gasto pelas tempestades e pouco aventurado, com o qual mal valia a pena preocupar-se. O estratagema pareceu resultar e Pigafetta exulta: «Com estas boas palavras e com a nossa mercadoria, conseguimos dois carregamentos de arroz.»

À última hora, Elcano disse aos homens para confirmarem a data com os portugueses, só para ter a certeza de que o diário de bordo se mantinha exato após quase três anos de registos. A resposta—quinta-feira—desconcertou os marinheiros. «ficamos muito surpreendidos pois connosco era quarta-feira e podíamos agora ver como tínhamos cometido um erro; pois eu tinha sempre mantido

bem o diário e sempre tinha escrito todos os dias sem interrupção.»

Como é que podiam ter omitido um dia? Como perceberam mais tarde: «Não era um erro, mas como a viagem tinha sido continuamente feita em direção a ocidente e tínhamos voltado ao mesmo lugar como faz o Sol, tínhamos obtido um ganho de vinte e quatro horas.»

Mas este engano significava que tinham violado a sua fé ao comerem carne às sextas-feiras e celebrarem a Páscoa numa segunda-feira.

Não se tratava de um mero descuido de guarda-livros. Albo, Pigafetta e o resto dos sobreviventes erraram porque o meridiano internacional onde a data passa a ser diferente ainda não existia. Nenhum cosmólogo ou astrônomo ocidental, nem sequer Ptolemeu, previra que seria necessária uma correção para compensar o fato de se navegar à volta do globo. Foi preciso que se fizesse a primeira circum-navegação para se demonstrar a necessidade de um ganho de vinte e quatro horas. Por acordo geral, o meridiano internacional estende-se agora para ocidente desde a ilha de Guam, no Oceano Pacífico.

Quando o Victoria estava prestes a escapular-se da ilha de Santiago, Elcano cometeu um erro grave. «Na segunda-feira, catorze [de Julho]», escreve Albo, «enviamos o batel do navio a terra para obter mais arroz. Regressou no dia seguinte e voltou para ir buscar outro carregamento. Esperamos até à noite, mas não regressou. Depois esperamos até ao dia seguinte, mas nunca regressou.»

Alguma coisa tinha falhado, mas ninguém a bordo do navio sabia o que era. Uma possibilidade era os quatro indianos que tinham ido a terra buscar arroz terem tentado comprar comida com cravos. Quando as autoridades portuguesas viram este contrabando, que só poderia ter vindo das Ilhas das Especiarias, começaram a alimentar profundas suspeitas do Victoria.

Não era tudo. Quando na ilha de Santiago, um dos marinheiros deixara escapar que o seu capitão-general, Fernão de Magalhães, morrera. A menção demasiado breve do incidente por Pigafetta sugere que quem quer que tivesse revelado a morte de Fernão de Magalhães também revelara que Elcano e os outros tinham receio de regressar a Espanha, uma observação calculada para levantar suspeitas. O marinheiro suspeito de trair segredos era Simón de Burgos, um português que se fizera passar por castelhano para se juntar à armada. A sua identidade ocultada poderia ter tido uma explicação inocente—queria simplesmente encontrar trabalho e com as restrições impostas ao número de membros da tripulação portugueses, fingir ser espanhol era a única forma de torneir o problema—ou poderia ter sido mais sinistra. É possível que logo que se viu entre os seus colegas portugueses em Santiago, se tenha sentido livre para revelar a sua identidade e trair os muito sofridos membros da tripulação em troca de favores. A gravidade da subsequente reação portuguesa às confissões de Burgos—assumindo que foi ele a fonte dessas confissões—sugere que contou ainda mais sobre a expedição, incluindo a visita às Molucas e a incursão em águas portuguesas—tudo questões quentes.

Burgos não foi o único membro da tripulação que tentou encontrar asilo junto dos portugueses. Elcano revelara a verdadeira natureza da expedição a um capitão português pouco depois do Victoria ter dobrado o Cabo da Boa Esperança, e nas distantes Ilhas das Especiarias, Espinosa também implorara aos portugueses que o salvassem. Assumindo que muitos membros da tripulação sentiam o impulso de se renderem aos portugueses por razões de sobrevivência, a confissão de Burgos pode ser vista como uma aproximação diplomática e não como uma traição de homens que tinham sofrido e morrido uns pelos outros. A tripulação, quase à morte após três anos de um viajar

constante, merece uma certa simpatia. Para estes homens esgotados, lançarem-se à mercê dos portugueses parecia uma estratégia razoável de sobrevivência.

Na prática, contudo, a sua tentativa de desvendar a verdadeira natureza da expedição como prelúdio para defecção falhou lastimosamente. «Fomos mais perto do porto», continua Albo, «para descobrir a razão da demora, após o que uma embarcação se aproximou e exigiu a nossa rendição, dizendo que nos mandariam com o navio que vinha das Índias e que colocariam os homens deles no nosso navio, pois isso tinham ordenado os seus oficiais.»

Os oficiais do Victoria resistiram corajosamente. «Pedimos-lhes para nos enviarem os nossos homens e o batel do navio. Eles responderam que levariam o nosso pedido aos seus oficiais. Respondemos que faríamos outra bordada e esperaríamos. Em conformidade bordejamos e içamos todas as nossas velas e partimos com vinte e dois homens, doentes e sãos.» O número provavelmente incluía dezoito europeus e quatro cativos apanhados em caminho. Vinte e dois homens: tudo o que restava dos aproximadamente 260 que tinham saído de Sevilha com a armada três anos antes. Vinte e dois sobreviventes de uma interminável sucessão de calamidades, tempestades, escorbuto, afogamento, tortura, execuções, guerra, deserção e agora esta vergonha final: captura pelos portugueses. Os prisioneiros incluía Martin Méndez, o contabilista da frota; Ricarte de Normandia, um carpinteiro; Roland de Argot, um artilheiro; quatro marujos; um aprendiz de marinheiro, Vasquito Gallego; e dois passageiros que tinham evitado infortúnios até este ponto da viagem.

«Receando que também pudéssemos ser feitos prisioneiros por certas caravelas», relata Pigafetta, «partimos à pressa.» Estava-se a 15 de Julho de 1522.

Com homens em número quase insuficiente para manobrar o navio, Elcano conduziu o Victoria rumo a norte para o seu encontro com o destino em Espanha.

O silêncio do diarista em relação às semanas finais da circum-navegação sugere quer a sua antipatia pela autoridade pouco legítima de Elcano, quer o sofrimento que suportavam devido ao escorbuto, outras formas de malnutrição, depressão e exaustão. Todos os dias, passavam por eles marcos familiares e bem cartografados ao longo da costa do Norte de África, não trazendo qualquer alegria, indicadores de uma viagem para a desgraça e a prisão—ou assim parecia para a mão-cheia de homens que ocupava o decrépito navio.

Os rombos ameaçavam constantemente levar o Victoria ao fundo e os homens, no seu estado de exaustão, eram forçados a fazer funcionar as bombas dia e noite, simplesmente para se manterem a flutuar. O seu trabalho incessante foi recompensado e, a 28 de Julho, surgiu à vista Tenerife, assinalando o início de uma nova rota em direção aos Açores para transpor os ventos norte. Elcano, ainda no comando, aproximou-se dos Açores na esperança de conseguir carregar provisões frescas de que desesperadamente precisavam e partir antes que os portugueses, que reclamavam estas ilhas, os perseguissem, mas sensatamente considerou a manobra demasiado perigosa para arriscar.

Sempre a fazer funcionar as bombas, a 4 de Setembro a tripulação do navio discerniu o cabo de São Vicente a norte. Seria o último marco importante que observavam antes de alcançarem a sua meta e era uma visão apropriada, pois Sagres, onde se situava a escola do infante D. Henrique, o Navegador, ficava nesse cabo; os progressos pioneiros que ele aí comandara um século antes tinham culminado nesta viagem estranha, difícil e heroica. O cabo de São Vicente desapareceu na neblina quando os «ventos alísios portugueses» levaram o Victoria e a sua tripulação esquelética para este em direção à foz do rio Guadalquivir, as águas agitando-se tal como tinha acontecido três anos

antes, quando o navio, parte da orgulhosa Armada de Molucas, começara a expedição às Ilhas das Especiarias.

No sábado, 6 de Setembro de 1522, entramos na baía de Sanlúcar com apenas dezoito homens [europeus], a maioria deles doente, tudo o que restava dos sessenta homens que tinham saído das Molucas. Alguns morreram de fome; alguns desertaram na ilha de Timor; e alguns foram condenados à morte por crimes.» Assim escreve Antônio Pigafetta em tom elegíaco.

A referência misteriosa a «crimes» deu lugar a especulações de que Elcano teria tido de lidar com um motim durante as últimas semanas da viagem e poderia ter sucumbido ao mesmo nível de crueldade de Fernão de Magalhães na repressão da insurreição. Contudo, a amotinação, se é que houve alguma, deve ter sido patética e pouco esforçada, porque nenhum outro diarista tem uma palavra a dizer sobre o assunto. É mais provável que os crimes mencionados por Pigafetta fossem atos mundanos de homens desesperados, crimes como o roubo dos cravos do *Trinidad* ou do suprimento de alimentos que diminuía. Ou os malfeitores seriam os indianos ainda a bordo do navio. A armada capturara um certo número de prisioneiros durante as suas viagens pela Indonésia, alguns deles pilotos, outros reféns para serem utilizados como moeda de troca e ainda outros mulheres cujo papel principal era servirem num harém. A lista dos homens da armada, tão escrupulosa e detalhada no que diz respeito aos membros da tripulação europeus, oferece muito pouca ajuda para perceber quais os indianos levados para bordo durante a viagem. Mesmo Pigafetta, que registou a triste história de João, o Gigante com grande interesse e compaixão, evidencia pouco interesse em cativos posteriores e não oferece nenhuma pista em relação à sorte desses cativos, mas esses prisioneiros seriam provavelmente os primeiros a desertar ou a ser condenados à morte pelas suas transgressões.

Por fim, Pigafetta concede a si próprio um apontamento de orgulho em relação ao grande feito da Armada de Molucas. «Desde a altura que saímos desta baía até ao presente dia, viajamos catorze mil quatrocentas e sessenta léguas—quase cem mil quilômetros—e além disso completamos a circum-navegação do mundo de oriente para ocidente.» A distância que a armada percorrera era quinze vezes maior do que a coberta por Cristóvão Colombo na sua primeira viagem ao Novo Mundo e, proporcionalmente, mais perigosa.

Comemora os dezoito sobreviventes da primeiríssima circum-navegação da terra:

Juan Sebastián Elcano—Capitão
Francisco Albo—Piloto
Miguel de Rodas—Mestre
Juan de Acurio—Contramestre
Martin de Judicibus—Marujo
Hernando de Bustamente—Barbeiro
Hans de Aachen—Artilheiro
Diego Carmona—Marujo
Nicolau, o Grego, de Nápoles—Marujo
Miguel Sánchez, de Rodas—Marujo
Francisco Rodríguez—Marujo
Juan Rodríguez de Huelva—Marujo
Antônio Hernández Colmenero—Marujo
Juan de Arratia—Marujo
Juan de Santandres—Marinheiro de 3.a classe
Vasco Gomes Gallego—Marinheiro de 3.a classe
Juan de Zubleeta—Pajem
Antônio Pigafetta—Passageiro

Em toda a lista, apenas Elcano, o capitão; Albo, o piloto; Bustamente, o barbeiro; e Pigafetta, o cronista de Fernão de Magalhães, podiam ser considerados membros notáveis da lista original de tripulantes da armada. Os outros, na sua

maioria, eram homens vulgares, muitos ainda na casa dos vinte ou mesmo mais novos, os servidores, a quem não se presta atenção, de oficiais e especialistas mais poderosos. Qualquer que fosse o seu estatuto, tinham descortinado mais do mundo do que qualquer outra pessoa antes deles; por acidente ou desígnio, os seus nomes contam-se entre os grandes exploradores da História.

Tinham visto muita coisa e embora não compreendessem muito do que tinham observado, tinham feito registos para outros estudarem, alargando o conhecimento europeu do mundo. Tinham dado a volta à terra, demonstrando que o mundo era agora um sítio maior do que previamente imaginado, não mais pequeno. Onze mil quilômetros tinham sido adicionados à circunferência do globo, bem como um imenso corpo de água, o Oceano Pacífico. Tinham aprendido que para lá da Europa, existiam pessoas em espantosa profusão e variedade, tão altas como os gigantes da Patagônia e tão baixas como os pigmeus das Filipinas, tão generosas como os cortesões do Brunei e tão violentas como os habitantes de Mactan. Banidos foram fenômenos como sereias, água a ferver no equador e uma ilha magnética capaz de arrancar os pregos dos navios que por ela passavam.

Todas estas descobertas aconteceram à custa de mais de duzentas vidas e tribulações extremas. Nenhuma outra viagem fora tão prolongada e complicada como esta; nenhuma outra viagem durante a Época dos Descobrimentos alguma vez a igualaria em ambição e temeridade.

A expedição terminara, mas os seus efeitos em Espanha, e na História do mundo, estavam apenas a começar.

Capítulo XV—DEPOIS DE FERNÃO DE MAGALHÃES.

Com seu olhar luminoso, E de barba encanecida Pela idade, o Marinheiro Foi-se: e o Convidado Que vinha para o Casamento Deixou aporta do noivo.

Enquanto a esquelada tripulação conduzia o Victoria gasto pelas intempéries pelo rio Guadalquivir até ao seu ponto de amarração em Sevilha, Juan Sebastián Elcano empregava as suas consideráveis capacidades de persuasão na escrita de uma carta a Carlos I para se vangloriar dos feitos multifacetados da viagem e para justificar o fato de ter assumido o comando após a morte de Fernão de Magalhães.

Segundo os padrões floridos e verbosos da época, o despacho era uma maravilha de concisão:

Muito Altíssima e Ilustre Majestade:

Vossa altíssima Majestade saberá como nós dezoito homens apenas regressamos com um dos cinco navios que Vossa Majestade enviou para descobrir as Ilhas das Especiarias sob o comando do Capitão Fernão de Magalhães (glória lhe seja feita); e para que Vossa Majestade possa ter notícias das principais coisas por que passamos, escrevo para dizer com brevidade o seguinte: Primeiro, chegamos a 54 graus Sul do equador onde descobrimos um Estreito que passava através do continente de Vossa Majestade para o Mar da Índia, Estreito esse que tem 100 léguas e do qual desembocamos; e no tempo de três meses e vinte dias, encontrando ventos altamente favoráveis, e não descobrindo quaisquer terras salvo duas ilhas pequenas e desabitadas; depois alcançamos um arquipélago de muitas ilhas muito abundantes em ouro. Perdemos pela sua morte

o Capitão Fernão de Magalhães, com muitos outros, e não conseguindo navegar por falta de homens, tendo poucos sobrevivido, desmantelamos um dos navios e com os dois restantes navegamos de ilha em ilha, procurando como chegar, com a graça de Deus, às Ilhas das Molucas [Ilhas das Especiarias], o que fizemos oito meses depois da morte do Capitão; e aí carregamos os dois navios com especiarias...

Tendo partido da última destas ilhas, em cinco meses, sem comer nada senão trigo e arroz e bebendo apenas água, não aportamos a nenhuma terra com medo do Rei de Portugal que dera ordens em todos os seus domínios para capturar a frota... chegamos às ilhas de Cabo Verde, cujo governador apreendeu o meu batel com treze homens e procurou atirar-me e a todos os meus homens para um navio que viajava de Calecute para Portugal encarregue de descobrir informações... mas resolvemos, de comum acordo, morrer antes de cair nas mãos dos portugueses. E assim com muito grande trabalho nas bombas, que tínhamos de fazer funcionar dia e noite para o livrar da água e tão exaustos como nenhum homem já esteve, com a ajuda de Deus e de Nossa Senhora, e após a passagem de três anos, chegamos...

Vossa Majestade saberá melhor que o que devemos estimar e admirar mais é que descobrimos e fizemos um caminho à volta da inteira rotundidade do mundo—isso indo para ocidente e tendo regressado pelo oriente.

Depois de se gabar das suas proezas de descoberta, Elcano virava-se para os aspectos comerciais da expedição e rogava ao Rei para isentar os homens que tinham sofrido tanto por ele de terem de pagar impostos sobre os lucros do seu quinhão pessoal de especiarias:

Suplico a Vossa Majestade, em vista dos muitos esforços, suores, fome e sede, frio e calor que estas pessoas suportaram ao serviço de Vossa Majestade, nos dar graça

para a quarta e vigésima dos seus bens e do que trouxeram com eles.

E com isto acabo, beijando os pés e as mãos de Vossa Altíssima Majestade.

Escrito a bordo do navio Victoria, em Sanlúcar, ao 6.o dia de Setembro de 1522.

O Capitão—Juan Sebastián Elcano

Primeiro relato da primeira viagem à volta do mundo, a carta de Elcano foi despachada de Sanlúcar de Barrameda ainda antes do navio chegar a Sevilha—uma indicação da ansiedade de Elcano oferecer explicações. Mas esta carta pouco ajudava a desvendar o mistério da morte de Fernão de Magalhães; nem Elcano explicava como é que ele, um marinheiro basco, emergia agora como capitão-general da frota. E qualquer ligação entre os dois acontecimentos—a queda de Fernão de Magalhães e a ascensão de Sebastián Elcano—era de forma semelhante ocultada. A carta escondia mais do que revelava. Muitas questões sérias despontavam acerca da viagem: motins, o comportamento licencioso dos marinheiros e absolutas orgias com mulheres de terras distantes, o que tinha sido expressamente proibido pelo Rei; e, mais importante do que tudo o resto, a conduta de Fernão de Magalhães no mar e acusações de tortura.

O Rei Carlos I nunca manifestou pesar pela perda do capitão-general, apesar de Fernão de Magalhães ter sempre considerado o jovem soberano como o modelo de todas as virtudes, o recipiente de toda a sua lealdade e esforços, a justificação de todo o seu sofrimento. E a devoção fanática de Fernão de Magalhães não foi devolvida na mesma moeda. Carlos I não tinha qualquer sentimento de afinidade com o feroso marinheiro português que se apresentara em Valhadolid quatro anos antes, suplicando apoio real para uma expedição. As muitas descobertas científicas e geográficas da armada e a reclamação de dúzias de ilhas e

terras para Espanha causaram pouca impressão neste preocupado soberano que, por hábito de toda uma vida, meramente considerava esse tipo de tributos como devidos. Carlos I mal reconheceu que, graças aos esforços de Fernão de Magalhães, agora reivindicava muito do mundo conhecido, pelo menos por algum tempo. Por fim, começou a vangloriar-se da expedição porque regressara com um navio carregado de cravos, o equivalente aromático do ouro. Contou o número de bahars de cravos-da-índia a bordo do desgastado 'Victoria e ignorou o número de almas que Fernão de Magalhães e os padres tinham convertido ao Cristianismo. Para Carlos I, a Armada de Molucas podia ser considerada um sucesso comercial; era o suficiente.

Carlos I vaidosamente escreveu à sua tia flamenga, a arquiduquesa Margarida de Áustria, a regente da Holanda, para proclamar a chegada da apreciada carga transportada, contra todas as expectativas, meio caminho à volta do mundo. «A armada que há três anos enviei às Ilhas das Especiarias regressou e esteve no local onde as ditas especiarias crescem, onde os portugueses ou qualquer outra nação nunca estiveram...»—o que era manifestamente falso, mas Carlos I tinha de manter a história de que a Espanha chegara primeiro às Molucas para poder reclamá-las—«e o capitão da dita armada afirma que nesta viagem foram tão longe que percorreram o mundo inteiro.» Este tipo de alarde revela um Rei de vinte e um anos de idade tentando afirmar a sua legitimidade e autoridade. Pedia à sua tia para o ajudar a pôr as especiarias no mercado, «como se fosse o meu próprio negócio». Recordava-lhe que tinha «suportado grandes despesas com este esforço novo e nunca experimentado, para além do trabalho e cuidados que o meu povo lhe concedeu» e recordava-lhe que esperava que todo o império sobre o qual reinava, da Espanha à Holanda, lucrasse, ou seja, deixasse de estar endividado à família Haro: «Espero que certamente os meus reinos neste lado e

também os meus ditos países nesse lado, e os súbditos de ambos, recebam grande benefício, conveniência e lucro no futuro, como podereis bem esperar. E quanto ao valor das especiarias que os navios trouxeram, o que vier delas... servirá para prover à preparação de uma armada maior que decidi enviar a essas Ilhas das Especiarias logo que possível.»

Excitada com a ideia dessas riquezas, a arquiduquesa pediu ao sobrinho para designar Bruges, a florescente cidade flamenga no seu reino, como o novo centro do comércio europeu das especiarias, mas Carlos I, pensando que descobrira uma forma segura de acabar com as suas dívidas, insistiu em mantê-lo na Espanha «porque esta mercadoria foi descoberta em primeiro lugar às custas deste reino».

Vangloriando-se ainda do seu inesperado sucesso, Carlos I convocou Sebastián Elcano e dois homens à sua escolha para visitarem a residência real em Valhadolid e fazerem uma narrativa completa das suas proezas. Elcano seleccionou o piloto, Albo, e o barbeiro/médico, Bustamente, para apoiarem o seu relato. De forma significativa, excluiu Pigafetta, que sabia ser um dos homens leais a Fernão de Magalhães. Como sinal do favor real, a delegação de Elcano recebeu um adiantamento generoso para a compra de roupas formais e despesas de deslocação até Valhadolid; teriam a certeza de causar sensação quando aparecessem diante do seu soberano.

A cidade, no centro norte de Espanha, era uma cápsula temporal do passado espanhol, durante séculos nas mãos dos mouros, que lhe tinham dado o nome.

Os cristãos conquistaram a cidade no século X e tornou-se depois uma praça forte comercial, os seus cidadãos famosos por falarem o espanhol mais puro do que em qualquer outro sítio, tão importante para o reino como um todo que no despontar do Renascimento os Reis de Castela a transformaram na capital oficial. Por esta razão,

Valhadolid exercia a sua influência burocrática sobre uma parte substancial do mundo. Na altura em que Carlos I estabeleceu a sua residência em Valhadolid, a cidade estava no seu apogeu.

Carlos recebeu os três viajantes do mundo a 18 de Outubro com aparente cordialidade e felicitou-os por terem chegado às Ilhas das Especiarias por um caminho marítimo e terem-nas reclamado para a Espanha. Vivamente consciente do que era esperado, Elcano apresentou solenemente a Sua Majestade exemplares das especiarias trazidas das Molucas, bem como cartas dos chefes tribais das ilhas jurando lealdade ao desconhecido governante da terra distante.

Tudo aquilo era muito impressionante, mas era apenas espetáculo.

Suspeitas de deslealdade, até de amotinação, pendiam sobre as cabeças dos sobreviventes. Mesmo antes da sua chegada a Valhadolid, rumores inquietantes tinham chegado aos ouvidos de Carlos I. Segredava-se que Fernão de Magalhães não fora morto por guerreiros em Mactan, mas pelos membros da frota. Poderia Elcano ter estado entre eles? E havia relatos incompatíveis sobre o amargo motim no porto de São Julião, alguns culpando os oficiais espanhóis pela insurreição e outros atribuindo a responsabilidade ao contingente português.

Para chegar ao fundo destas histórias, os três homens—Elcano, Albo e Bustamente—enfrentaram um inquérito, conduzido pelo presidente da câmara de Valhadolid, que agia sob ordens do próprio Carlos I. O processo, que se iniciou a 18 de Outubro, consistiu de treze perguntas colocadas aos homens. As perguntas concentravam-se em dois temas, o motim e os aspectos comerciais da viagem.

Elcano refletira consideravelmente sobre a acusação de deslealdade que poderia ter de enfrentar e durante o interrogatório isentou-se com cuidado de qualquer culpa nos motins que tinham ocorrido nos navios, condenando

Fernão de Magalhães. Elcano reorganizou os acontecimentos para fazer parecer que fora convidado pelos capitães espanhóis para prestar serviço como capitão-general, que Fernão de Magalhães favorecera os seus parentes a bordo dos navios à custa de todos os outros, especialmente os capitães espanhóis e que Fernão de Magalhães desafiara as ordens explícitas do Rei. «Elcano declarou que Fernão de Magalhães dissera que não desejava... levar a cabo as instruções que lhe tinham sido confiadas por Sua Majestade», lia-se na transcrição do processo.

Ao retratar-se a si próprio como um humilde defensor da honra espanhola, Elcano adulava habilidosamente Carlos I, mas foi menos bem sucedido na sua defesa dos aspectos comerciais da expedição. Porquê, perguntavam os seus inquisidores, havia apenas 524 quintais de cravos-da-Índia a bordo do Victoria quando atracara no cais de Sevilha, quando os próprios registos do navio mostravam claramente que carregara não menos de 600 quintais nas Ilhas das Especiarias?

Na sua resposta, Elcano explicou cuidadosamente que confiara no peso dado pelos ilhéus a quem comprara os cravos, que supervisionara pessoalmente a pesagem do carregamento em Sevilha e que qualquer discrepância podia ser atribuída à secagem durante a longa viagem até casa.

A seguir perguntaram a Elcano porque é que não mantivera relatos escritos.

Segundo a transcrição: «Pediram a Elcano que declarasse tudo o que fora feito na viagem para desserviço de Sua Majestade e para o defraudar da sua fazenda.»

De novo, o marinheiro nascido basco tentou passar a culpa para Fernão de Magalhães, afirmando que enquanto Fernão de Magalhães fora vivo não escrevera nada «porque não ousara fazê-lo», ao passo que depois da morte de Fernão de Magalhães, registara realmente transações. Esta explicação não fazia sentido porque Fernão de Magalhães

era escrupuloso em relação ao registo das atividades da frota, fosse no diário de Pigafetta, fosse no diário de piloto de Francisco Albo. Ignorando estas provas pouco convenientes, Elcano falou isso sim de forma imponente e vaga do «desserviço» de Fernão de Magalhães ao Rei e à frota, que ele imprudentemente «abandonara à sua sorte».

A sua acusação de Fernão de Magalhães era tão condenatória quanto não confirmada pelos acontecimentos.

Por fim, Elcano foi forçado a confrontar-se com os inquietantes rumores que rodeavam a morte de Fernão de Magalhães. Na sua resposta breve, Elcano atribuiu responsabilidade total aos ilhéus de Mactan. Ao queimar a aldeola, implicava Elcano, Fernão de Magalhães incitara-os a vingarem-se. A sua explicação não foi contestada e serviu como base para a determinação oficial da causa da morte de Fernão de Magalhães.

O depoimento de Elcano foi suficientemente hábil para o escusar do desfavor real ou coisa pior. E os seus dois companheiros, dando respostas notavelmente semelhantes às de Elcano, obtiveram o mesmo resultado. Quando o inquérito terminou, Carlos I e os seus conselheiros lembraram que os sobreviventes tinham trazido com eles uma fortuna em especiarias, um reclamação para a Espanha das próprias Ilhas das Especiarias, um novo caminho marítimo para as ilhas e um domínio inigualável do oceano—tudo coisas inestimáveis, por mais dissimulados que tivessem sido a consegui-las.

No final, Carlos I prescindiu dos direitos reais sobre as especiarias que os homens tinham trazido para casa para seu enriquecimento pessoal e ofereceu um quarto das suas receitas da viagem aos três sobreviventes que tinham prestado depoimento em Valhadolid. O bônus de Elcano incluía mais coisas ainda: uma pensão anual de quinhentos ducados, o grau de cavaleiro e um brasão apropriado para o marinheiro que viajara à volta do mundo. Representava um

castelo, especiarias, dois Reis malaios, um globo e a inscrição:

Primus circumdedesti me

Foste o primeiro a circundar-me.

Igualmente importante, Elcano recebeu um perdão real para o seu papel na amotinação falhada contra o comando de Fernão de Magalhães. Elcano insistiu em publicar o documento, tornando a sua exoneração total. Estaria agora qualificado para liderar futuras expedições por Castela.

Com todas as suas novas riquezas, Elcano arranhou duas amantes, uma das quais lhe deu uma filha e a outra um filho, mas não viveu com nenhuma delas.

Os outros sobreviventes da expedição receberam sinais semelhantes do favor real. Martin Méndez, o contabilista do Victoria, Hernando Bustamente, o barbeiro, Miguel de Rodas, o mestre do Victoria, e Gonzalo Espinosa receberam todos brasões individualizados comemorando os seus feitos. (Entretanto, o brasão da família Magalhães continuava desfigurado e desonrado, como tinha estado desde que Fernão de Magalhães saíra de Portugal para servir o Rei de Espanha—o Rei que se tinha esquecido dele agora.)

Os homens que se tinham amotinado contra Fernão de Magalhães—um navio inteiro cheio deles—foram libertados da prisão e absolvidos dos seus crimes.

Álvaro de Mesquita, que prestara serviço como capitão do San Antônia até que os amotinados o subjugaram, definhava na prisão desde 1521, quando o seu navio regressara a Sevilha. Com os sobreviventes do Victoria a corroborarem a sua história, o partidário ferrenho de Fernão de Magalhães foi também libertado numa amnistia geral concebida para acabar com prolongadas controvérsias sobre a viagem. Farto da justiça espanhola, fugiu para casa, para Portugal.

Apesar da habilidade de Elcano em autopromover-se e do aval de Carlos I, uma interpretação diferente da viagem emergiu logo depois do regresso do Victoria.

Maximiliano da Transilvânia, secretário do Rei Carlos, lançou-se sobre Elcano, Albo e Bustamente em Valhadolid, entrevistou-os a todos demoradamente e muito provavelmente falou também com Antônio Pigafetta, o cronista oficial de Fernão de Magalhães. Passado um mês do regresso do Victoria a Sevilha, entregou o seu extenso relatório a Carlos I.

No seu relato, Maximiliano viu para além das lutas de poder internas da expedição e sublinhou como realmente mudara a forma como o mundo inteiro seria visto dali em diante. «Resolvi escrever de forma tão verdadeira quanto possível», observou.

«Tomei cuidado para que tudo me fosse relatado exatamente pelo capitão e pelos marinheiros que regressaram com ele.»

Estes homens foram tão sinceros que era evidente para Maximiliano que «eles parecem não só não contar nada de fabuloso, mas pela sua narrativa desmentir e refutar todas as fabulosas histórias que tinham sido contadas por antigos autores».

De longe a crônica mais abalizada e eloquente da primeira viagem à volta do mundo proveio da pena de Antônio Pigafetta, que mantivera fielmente o seu diário durante toda a expedição. Para contradizer o que ele supunha seriam as distorções feitas por Elcano em proveito próprio sobre os acontecimentos que tinham ocorrido no mar, Pigafetta começou de imediato a escrever a sua própria apaixonada defesa da valentia de Fernão de Magalhães e lealdade ao Rei e à Igreja. Providenciou eloquentes depoimentos de testemunhas oculares sobre a forma como Fernão de Magalhães tinha morrido e, mais importante, a forma como tinha vivido. Revelou Fernão de

Magalhães como o intrépido contraditor de mitos há muito arraigados e destruidor de falácias tenazes.

Saindo de Sevilha, Pigafetta foi direito a Valhadolid, onde apresentou ao jovem monarca «nem ouro nem prata, mas coisas muito altamente estimadas por tal soberano. Entre outras coisas, dei-lhe um livro, escrito por minha própria mão, relativo a todos os assuntos que tinham ocorrido dia a dia durante a nossa viagem»—a narrativa mais importante sobre terras distantes a surgir desde As Viagens de Marco Polo.

A experiência diplomática de Pigafetta foi-lhe muito útil, porque depois conseguiu oferecer o seu relato a soberanos que muitas vezes eram amargos inimigos uns dos outros: «Depois disto, parti para Portugal, onde dei um relato ao Rei D. João de tudo o que vira. Passando de novo através da Espanha, fui também apresentar alguns objectos raros do outro hemisfério ao próprio Rei cristão Francisco.

Finalmente, fui a Itália, ao muito industrioso senhor, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, um digno grão-mestre de Rodes, e coloquei à sua disposição a minha pessoa e serviços de que seria capaz.» A distribuição meticulosa e imparcial do relato por Pigafetta assegurou para a posteridade o papel principal de Fernão de Magalhães na aventura—e, não tão fortuitamente, o seu próprio papel. «Fiz a viagem e vi com os meus olhos as coisas a seguir escritas», asseverava Pigafetta, «para que possa conquistar um nome famoso.»

Depois de viajar pela Europa, Pigafetta chegou a Veneza, a sua pátria, e de imediato causou rebuliço. «Veio à faculdade um veneziano que tinha sido nomeado cavaleiro andante, um irmão de [a Ordem de] Rodes, que esteve três anos na Índia», escreveu Marin Sanudo a 17 de Novembro de 1523, sobre a visita de Pigafetta. «E toda a faculdade o escutou com grande atenção e ele contou metade da sua viagem... e depois do jantar esteve também com o doge e relatou essas coisas em pormenor, de forma que sua

Serenidade e todos os que o ouviram ficaram sem fala com as coisas da Índia.»

Em Agosto do ano seguinte, Pigafetta, por esta altura instalado em Veneza, solicitou ao doge e ao conselho da cidade permissão para imprimir o seu relato sensacional; forneceu duas razões, a esmagadora importância dos acontecimentos registados e a singular competência de Pigafetta para relatá-los:

Muito Sereno Príncipe e Vossas Excelências: Petição de Antônio Pigafetta, cavaleiro veneziano de Jerusalém, que, desejando ver o mundo, viajou, em anos passados, com as caravelas de sua Majestade Cesariana [Carlos I, que foram descobrir as ilhas das novas Índias onde crescem as especiarias. Nessa viagem, circum-naveguei o mundo inteiro e, visto ser um feito que nenhum homem realizara, compus uma curta narrativa da viagem inteira, que desejo ver impressa.

Para esse fim, solicito que ninguém possa imprimi-la durante vinte anos, excepto eu próprio, sob pena, para quem a imprima, ou a traga para esta cidade se impressa noutra sítio, de uma multa de três libras por exemplar, para além da perda dos livros. [Solicito] também que a execução [da pena] possa ser imposta por qualquer magistrado desta cidade que será informado sobre ela; e que a multa seja dividida da seguinte forma: um terço para o arsenal de Vossa Alteza, um terço para o acusador e um terço para os que a impuserem. Recomendo-me humildemente à vossa bondade.

O pedido de Pigafetta teve uma resposta favorável e foi-lhe concedido o privilégio de que «ninguém excepto ele próprio tenha permissão para a imprimir durante vinte anos».

Os primeiros exemplares da «relação» de Pigafetta, os que ele levou com ele para as cortes da Europa, eram manuscritos sumptuosos ilustrados com mapas de sua própria lavra, artigos literalmente apropriados para um Rei.

Crê-se que Pigafetta escreveu a sua «relação» no dialecto veneziano, misturado com italiano e espanhol, mas o original perdeu-se. Em vez desse original, chegaram até nós ao longo dos séculos quatro primeiras versões produzidas por escribas experimentados, uma em italiano e três em francês. É do consenso geral que a versão mais bela, completa e prodigamente ilustrada se encontra hoje na coleção da biblioteca Beinecke Rare Book and Manuscript Library da Universidade de Yale. Ler este livro de memórias e virar as suas páginas antigas de velino, é ser instantaneamente transportado quinhentos anos atrás. Embora Pigafetta conte a sua história mais ou menos por ordem cronológica, não construiu uma narrativa linear; é, isso sim, uma compilação de acontecimentos, ilustrações, traduções de línguas estrangeiras, orações, descrições, epifanias e apartes devassos, todos eles com muitas notas e códigos de cor em brilhantes tintas preta, azul e encarnada. Contudo, é também um documento pessoal, inusitado para essa época, quando a ideia de uma consciência individual estava apenas a começar a ganhar raízes. O leitor da crônica de Pigafetta ouve a sua voz, alternadamente arrojada, surpreendida, devastada, fascinada e, no fim, espantada por estar viva no mundo cruelmente belo do seu tempo.

Embora algumas, poucas, vozes influentes comemorassem as extraordinárias proezas de Fernão de Magalhães e apreciassem a extensão dos seus suplícios, era desprezado ou desconsiderado pela maioria das autoridades e observadores de Sevilha a Lisboa; em ambos os países era considerado um traidor e os historiadores da corte por todo o lado preparavam-se para enegrecer páginas com acusações sobre as suas ações nefandas e traição. Ironicamente, os mais fervorosos admiradores de Fernão de Magalhães encontravam-se em Inglaterra, onde os comentadores políticos incitavam a nação insular a emular o seu exemplo temerário. Mais perto de casa, o Rei D. João III

de Portugal (filho do monarca que desdenhosamente repelira Fernão de Magalhães) encolerizou-se com as notícias de que um dos barcos da Armada de Molucas regressara a Sevilha com um carregamento completo de cravos. Protestou veementemente junto de Carlos I, insistindo que as Ilhas das Especiarias pertenciam na realidade a Portugal. Carlos I, por seu lado, pressionava paciente mas insistentemente para a libertação dos homens que tinham sido feitos prisioneiros pelos portugueses nas ilhas de Cabo Verde e eles foram chegando a Espanha em pequenos grupos durante o ano seguinte. Os outros sobreviventes do Victoria incluíam Roland de Argot, um artilheiro; Martin Méndez, o contabilista da frota; Pedro de Tolosa, um despenseiro; Simón de Burgos, suspeito de trair os outros membros da tripulação nas ilhas de Cabo Verde; e um habitante das Molucas, que respondia pelo nome de Manuel.

Os dois grupos de sobreviventes do Victoria, apesar de todas as tribulações que tinham sofrido desde a sua partida das Ilhas das Especiarias, tiveram muito melhor sorte do que os sessenta homens que tinham escolhido viajar até casa a bordo do Trinidad. Apenas quatro desses homens regressaram a Espanha ou a Portugal. Um marinheiro surdo chamado Juan Rodríguez, aos quarenta e oito anos o sobrevivente mais velho, embarcou clandestinamente num barco português que vinha para Lisboa. Passou pouco tempo na cadeia, conquistou a sua libertação, conseguiu voltar a Sevilha e, apesar da idade, da sua enfermidade e das tribulações que sofrera durante os anos passados no mar, candidatou-se junto da Casa de Contratación para navegar para as Índias mais uma vez.

Suportando meses de trabalhos forçados e humilhação nas Molucas, Espinosa foi transportado juntamente com vários dos membros da sua tripulação para Cochim, um posto avançado português na costa ocidental da Índia. Recusando um convite português para combater os árabes,

escreveu a Carlos I, queixando-se de que o vice-rei, Vasco da Gama, andava ocupado «a ameaçar-me e a dizer-me que a minha cabeça seria cortada e a desonrar-me com muitas palavras perversas, dizendo que enforcaria os outros».

Em 1526, após quatro horríveis anos em cativeiro, Gonzalo Gómez de Espinosa, o antigo capitão, e Ginés de Mafra, o loquaz piloto, juntaram-se ao artilheiro da tripulação, Hans Vargue, a bordo de um navio com destino a Lisboa. A liberdade ainda lhes escaparia durante mais algum tempo, no entanto, à chegada, os heroicos circum-navegadores foram atirados para a cadeia. Vargue aí morreu, deixando todos os seus bens materiais—o soldo atrasado e um pacote de cravos—a Espinosa.

Enrijecidos por anos de adversidade, Ginés de Mafra e Gonzalo Espinosa sobreviveram numa prisão de Lisboa como tinham sobrevivido a tudo o resto e quando foram libertados regressaram a Sevilha, só para serem de novo detidos. O seu caso foi a tribunal em 1527; por fim foram absolvidos e finalmente libertados.

O duro destino destes dois homens, que tinham sido leais a Fernão de Magalhães e a Carlos I, entrava em manifesto contraste com os amotinados que tinham regressado a Sevilha a bordo do San Antônio; todos tinham sido libertados, à excepção do verdadeiro homem leal entre eles, Álvaro de Mesquita, que eles tinham feito refém durante a amotinação. A injustiça era particularmente marcante no caso de Espinosa, porque quaisquer que fossem as suas falhas como capitão, executara de forma eficaz o seu trabalho como aguazil em momentos de crise e desempenhara um papel crucial ajudando Fernão de Magalhães a recuperar o controlo da frota durante o motim no porto de São Julião. O sogro de Fernão de Magalhães, ainda a viver em Sevilha, dedicou-se à causa destes sobreviventes injustamente punidos e arriscou tudo ao escrever em sua defesa a Carlos I. Em vez de serem castigados pelos seus atos de deslealdade, os amotinados

tinham sido «muito bem recebidos e tratados às custas de Vossa Alteza», observava Diogo Barbosa, «enquanto o capitão e outros que estavam desejosos de servir Vossa Alteza foram aprisionados e privados de toda a justiça. Daqui, tantos maus exemplos surgem—dilacerantes para os que tentam cumprir o seu dever».

Ambos os homens descobriram que o seu regresso a casa era na verdade amargo. Ginés de Mafra, por um lado, soube que a mulher, assumindo que ele morrera, se tinha voltado a casar; e não só, gastara a fortuna inteira dele com o novo marido. Profundamente desgostado com a sua sorte, Ginés de Mafra voltou à vida que conhecia melhor, a de piloto no Pacífico; em 1542, estava de volta às Filipinas ao serviço da Espanha.

Gonzalo Espinosa teve um destino mais ambíguo. A 24 de Agosto de 1527, Carlos I concedeu-lhe uma enorme pensão—112.500 maravedis - mas Espinosa nunca a recebeu. A Casa de Contratación, tão vil como nunca, reteve-lhe o salário que auferira durante os anos passados na prisão, argumentando que ele não estava na realidade «ao serviço da Espanha» nessa altura. Ultrajado pelo tratamento que recebera às mãos de burocratas insensíveis, pôs uma ação em tribunal para o dobro da quantia, chegou a acordo para metade da pensão original e, no fim, recebeu apenas uma fração desse acordo e mesmo essa quantia modesta estava dependente da sua participação noutra expedição às Molucas. (O Rei permitiu no entanto que Espinosa ficasse com os 15.000 maravedis que lhe tinham sido deixados por Hans Vargue.) Compreensivelmente, Espinosa recusou regressar às terras que tinham reclamado as vidas de tantos espanhóis e onde sofrera na prisão durante quatro longos anos. Em 1529, Carlos I decidiu outorgar outra pensão ao seu leal servidor, desta vez a soma de 30.000 maravedis, e ofereceu-lhe um emprego confortável como inspetor, com um salário anual de 43.000 maravedis. Viveu até ao fim dos seus dias em Sevilha.

Espanha e Portugal concordaram em fazer outra conferência para determinar a localização da linha de demarcação e das Ilhas das Especiarias. Os delegados espanhóis incluíam peritos como Sebastián Elcano, Giovanni Vespucci (o irmão de Américo) e Sebastián Cabot. Apesar das boas intenções das duas nações e das credenciais dos delegados, os trabalhos depressa degeneraram em farsa.

Para simbolizar a estrita imparcialidade das deliberações, a cimeira foi organizada numa ponte sobre o rio Guadiana, ao longo da fronteira portuguesa/espanhola, mas a localização quase arruinou a conferência. Quando os distintos membros da delegação portuguesa iam a caminhar pela ponte, foram detidos por um rapaz, que perguntou se estavam a talhar o mundo com o Rei Carlos I. O anterior governador da Índia, Diogo Lopes de Sequeira, reconheceu que na verdade estavam. Ouvindo isso, o rapaz levantou a camisa, voltou-se revelando o traseiro nu e com o pequeno dedo traçou a Unha entre as nádegas.—Tracem a vossa linha mesmo aqui por este sítio!—declarou. As partes retiraram-se para cidades em ambas as margens do rio. Os cosmólogos e astrónomos continuaram as suas discussões sobre a questão da longitude e não conseguiam sequer chegar a acordo em relação à extensão de um grau, por isso o problema da localização das Molucas continuou por resolver. Fernão de Magalhães tinha atravessado o Pacífico, era verdade, mas ninguém sabia como medir a distância que ele tinha feito, excepto por cálculo da posição do navio, de valor limitado em longas distâncias.

Por todas estas razões, a tentativa de redefinir a linha de demarcação acabou em desaire. Como seria de esperar, ambas as partes reclamaram vitória—e a posse das Ilhas das Especiarias.

Ignorando alegremente a conferência, Carlos I entregou-se a sumptuosos preparativos para novas expedições às Molucas, sem querer saber dos custos e dos riscos envolvidos nestes trágicos empreendimentos.

Em 1525, a Casa de Contratación encarregou um oficial bem relacionado, Francisco Garcia Jofre de Loaysa, de chefiar a próxima Armada de Molucas.

Sebastián Elcano, respeitado como o primeiro circumnavegador, recebeu uma nomeação como segundo comandante. O objectivo principal da viagem—edificar um entreposto comercial e um forte espanhóis completamente apetrechados nas Ilhas das Especiarias—demonstrava quão oca era na realidade a linguagem de conciliação de Carlos I. A Espanha continuava determinada a destruir o monopólio português do comércio das especiarias e a reclamar as ilhas, desse lá por onde desse.

A segunda Armada de Molucas partiu de Sevilha com a esperança de que, seguindo a rota de Fernão de Magalhães, a viagem para as Ilhas das Especiarias seria muito mais segura e rápida, mas aconteceu precisamente o contrário. Sem o gênio de navegação de Fernão de Magalhães a guiar os navios, a segunda armada teve um destino ainda mais cruel do que a primeira. Elcano, apesar da sua experiência, cometeu erros de navegação uns atrás dos outros durante a viagem e chegou ao estreito descoberto por Fernão de Magalhães só depois de perigosos atrasos. As tempestades nestas baixas latitudes deram cabo dos navios da armada, reduzindo o seu número de cinco para apenas dois. No Pacífico, o escorbuto surgiu entre os oficiais e a tripulação, tal como acontecera durante a travessia de Fernão de Magalhães, e desta vez ninguém tinha compotas de marmelo para os proteger da devastação que provoca, nem mesmo o capitão-general.

Francisco Loaysa morreu, deixando um envelope preparado pelo próprio Carlos I, nomeando um sucessor. Quando se quebrou o selo, a carta nomeava Sebastián Elcano como próximo almirante. O marinheiro basco tinha finalmente chegado ao apogeu da sua ambição, mas o tempo que lhe restava provou ser cruelmente breve, pois já estava a sofrer de escorbuto.

Retirando-se para a pequena cabina, redigiu o seu testamento; o documento inventariava cuidadosamente todos os seus bens materiais até ao último artigo de vestuário e resma de papel; listava as muitas doações de caridade; especificava prendas para as duas amantes e pedia que o seu funeral se realizasse na sua cidade natal, Guetaria. O testamento teve como testemunhas sete outros homens, todos bascos. Cinco dias depois de assumir o comando, a 4 de Agosto de 1526, Sebastián Elcano morreu no mar, outra baixa da Época dos Descobrimentos. O seu corpo foi entregue às profundezas na vastidão azul e ondulada do Pacífico.

Numa arrepiante recapitulação da viagem de Fernão de Magalhães, apenas um dos cinco navios originais da segunda Armada de Molucas alcançou as Ilhas das Especiarias. E dos 450 homens que se fizeram à vela a partir de Espanha a bordo desses navios, apenas 8 viveram para ver Espanha de novo, uma perda de vidas ainda maior do que a tripulação de Fernão de Magalhães tinha sofrido.

A extraordinária taxa de mortes, para não falar da despesa envolvida, não conseguiu impedir Carlos I de tentar alcançar as Ilhas das Especiarias de novo—e ainda outras vezes. Enviou Sebastián Cabot, na altura piloto-mor de Sevilha, à procura das Índias, mas o infeliz marinheiro só chegou até ao Rio de La Plata, o falso estreito na costa oriental da América do Sul. Passado um tempo, conduziu a terceira Armada de Molucas de regresso a Espanha, onde foi acusado de não completar a sua missão porque tinha medo de entrar no verdadeiro estreito e enfrentar os seus perigos.

Pouco depois dessa expedição fracassada, Hernándo Cortês, o conquistador do México, despachou a sua própria expedição às Molucas do seu posto avançado em Aguatanejo, no México. Embora esta expedição promettesse ser mais curta e não tivesse de passar através do estreito também ela acabou em desastre.

Apenas um navio alcançou as Ilhas das Especiarias e os portugueses capturaram a tripulação e apreenderam o carregamento a bordo, abortando de forma abrupta a missão.

A cada novo fracasso, o sonho de estabelecer um posto avançado espanhol nas Ilhas das Especiarias e trazer as riquezas das Índias para os cofres espanhóis murchava e o alcance do feito sobre-humano e a feroz determinação de Fernão de Magalhães começava a parecer cada vez maior.

Apesar de todos os reveses, Carlos I recusava-se a deixar morrer o sonho de dominar a economia mundial. Promoveu planos para uma quinta armada, liderada por Simón de Alcazaba, outro português a navegar ao serviço de Espanha e esta prometia ser a mais ambiciosa—e agressiva—de todas. A frota era constituída por oito navios capazes de transportar uma grande guarnição de soldados espanhóis até às Ilhas das Especiarias. Deviam expulsar os portugueses e reclamar as ilhas para a coroa de uma vez por todas. Mas antes de os navios se fazerem ao mar, Carlos I viu-se em desesperados apertos financeiros. Lutar contra os franceses esgotara os cofres reais e os seus promotores financeiros de longa data, Cristóbal de Haro e a dinastia Fugger, recusavam-se a apoiar outra expedição à procura do fugitivo objectivo que reclamara as vidas de tantos bravos homens. Durante as duas décadas seguintes, a Casa Fugger tentou recuperar o seu enorme investimento nas armadas que tinham fracassado, mas a coroa espanhola, à beira da insolvência, não conseguiu pagar a dívida.

Com uma desesperada falta de dinheiro, Carlos I não podia mandar mais expedições às Ilhas das Especiarias. Mas não desistiu do seu objectivo; ao contrário, procurou uma solução diplomática para frustrar ou atrasar as ambições imperiais de Portugal. Convidou Portugal a integrar uma comissão para estudar o dilema das Ilhas das Especiarias e pediu ao Vaticano para arbitrar em caso de desacordo. No

final, D. João III não teve outra escolha senão concordar com o plano, ou arriscar parecer belicoso ou indiferente à autoridade papal. Desta forma, Carlos I mantinha o seu interesse nas Ilhas das Especiarias através da diplomacia—mas não por muito tempo.

Incapaz de angariar dinheiro junto dos seus financiadores habituais, Carlos I foi forçado a voltar-se para Portugal à procura de ajuda. Em 1529, pediu emprestados a D. João III 350.000 ducados e como garantia do empréstimo empenhou as Molucas e todas as ilhas que ficavam para oriente. Ambas as nações assinaram o Tratado de Saragoça, pondo fim à luta épica para controlo da economia global.

Precisamente sete anos depois da viagem de Fernão de Magalhães e de três outras fracassadas expedições às Ilhas das Especiarias, Carlos I, face à bancarrota, desistiu e devolveu as ilhas aos portugueses. Em questões de império, tudo tinha o seu preço.

Não foi senão em 1580, cinquenta e oito anos depois do Victoria ter regressado a Sevilha, que outro explorador, Sir Francis Drake, completou uma circum-navegação. A viagem levou-o através do Estreito de Magalhães. Para realizar esse feito, Drake contava com os conhecimentos tão dolorosa e heroicamente adquiridos pelo capitão-general e a sua tripulação.

O pequeno Victoria, o primeiro navio a completar uma viagem de circum-navegação, teve o seu próprio epílogo curioso. Ninguém pensou em preservar a desgastada embarcação como testamento ao grande feito de Fernão de Magalhães. Assim, foi reparado, vendido a um mercador por 106.274 maravedis e devolvido ao serviço, um burro de trabalho para a conquista espanhola das Américas. Em 1570, o navio ainda percorria o Atlântico. Em rota para Sevilha vindo das Antilhas, desapareceu sem deixar rasto; todos os marinheiros a bordo se perderam. Assume-se que encontrou uma tempestade a meio do Atlântico que o

mandou para o fundo, o seu epitáfio sem palavras escrito nas ondas agitadas.

Em 1531, apareceu um dos primeiros mapas precisos do Estreito de Magalhães. A representação de Oronce Fine colocava o estreito na sua posição adequada na América do Sul e, embora o mapa não dê nome ao estreito, chama realmente ao Pacífico «Magalhanicum». O nome Magalhanico, ou Terra de Magalhães, apareceria em muitos mapas posteriores da América do Sul, usualmente indicando a Patagônia ou o Chile. Gerardus Mercator, o cartógrafo flamengo, canonizou o estreito no seu famoso globo em 1536. Com o tempo, o nome Magalhães veio a designar apenas o estreito—nenhumas terras, de fato, nenhum dos territórios que ele sonhara outrora legar aos seus herdeiros. Pelo menos, foi isso que sucedeu na terra. Nos céus, o seu nome veio a ser associado às duas minúsculas galáxias que descobrira, as Nuvens de Magalhães, visíveis no Hemisfério Sul.

Embora não tenha dado o nome a nenhum continente ou país, a expedição de Fernão de Magalhães permanece como a maior viagem marítima da Época dos Descobrimentos. Com o seu alcance épico, atingindo os dois lados do mundo, a viagem relembra a antiguidade greco-romana, que fora redescoberta e abraçada com tanta convicção durante o Renascimento. «Mais merecedores, na verdade, são os nossos marinheiros de fama eterna do que os Argonautas que viajaram com Jasão», escreveu Pedro Mártir, contemporâneo de Fernão de Magalhães e o primeiro historiador do Novo Mundo. «E muito mais merecedor foi o seu navio ao ser colocado com as estrelas do que esse velho Argo; pois eles apenas viajaram da Grécia através do Ponto, mas os nossos através de todo o ocidente e hemisfério sul, penetrando no oriente e de novo regressaram ao ocidente.»

Ao afrontar as limitações intelectuais e espirituais da visão antiga do mundo, ao sujeitar as pretensões dessa

visão ao irrevogável teste da realidade—viajar à volta do globo—Fernão de Magalhães olhou para além do seu tempo, para a Idade da Razão, e mesmo para além dela, até ao presente. Na sua ânsia de poder, fascínio com a sexualidade, fervor religioso e muitas vezes trágica ignorância e vulnerabilidade, Fernão de Magalhães e os seus homens consubstanciaram um ponto de viragem na História. As suas ações e carácter, para todos os efeitos, ainda têm uma poderosa ressonância.

NOTAS SOBRE AS FONTES.

Fernão de Magalhães mantém-se controverso ainda hoje, considerado por vários cronistas um tirano, um traidor, um visionário e um herói. Como convém a um explorador que conduziu uma tripulação multinacional numa viagem à volta do mundo, os relatos sobre a sua vida e a sua viagem de circunavegação foram muito influenciados por divergentes tradições manuscritas, surgindo de uma rica profusão de fontes primárias e de fontes secundárias importantes em espanhol, francês, português, latim e italiano. Ao recriar a viagem épica de Fernão de Magalhães, apoiei-me em geral nestas diversas fontes primárias—diários, diários de bordo, relatos contemporâneos, ordens reais e depoimentos legais. Algumas primeiras fontes importantes sobre Fernão de Magalhães foram traduzidas para inglês pela primeira vez para serem utilizadas neste livro. Incluem-se uma extensa memória por Ginés de Mafra, que foi um dos sobreviventes; crônicas por João de Barros, Antônio de Herrera y Tordesilhas e Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdez; e documentos legais referentes à viagem hoje arquivados na Universidade Brandeis, no Massachusetts.

A fonte de informação primária mais importante (embora não a única) sobre a viagem de Fernão de Magalhães e outros exploradores é o Arquivo das Índias, em Sevilha. Martin Fernández de Navarrete editou uma compilação de vários volumes do espólio principal do arquivo, publicada em espanhol em 1837, que forneceu algum entendimento sobre Fernão de Magalhães e a sua era; a maioria dos registos do arquivo referentes à viagem de Fernão de Magalhães estão no Volume 4.

Em consequência desta riqueza de fontes primárias, os historiadores espanhóis foram tendencialmente os que escreveram os primeiros trabalhos em espanhol, mas não são os únicos cronistas importantes de Fernão de

Magalhães. Os historiadores portugueses sublinharam as fontes e posições portuguesas, muitas vezes vivamente críticas em relação a Fernão de Magalhães.

Mais recentemente, historiadores de língua inglesa, que geralmente retratam Fernão de Magalhães a uma luz heroica, serviram-se de uma maior variedade de fontes e línguas; mas à medida que as décadas passaram, também eles se tornaram uma tradição manuscrita. Em particular, o historiador naval Samuel Eliot Morison escreveu vários capítulos muito documentados sobre Fernão de Magalhães na sua obra clássica, *The European Discovery of America: The Southern Voyages* (1974), à qual reconheço afortunadamente a minha dívida.

Curiosamente, *Life of Ferdinand Magellan* (1890) de F. H. Guillemard mantém-se a biografia-padrão mais de cem anos após a sua publicação; desde então, novas fontes e abordagens da época surgiram, tornando possível fazer uma descrição mais tridimensional da viagem, incluindo pormenores gráficos e íntimos que os costumes impediam Guillemard de mencionar, excepto, talvez num sussurro, em latim. Também de valor é a obra *Magellan* (1992) de Tim Joyner, uma biografia concisa escorada por uma generosa seleção de fontes primárias.

«*Magellan Historiography* de Martin Torodash, publicado na *The Hispanic American Historical Review*, analisa toda a questão, oferecendo avaliações sólidas, embora ocasionalmente duras.

O melhor e mais comovedor relato de testemunha ocular da viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães foi escrito por Antônio Pigafetta, o jovem estudioso e diplomata veneziano que se contava entre a mão-cheia de sobreviventes. A sua crônica continua a ser um dos documentos mais significativos da Época dos Descobrimentos. A melhor e mais completa tradução inglesa, por James A. Robinson, um estudioso americano, foi publicada em três substanciais volumes em 1906. Robinson

trabalhou a partir de uma tradução portuguesa do original, o que implicou um ocasional obscurecimento do humor e ironia muito particulares de Pigafetta. Em 1969, a nova tradução de R. A. Skelton conseguiu transmitir alguma coisa da voz e sensibilidade de Pigafetta e inclui um fac-símile do manuscrito de Pigafetta na biblioteca Beinecke Rare Book and Manuscript Library da Universidade de Yale. Estou em dívida para com estes dois estudiosos pelo seu diligente trabalho, como ficará qualquer pessoa que queira aprender mais sobre Fernão de Magalhães e Antônio Pigafetta. As minhas citações do diário de Pigafetta são sobretudo retiradas da tradução de Robinson, mas quando possível, confrontei-a com o original e outras fontes e silenciosamente corrigi um certo número de lapsos e utilização arcaica ou eufemismos.

Pigafetta não era uma fonte desinteressada. Era, de forma tocante, leal a Fernão de Magalhães e conseqüentemente fez apenas muito breves menções às várias amotinações durante a viagem e aos esforços drásticos de Fernão de Magalhães para as reprimir.

Para apresentar um relato completo destes acontecimentos, recorri ao testemunho de outros marinheiros que os testemunharam ou neles participaram, incluindo Ginés de Mafra e Vasquito Galego. Para além dos diários, o diário de bordo de Francisco Albo dá-nos um registo quotidiano da viagem.

CAPÍTULO I: A DEMANDA.

Em relação ao Tratado de Tordesilhas, *The European Discovery of America: The Southern Voyages* de Samuel Eliot Morison e *Magellan* de Tim Joyner contêm ambos valiosas análises do tratado, da forma como afetou a planejada expedição de Fernão de Magalhães, tal como a obra *Magellan: La Question des Moluques et La Première Circumnavigation du Globe* (pp. 46-47) de Jean Denucé. *A Navigators Universe* de Pedro de Medina, ed. Ursula Lamb, lança alguma luz sobre a questão da cosmologia renascentista, tal como a conseguida tese de Alison Sandman, *Cosmographers vs. Pilots*. A obra *Spain's Men of the Sea* de Pablo Pérez-Malláina menciona pilotos «rudes» (p. 233).

Para mais informações sobre as especiarias e o comércio das especiarias ao longo da história, ver as notas do capítulo 13. A observação de Maximiliano da Transilvânia sobre as especiarias vem de *Magellans Voyage Around the World* (p. 275) de Charles E. Nowell, uma antologia conveniente, se não definitiva, de vários relatos sobre a viagem.

A observação do Infante D. Henrique sobre perigo e recompensa pode ser encontrada em *The Mapmakers* (pp. 67-69) de John Noble Wilford. E *The Discovery of the Sea* de J. H. Parry contém um vasto resumo das explorações oceânicas portuguesas.

Para análise mais extensa da ascendência de Fernão de Magalhães, ver *Os Magalhães à Manuel Villas-Boas*; Joyner (p. 309); e Morison (pp. 327-329). As vidas e influência dos judeus espanhóis e portugueses têm sido discutidas por muitos estudiosos, incluindo Jane Gerber, *The Jews of Spain*; Frederic David Mocatta, *The Jews of Spain and Portugal and the Inquisition*; e Ruth Pike, *Unajudos and Conversos in Seville*.

Entre as muitas descrições do início da carreira de Fernão de Magalhães contam-se as de Morison; Charles Parr, *So Noble a Captain*; e F. H. H.

Guillemard. O Magellan de Joyner é especialmente vigoroso.

The World of Maluku de Leonard Y Andaya menciona a extrema sensibilidade dos mapas portugueses (p. 9).

As relações de Fernão de Magalhães com o clã Barbosa são descritas por Morison (p. 333) e Denucé (p. 168). A tese de Roger Craig Smith, *Vanguard of Empire*, oferece informação sobre a Casa de Contratación (pp. 32-33) e Denucé (p. 175) cita Pedro Mártir, assim como descreve o declínio de Rui Faleiro (pp. 169-171).

Cita-se a avaliação de Adriano por Guillemard (p. 101).

Os artigos de Donald Brand na obra *The Pacific Basin* e o Elcano de Mairin Mitchell (p. 69) discutem Francisco Serrão, cuja correspondência com Fernão de Magalhães se perdeu no terramoto de Lisboa em 1755; tudo o que sobrevive são menções a essa correspondência nos registos dos primeiros historiadores portugueses.

O relato de Las Casas sobre o plano de Fernão de Magalhães pode ser encontrado em Morison (p. 319) e as respostas reais provêm de *Colección de los viajes descubrimientos que hiaerón por mar los espanoles desde fines del siglo XV* de Martin Fernández de Navarrete (vol. 4, pp. 11-12, 113-116), que estão disponíveis numa tradução inglesa na obra *History of Micronesia* de Rodrigue Lévesque (vol. 1, pp. 119-121, 123-125).

Denucé (pp. 172, 210, 214-218) descreve as combinações financeiras de Haro para a viagem de Fernão de Magalhães.

Navarrete (vol. 4, pp. 121-122) contém o documento que formalmente autoriza Fernão de Magalhães. Uma tradução inglesa pode ser encontrada em *The Philippine Islands*: de Blair e Robertson (vol. I, pp. 271-275).

CAPÍTULO II: O HOMEM SEM PAÍS.

A ansiosa carta de Fernão de Magalhães para o Rei Carlos I pode ser encontrada em *The Philippines Under Spain* de Licuanan e Mira (pp. 11-13). O original menciona a colocação de quatro bandeiras no cabrestante, mas era pouco provável que essa peça de maquinaria fosse utilizada para esse fim. Um mastro seria muito mais provável. Para mais informações, ver Morison (pp. 340-341).

A correspondência de Carlos I sobre a viagem de Fernão de Magalhães está reproduzida em Blair e Robertson (vol. 1, pp. 277-279 e 280-292). Para as ordens de navegação de Fernão de Magalhães, ver Navarrete (vol. 4, pp. 130-152) e Blair e Robertson (vol. 1, pp. 256-259).

Os documentos referentes ao papel de Rui Faleiro na expedição estão reproduzidos em Navarrete (vol. 4, p. 497) e em *la Primera Vuelta al Mundo: im Nao Victoria* de Ignacio Vial e Guadalupe Morente (pp. 44-45).

A lista dos apetrechos de navegação transportados pela frota provém de Vial e Morente (pp. 85-86).

Morison (pp. 338-339) é particularmente brusco em relação à questão de Fonseca, tal como Joynet, *passim*. Os documentos referentes às relações de Fonseca com a armada estão contidos em Navarrete (vol. 2). Embora lhe faltem as notas sobre as fontes, a biografia de Charles Parr, *So Noble a Captain* (p. 230), é muito boa no que diz respeito aos preparativos para a viagem, incluindo as maquinações de Fonseca.

Vial e Morente (pp. 95-96) discutem a zona ribeirinha de Sevilha e o apetrechamento da armada (p. 128).

Os esforços da Casa de Contratación para refrear Fernão de Magalhães são detalhados em Vial e Morente (p. 51) e documentados em Navarrete (vol. 5).

Denucé discute o fato de Fernão de Magalhães encher a lista de tripulantes com parentes seus (pp. 236-239) e a missa solene em Santa Maria de La Victoria (pp. 241-246).

Joyner (pp. 286-287) tem o texto completo do testamento de Fernão de Magalhães e Denucé (p. 255) fala do triste declínio de Sabrosa depois de Fernão de Magalhães ter fugido de Portugal.

CAPÍTULO III: A TERRA DO NUNCA.

Os piedosos comandos são registados por Pérez-Mallaína (p. 69).

A literatura sobre os primórdios da cartografia é vasta. Uma boa obra para a iniciação dos leitores em geral é *The Story of Maps* de Lloyd A. Brown, bem como *The Mapping of the World: Early Printed World Maps, 1472-1700* de Rodney Shirley. *The Mapmakers* de John Noble Wilford, agora numa edição revista (2000), é outro valioso suplemento.

A obra de Stephen Frimmer, *Neverlands*, oferece uma introdução divertida à questão dos reinos míticos. As citações de Plínio, O Velho encontram-se na edição Penguin da *Natural History* (pp. 76, 81). A obra de John Livingstone Lowes, *The Road to Xanadu* (pp. 117-118) cataloga alguns coloridos monstros das profundezas. Relatos sobre o fenómeno de Preste João são retirados da obra de Robert Silverberg, *The Realm of Presterjohn* (pp. 41-45, 63). As palavras de Marco Pólo vêm da edição Penguin de *The Travels* (pp. 96, 106) e as descrições fantasiosas de Mandeville podem encontrar-se na edição Penguin de *Sir John Mandeville* (pp. 117, 122, 129, 130). A obra de John Larner *Marco Polo and the Discovery of the World* (p. 166) também foi consultada.

Finalmente o aspeto satírico do Ouvir-dizer de Rabelais pode ser encontrado na edição Penguin de *Gargantua and Pantagruel* (p. 679).

CAPÍTULO IV: «A IGREJA DOS FORA-DA-LEI».

Os pormenores dos contratempos relacionados com a forma correta de se dirigir a Fernão de Magalhães provêm de Morison (p. 358) e o incidente que envolveu Antônio Ginovés é contado muito persuasivamente por Vial e Morente (p. 111).

Para mais informações sobre os aspectos sociais e políticos da homossexualidade em Espanha, ver, de Roger Bigelow Merriman, *The Rise of the Spanish Empire* (p. 53). Era prática comum os homossexuais e mesmo os suspeitos de práticas homossexuais serem denunciados e punidos em público. Em Agosto de 1519, por altura da partida de Fernão de Magalhães de Espanha, um clérigo de Valência aproveitou a punição pública de um certo número de homossexuais para proferir um sermão histórico condenando os acusados e os seus ouvintes clamaram pela morte dos que tinham escapado com punições menores. A histeria foi crescendo ao mesmo tempo que a população pegava em armas; a insurreição pareceu acabar quando as autoridades confiscaram as armas e exigiram que os manifestantes se confinassem às suas casas, mas mesmo assim a controvérsia continuou e os manifestantes formaram uma fraternidade e insistiram em usar armas.

O relato de Albo sobre a chegada da frota ao Rio de Janeiro pode ser encontrado em *First Voyage* de Lord Stanley (p. 212) e Morison (p. 299) analisa os primeiros esforços portugueses para explorar os recursos naturais da zona. Joyner (p.125) oferece pormenores do passado de João de Carvalho.

A chocante descrição dos índios brasileiros feita por Vespucci está reproduzida em Morison (pp. 285-286).

Morison (p. 362) analisa os esforços de Fernão de Magalhães para calcular as latitudes.

Os pormenores da vivência dos marinheiros a bordo dos navios são retirados de Pérez-Malláina (pp. 135-159) e de Morison (pp. 165-171). Joyner (p. 250) tem uma discussão interessante sobre as ampulhetas. E apenas Morison (p.

171), ao que parece, se daria ao trabalho de explicar as dificuldades que os marinheiros enfrentavam quando tinham de se aliviar no mar. A tese de Roger Craig Smith (pp. 175-176) e a Colección General de Documentos Relativos a Las Islas Filipinas Existentes en el Archivo de Índias de Sevilla (vol. 2, pp. 165-168) descrevem o limitado suprimento de produtos médicos de Bustamente.

As informações sobre os santos na lista de tripulantes dos navios vêm de Pérez-Malláina (p. 238) e de Louis Reau, *Iconographie de l'Art Chrétien* (vol. 3, pp. 15-122, 169-177, 804).

Para mais pormenores sobre o Consulado, ver, de Paul S. Taylor, «Spanish Seamen in the New World During the Colonial Period», *The Hispanic American Historical Review*.

As primeiras concepções do estreito são analisadas por Guillemard (pp. 191 -193), que cita Galvão em relação à «cauda do dragão»; por Justin Winsor, *Narrative and Critical History of America* (p. 107); e por Morison (pp. 301 -302). Ver também Mateo Martinic Beros, *Historia del Estrecho de Magallanes* (1977).

CAPÍTULO V: O TESTE DA LIDERANÇA.

A citação do diário de Albo é retirada de Stanley (p. 217). Morison (p. 365) fornece pormenores sobre a exploração de Fernão de Magalhães durante os curtos dias de Fevereiro. Guillemard, normalmente escrupuloso, menciona apenas uma ilha descoberta a 27 de Fevereiro, mas como Pigafetta torna claro houve duas. Ver a tradução de Skelton de *Magellans Voyage de Pigafetta* (p. 46).

Os animais que Fernão de Magalhães e a sua tripulação realmente viram nesta parte do mundo é um assunto aberto à discussão, porque Pigafetta não forneceu pormenores suficientes para uma identificação exata. Guillemard e seguidores rotularam os «lobos do mar» que os homens de Fernão de Magalhães viram como «focas de pele», mas isso

provavelmente não é correto. Em geral as focas não vivem nesta parte do mundo, encontrando-se na Austrália ou em águas mais a norte, à volta do Estreito de Bering por exemplo. É mais provável que Pigafetta estivesse a descrever o leão-marinho ou elefante-do-mar (por vezes chamado foca elefante), que é muito mais comum nestas latitudes.

A questão de Fernão de Magalhães deliberadamente ocultar a localização do porto de São Julião é lançada por Denucé, cujas fontes portuguesas poderão ter imputado motivos sinistros a Fernão de Magalhães e aos seus pilotos onde nenhuns existiam. Contudo, existe um certo número de fortes sugestões de que, à medida que a viagem prosseguia, Fernão de Magalhães tivesse percebido que navegava em águas portuguesas, e era demasiado tarde para fazer qualquer coisa, excepto esperar não ser apanhado.

Os relatos do discurso motivador de Fernão de Magalhães encontram-se em Guillemard (p. 163) e Antônio Herrera, *The General History* (vol. 2, pp. 357 ss e vol. 3, p. 14).

Uma vez que Pigafetta, por lealdade para com o seu capitão-general, não fala da questão do motim, as recordações de Ginés de Mafra, encontradas na sua *Relação*, são particularmente úteis, mas recorde-se que não estava a escrever sobre acontecimentos que se estivessem a passar; ao contrário, estava a recordar—para um escriba—alguns anos depois do fato ter ocorrido. No entanto, Ginés de Mafra, ao contrário de Pigafetta, era capaz de falar livremente sobre questões controversas. Ver *Descripción de Blázquez e Aguilera* para o relato completo de Ginés de Mafra. A tradução é de Víctor Ubéda. Relatos de testemunhas oculares, úteis, embora previsíveis, da amotinação do porto de São Julião podem também ser encontrados em Navarrete (vol. 4); o comentário de Elcano

pode ser encontrado na p. 288. Ver também Joyner (pp. 284, 291).

Finalmente, o relato breve mas confuso da viagem por Gaspar Correia (encontrado em *The First Voyage Koundthe World*, Lord Stanley of Alderly, ed., e em *Magellans VoyageAroundthe World*, Charles E. Nowell, ed.) fornece pormenores da utilização da trapaça por Fernão de Magalhães para reconquistar o controlo dos navios. Infelizmente, Gaspar Correia, um dos primeiros historiadores da viagem, confunde Cartagena com Quesada e conta que Fernão de Magalhães mandou esventrar e esquartejar Cartagena, quando foi Quesada que sofreu essa sorte. Guillemard (pp. 165-170) decifra o caótico conjunto de acontecimentos que rodeou o motim.

As descrições das torturas são retiradas de *Torture* de Henry Lea (p. 116); de *The History of the Inquisition* de Philippus Limborch (vol. 1, pp. 217-220); e de *The Review of the Bloody Tribunal* de John Marchant e col. (pp. 357-358). A fase final do strappado pode ser encontrada nas pp. 219-220 de Limborch. A pontuação foi modernizada. Denucé designa as vítimas da tortura e declara os atos de Fernão de Magalhães ilegais (pp. 272-280).

CAPÍTULO VI: NÁUFRAGOS.

Morison (p. 374) cita elogios à diligência de Serrano. Um relato da infortunada missão de reconhecimento do Santiago aparece em Stanley (p. 250), apresentando Gaspar Correia, que parece confundir a viagem final do Santiago com a subsequente viagem da tripulação por terra. (Gaspar Correia afirma que o navio regressou «carregado com a tripulação», que não foi o caso.) Para a descrição de Charles Darwin da região de Santa Cruz, além de muitas outras descrições detalhadas da natureza, ver *Voyage of the Beagle* (p. 167).

A descrição imprecisa de Pigafetta sobre os esforços da tripulação do Santiago para sobreviver no caminho de regresso ao porto de São Julião é talentosamente suplementada por Guillemard e sobretudo por Herrera (pp. 17-18), que escreve sobre os dedos gelados.

No que se refere aos primeiros sinais dos índios no porto de São Julião, Pigafetta descreve o aparecimento inesperado de um «gigante» na praia, mas Ginés de Mafra, de forma mais plausível, relembra o aparecimento de fumo antes da chegada do gigante. A descrição destes índios e dos guanacos por Pigafetta aparece na tradução de Skelton (pp. 47-50), Guillemard (p. 183) e Herrera (p. 19).

Ginés de Mafra recordou aquele primeiro encontro com os índios da zona de forma bastante diferente. No relato não sentimental de Ginés de Mafra, não houve nenhum gigante amigável a dançar na praia e a apontar para os céus, não ocorreu nenhuma conversão religiosa e não se ofereceu nenhum banquete para os índios a bordo do navio almirante.

Depois de dois meses no porto de São Julião, escreveu: «Uma noite o vigia noturno disse que havia fogueiras na costa.» Ao saber das notícias, Fernão de Magalhães enviou um grupo a terra para as descobrir e, se tivessem sorte, achar uma nova fonte de alimentos para além da dieta constante de elefantes-do-mar salgados e crustáceos. Proibiu os homens de fazerem mal aos índios, se descobrissem alguns. Quando os homens chegaram às fogueiras, relembra Ginés de Mafra, «encontraram uma cabana que era como o pequeno alpendre de um produtor de vinho, coberta de peles de animais. Os nossos homens cercaram o alpendre tão cuidadosamente que nenhuma das sete pessoas lá dentro saiu». Os europeus viram que o alpendre estava dividido em duas secções, uma para homens, a outra para mulheres e crianças. Mesmo à porta do alpendre estavam «cinco carneiros de muito bom tamanho e forma nunca antes vista». Eram os guanacos. O

grupo acampou perto do alpendre, os marinheiros a tremer debaixo das peles emprestadas e vigiando os índios no caso de estes atacarem no silêncio da noite, mas a precaução foi desnecessária porque os índios dormiram profundamente e ressonaram alto até de manhã.

No dia seguinte, os europeus regalaram-se com a carne do guanaco, dura, fibrosa e relativamente sem sabor, juntamente com os índios. Só faltava a bebida; os marinheiros sedentos ansiavam por vinho, ou mesmo água, para empurrar a dura carne de guanaco.

Quando o grupo de reconhecimento voltou ao navio almirante e contou a Fernão de Magalhães a sua descoberta, o capitão-general mandou-os de volta a terra com ordens para voltarem com um índio, mas os membros da tripulação encontraram as cabanas desertas, ao que parecia não há muito tempo.

«Os nossos homens repararam nos rastos nas neves abundantes e seguiram-nos», diz Ginés de Mafra. «Era já tarde quando os encontraram noutra cabana erigida num vale diferente.» Os índios fugiram, os europeus perseguiram-nos e seguiu-se uma escaramuça. «Os nossos homens tentaram capturá-los e quando correram para eles, os índios feriram um certo Barassa»—um aprendiz de marinheiro a bordo do Victoria—«na virilha, em resultado do que mais tarde morreu. Os índios escaparam e os nossos homens não conseguiram fazer nada para o evitar.»

Os membros da tripulação passaram a noite em terra, «onde fizeram uma fogueira e assaram alguma da carne que tinham levado e beberam neve derretida em tigelas e sem proteção nenhuma para além das suas lanças, passaram a noite, embora fizesse muito frio». Na manhã seguinte, levantaram o acampamento e regressaram aos navios que esperavam, onde fizeram o seu relatório. Fernão de Magalhães «ordenou que trinta homens fossem a terra e matassem quem quer que encontrassem para vingar o que tinha morrido e uma vez que os primeiros homens não o

tinham enterrado, que o enterrassem». Como ordenado, o grupo guerreiro foi a terra e enterrou o camarada caído, mas não conseguiram encontrar «ninguém sobre quem vingar a sua fúria e raiva». Depois de uma busca infrutífera que durou oito dias, regressaram aos navios, exaustos e frustrados.

Joyner (p. 150) descreve a situação difícil de Cartagena e Pêro Sánchez de La Reina, tal como faz Morison (p. 375).

CAPÍTULO VII: A CAUDA DO DRAGÃO.

Os pormenores originais referentes ao eclipse provieram muito provavelmente do astrônomo da frota, San Martin, cujos registos são descritos por Guillemard (p. 187). Retirados de Herrera, que teve acesso aos documentos verdadeiros, que se perderam.

As observações de Gallego são da Crônica de Leiden, traduzida pelo infatigável Morison (p. 12) e o assento de Albo sobre o estreito aparece em Stanley (pp. 218-219). O «explorador posterior» é citado por Morison (p. 380). Para uma análise da utilização, por Pigafetta, da palavra carta, ver Morison (p. 382) e para as primeiras ideias erradas sobre o estreito ver, de Parry, *The Discovery of the Sea* (p. 248) e Morison (pp. 382-383). Guillemard cita «terra ulterior incog.» na p. 192.

Embora Fernão de Magalhães apostasse o êxito da expedição na navegação do estreito, revelou de forma relutante que tinha um plano alternativo. «Se não descobríssemos o Estreito», informa-nos Pigafetta, «o capitão-general tinha determinado ir até setenta e cinco graus em direção ao Pólo Atlântico. Aí nessa latitude, durante a estação do Verão, não há noite, ou se houver alguma noite é muito curta, e o mesmo acontece no Inverno com o dia.»

Francisco Albo é citado em Stanley (p. 219) e Francis Pretty em *Voyages and Travels* de Charles William Eliot, ed.

Outras descrições do estreito são retiradas de Morison (pp. 390-391), de *Voyage of the Beagle the Darwin* (pp. 196-197, 203) e de Herrera (cap. 14). Parr (pp. 317-318) relata um encontro dramático entre «uma meia dúzia de índios nus» a remar uma canoa e a frota de Fernão de Magalhães.

Mas nenhum dos diaristas o menciona (Pigafetta, fascinado por tribos indígenas, certamente o teria feito); nem o fazem outros historiadores. Na ausência de fontes, este incidente não tem de fato uma base sólida.

O desejo de Fernão de Magalhães persistir na viagem é relatado por Denucé (p. 288) e por Herrera (cap. 15). Joyner (p. 276) discute o ressentimento de Gomes.

Denucé (pp. 287-288) fornece pormenores referentes à suposta colocação de documentos no estreito. Herrera diz que os amotinados mataram Mesquita, mas como demonstram numerosos outros relatos, não foi esse o caso.

As importantes missivas de Fernão de Magalhães e San Martín aparecem em *Da Ásia: Década Terceira de João de Barros*, traduzido para este livro por Víctor Úbeda. Ver também Stanley (pp. 177-178). João de Barros recuperou os documentos dos papéis de San Martín, mais tarde apanhado pelos portugueses.

Nas palavras de João de Barros: «Não parece fora da história pôr aqui o trelado deste mandado e a resposta dele, Andrés de San Martín; porque se veja não por nós, mas por suas próprias palavras, o estado em que eles iam; e o propósito dele, Fernão de Magalhães, no caminho que se esperava cometer por via do nosso descoberto, quando lhe falhasse o que ele desejava achar.»

Pigafetta e Albo discordam sobre a data precisa em que a armada saiu da boca ocidental do estreito. Pigafetta dá a data de 28 de Novembro e Albo o dia 26. A discrepância pode ser explicada de várias maneiras; por exemplo, Pigafetta e Albo podiam ter selecionado marcos diferentes para assinalar o final do estreito. Ver Morison (pp. 400-401).

CAPÍTULO VIII: UMA CORRIDA CONTRA A MORTE.

Para mais informações sobre Setebos na tradição literária inglesa, ver o longo poema de Robert Browning «Caliban upon Setebos or Natural Theology in the Island» (1864), uma rimação filosófica por Caliban sobre a sua situação difícil.

O fato de Fernão de Magalhães não ter conseguido fazer nenhuma escala em terra no Pacífico antes de Guam tem há muito inspirado perguntas. Uma escola de pensamento mantém que Fernão de Magalhães estava na realidade mais a norte do que os seus cronistas indicaram e distante de todas as ilhas. Embora todas as testemunhas oculares—Albo, Pigafetta e Ginés de Mafra—estejam de acordo em relação ao fato da armada se ter dirigido para ocidente na latitude aproximada de Valparaíso, Chile, outros sugeriram que os diaristas falsificaram os seus relatos para esconder a verdadeira localização das Ilhas das Especiarias, no caso destas serem encontradas na parte portuguesa do mundo em vez de na espanhola. Esta suposição faz pouco sentido porque escreviam as suas narrativas para diferentes fins; Pigafetta escrevia para glorificar Fernão de Magalhães e granjear as simpatias da nobreza europeia, Albo para manter um registo de onde andavam e Ginés de Mafra ditou o seu relato anos depois, quando a localização das Ilhas das Especiarias já não era controversa.

As informações sobre a pequena San Pablo foram retiradas do artigo não publicado, para a Ufe, de Samuel Eliot Morison (24 de Fevereiro de 1972).

CAPÍTULO IX: UM IMPÉRIO DESAPARECIDO.

Muita da informação neste capítulo é retirada diretamente do relato de Pigafetta, que descreve de forma eloquente a travessia do Pacífico pela armada.

Para uma análise extensa e valiosa da primeira escala de Fernão de Magalhães no Pacífico, ver «Magellan's Landfall in the Mariana Islands» de Robert F. Rogers e Dirk Anthony Ballendorf, no *Journal of Pacific History* (vol. 24, Outubro de 1989).

Os autores recriaram a escala para mostrarem com precisão os movimentos da frota; contudo, as alterações forçadas pela erosão podem comprometer o valor de tal tipo de exercício. Vale também a pena consultar o livro de Rogers *Destinys Landfall* para saber pormenores sobre a cultura dos Chamorros. Guillemard (p. 226) e Joyner (p. 269) analisam o caso do mestre Andrew.

Para um relato fascinante sobre os sistemas de navegação insulares na teoria e na prática, ver *Voyage of Rediscovery* de Ben Finney, especialmente as pp. 56-64.

When China Rukdthe Seas de Louise Levathes (1996) é um dos bons guias sobre o assunto escritos em inglês. Também eminentemente valioso é o diário de Ma Huan sobre uma das expedições, *The Overall Survey of the Ocean's Shores* (1433). O livro recente de Gavin Menzies *1421* sugere que a Frota do Tesouro chegou às Caraíbas e talvez tenha completado uma circum-navegação cem anos antes de Fernão de Magalhães. Contudo faltam ainda provas sólidas para comprovar estas fascinantes afirmações.

Como candidato ao título de primeira pessoa a realizar uma circunavegação, Morison (p. 435) designa o escravo de Fernão de Magalhães, Henrique. Morison defende que a viagem de Fernão de Magalhães trouxe Henrique de volta ao seu ponto de origem. Mesmo que esta suposição esteja correta, Henrique viajou à volta do mundo apenas porque Fernão de Magalhães o levou com ele.

Para uma discussão sobre o armamento da armada, *Weapons and Armour* de Charles Boutell (p. 243) e Parr (p. 383). A tese de 1989 de Roger Craig Smith, *Vanguard of Empire: 15th-and 16th-Century Iberian Ship Technology in the Age of Discovery* oferece informações mais

especializadas sobre o assunto. Também recomendados são *A History of Weaponry* (vol. 4) de Courtlandt Canby e *Ancient Armour and Weapons in Europe* (vol. 3) de John Hewitt, bem como *The Penguin Encyclopedia of Weapons and Military Technology*.

Guillemard (p. 235) menciona os morcegos vistos pelos marinheiros. A descrição de Cebu por Francisco Albo provém de Navarrete (vol. 4, pp. 219-221).

CAPÍTULO X: A BATALHA FINAL.

Duas facetas muito diferentes do vasto leque de interesses de Pigafetta estão patentes na sua descrição da visita de Fernão de Magalhães a Cebu. Como antigo diplomata papal, Pigafetta era forçado pela consciência, mas também estava genuinamente comovido com os esforços do capitão-general para converter os filipinos. Além disso Pigafetta é quase a única fonte sobre o assunto. Ver a tradução de Pigafetta por Robertson (pp. 133-169) para mais pormenores sobre as convicções religiosas de Fernão de Magalhães.

Pigafetta também escreve demoradamente sobre o ampallang, que o fascinava. O assunto aparece frequentemente em relatos sobre as culturas orientais e do Pacífico durante a Época dos Descobrimentos e até os marinheiros chineses na Frota do Tesouro se depararam com uma variante do ampallang e, tal como os homens de Fernão de Magalhães, ficaram ao mesmo tempo fascinados e horrorizados com aquele costume. Neste caso, o ampallang assumia a forma de pequenas contas cheias de areia inseridas no escroto e quando os homens adornados desta maneira se moviam ou andavam, faziam um leve barulho que lembrava guizos a tocarem. Era, diz Ma Huan, «uma coisa muito curiosa».

Na sua análise do ampallang, Pigafetta foi invulgarmente tolerante, pelo menos pelos padrões europeus. Outros

visitantes europeus escreveram sobre o ampallang em tom severo. Andrés Urdaneta, o competente navegador espanhol, visitou a zona várias vezes, começando em 1525, quatro anos depois da Armada de Molucas, e deixou um relato sobre o ampallang em que os indianos de Bornéu atam «algumas pequenas pedras redondas» ao pênis com uma manga de couro, enquanto outros se trespagam com «um tubo de prata ou lata... e nesses tubos colocam finos paus de prata ou ouro quando querem ter coito com mulheres.» Na prática, um homem com ampallang muitas vezes inseria uma série de objetos no tubo; eram utilizadas cerdas de porco, bem como aparas de bambu, contas e mesmo cacos de vidro. Urdaneta ficou horrorizado e os missionários nas Filipinas pregavam contra essa prática.

Antônio Morga, um historiador espanhol que escreveu um dos primeiros relatos sobre as Filipinas, ficou também revoltado com o costume, que considerava altamente imoral, mas forneceu uma descrição detalhada do ampallang como era praticado noutros locais do arquipélago das Filipinas. Quando Antônio Morga encontrou tempo para descrever o ampallang em 1609, era já claramente um costume em vias de desaparecimento, graças aos estrénuos esforços do clero católico para o desencorajar: «Os nativos... especialmente as mulheres, são muito depravados e sensuais e a sua perversidade engendrou formas lúbricas de relações sexuais entre homens e mulheres, uma das quais praticam desde a juventude. Os homens fazem habilidosamente um buraco perto da cabeça do pênis no qual inserem uma pequena cabeça de serpente de metal ou marfim.

Fixam-na depois passando uma pequena cavilha do mesmo material através do buraco, para que não se possa soltar. Com esta engenhoca têm relações com as suas mulheres e muito depois da cópula não podem retirar-se. Estão tão viciados nisto e têm tanto prazer com isto, que embora percam uma grande quantidade de sangue e façam

outros ferimentos, é prática comum entre eles. Estas engenhocas são conhecidas por sagras e, já restam poucas, pois depois de se tornarem cristãos, batalhamos para fazer desaparecer estas coisas e não permitir o seu uso.»

Para mais informação sobre o assunto, ver Morison (p. 435). Os dois artigos de Tom Harrison listados na bibliografia contêm as descrições citadas.

Juan Gil, na sua obra recente *Mitos y Utopias del Descubrimiento* (1989), é um dos poucos comentadores a considerar a possibilidade dos oficiais descontentes de Fernão de Magalhães terem deixado os habitantes de Mactan darem cabo dele.

Simon Winchester descreve a reconstituição da batalha entre Fernão de Magalhães e Lapu Lapu em «After Dire Straits, an Agonizing Haul Across the Pacific», *Smithsonian* (pp. 84-95).

CAPÍTULO XI: NAVIO DE AMOTINADOS.

Para além de Pigafetta e de outros relatos mencionados no texto, os detalhes referentes à traição de Henrique são retirados da *Historia General Natural de Las Índias* (pp. 13 ss) de Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdez. Denucé (pp. 323-326) ajuda a construir a cena do rescaldo do massacre. Ver também Morison (pp. 438-441) e Navarrete (vol. 4).

No que diz respeito ao regresso do San Antônia a Espanha, Guillemard (p. 215) nota que Argensola, um primeiro historiador ocasionalmente inexato, afirma que Cartagena e o padre foram salvos pelo San Antônia, mas nenhum registo confirma esta afirmação. Embora Guillemard (p. 216) acredite que o San Antônia tivesse ficado com falta de alimentos durante a viagem de regresso, não seria provavelmente o caso, pois o navio transportava as provisões da frota inteira. É possível que os homens a bordo do San Antônia tenham inventado esta

história para atrair simpatias. Skelton fornece a data da chegada do navio (p. 156).

Os relatórios e ordens oficiais referentes ao motim do San Antônio e o seu irrisório conteúdo podem ser encontrados em *The Philippines Under Spain* (pp. 17, 24-28, 43-44) de Lucuanan e Mira. Ver também Denucé (p. 293). Joyner (p. 159) diz que Álvaro de Mesquita teve de pagar as custas relacionadas com o processo.

Roger Merriman oferece muito mais informação sobre a espantosa ascensão ao poder de Carlos I em *The Rise of the Spanish Empire* (vol. 3, 1925).

Para descrições da vida quotidiana na Sevilha do século xvi, ver, de Pike, «Seville in the Sixteenth Century», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 4, n.º 3, Agosto de 1961.

CAPÍTULO XII: SOBREVIVENTES.

A ascensão de Elcano e os problemas enfrentados pela Armada de Molucas depois da morte de Fernão de Magalhães são bem apresentados em Mitchell. Ver especialmente pp. 42-48 e 63-64.

A tradução de Pigafetta feita por Robertson passa para o vol. 2 neste ponto da narrativa.

A descrição de Palawan feita por Morison aparece na p. 442 e a exasperação de Albo a tentar alcançar o Brunei pode ser encontrada em Stanley (pp. 226-227).

Foi citada a tradução feita por Jones de *The Itinerary of Ludovico de Varthema of Bologna*. A descrição de Varthema das Ilhas das Especiarias (pp. 88-89) oferece uma visão prévia, razoavelmente exacta, de paisagens que a armada mais tarde encontrou. E para mais informação sobre os Bajau, ver, de Harry Nimmo, *The Sea People of Sulu* (1972).

A descrição das Molucas por Argensola provém da tradução de 1708 de Stevens de *The Discovery and*

Conquest of the Molucco and Philippine Islands (p.7).

A citação de *The Lusiads* provém da tradução de Landeg White (p. 223).

CAPÍTULO XIII: ET IN ARCÁDIA EGO.

A dura opinião de João de Barros sobre os habitantes das Ilhas das Especiarias é citada no encantador e evocativo estudo de Charles Corn, *The Scents of Éden* (p. 58) e em *Andaya* (p. 16). Dada a reputação dos habitantes das Ilhas das Especiarias, é surpreendente que a armada os tratasse com tanta civilidade como tratou.

A descrição útil e vívida de Antônio Galvão dos vulcões e pluviosidade das Ilhas das Especiarias pode ser encontrada na sua obra *Treatise on the Moluccas*, trad. Hubert Jacobs (1971) e em *The Discoveries of the World*, trad. Richard Hakluyt (1862, originalmente publicada em 1601). As descrições feitas por Barbosa dos cravos e da família de Almanzor são retiradas da sua obra *Description of the Coasts of East África and Malabar*, trad. Henry E. J. Stanley, 1866 (pp. 201-202).

Andaya discute o primado dos acordos orais sobre os escritos (p. 61).

Sobre o assunto da curiosa odisseia de Francisco Serrão nas Ilhas das Especiarias, Guillemard oferece várias teorias não comprovadas. Segundo um dos cenários, foi «envenenado por uma mulher malaia que agiu sob ordens portuguesas». Mas Guillemard também cita a afirmação de Argensola de que Serrão não foi nada envenenado; ao contrário, foi enviado de volta para a Índia e morreu a bordo do navio (p. 281).

Qualquer pessoa que queira informar-se melhor sobre os cravos-da-Índia deve começar por consultar o livro *Book of Spices* (rev. ed., 1973) de Frederic Rosengarten, especialmente pp. 200-204. Muita da informação sobre as

especiarias neste capítulo é retirada desta obra de referência completa e divertida.

Outros trabalhos úteis sobre o assunto incluem *The Story of Spices* (1953) de Parry e, de Larioux Bruno «Spices in the Medieval Diet: A New Approach», *Food and Foodways*, vol. 1. n.º 1, 1985. Também de interesse é, de M. N. Pearson, ed., *Spices in the Indian Ocean World* (1996).

CAPÍTULO XIV: NAVIO FANTASMA.

É ainda possível que a sífilis em Timor—se foi isso que os marinheiros viram—originalmente viesse de Portugal, porque os portugueses chegaram à China em 1513; os chineses poderiam tê-la depois levado para Timor.

O elaborado relato de Pigafetta sobre a China apoia-se em histórias que ele recolheu na Indonésia de um mercador árabe muito viajado. Pigafetta esboçou uma descrição convincente da residência do imperador em Pequim: «Perto do seu palácio ficam sete muralhas envolventes e em cada um destes locais circulares estão estacionados dez mil homens para a guarda do local [que aí se mantêm] até que um sino soa, quando dez mil outros homens chegam para cada um dos espaços circulares. Trocam desta maneira dia e noite. Cada círculo da muralha tem um portão. No primeiro está um homem com um grande gancho na mão, chamado *satu horan* com *satu bagan*; no segundo, um cão, chamado *satu hain*; no terceiro, um homem com uma clava de ferro, chamado *satu horan* com *compocum becin*; no quarto, um homem com um arco na mão, chamado *satu horan* com *anatpanam*; no quinto, um homem com uma espada, chamado *satu horan* com *turnach*; no sexto, um leão, chamado *satu hori-man*; no sétimo, dois elefantes brancos chamados *gaguapute*.

«O palácio tem setenta e nove salões que contêm apenas mulheres que servem o Rei. Os archotes são sempre mantidos acesos no palácio e demora um dia a atravessá-lo.

Na parte superior há quatro salões, onde os homens mais importantes vão por vezes falar com o Rei. Um está ornamentado com cobre, quer em cima quer em baixo; outro todo com prata; outro todo com ouro; e o quarto com pérolas e pedras preciosas. Quando os vassallos do Rei lhe levam ouro ou quaisquer outras coisas preciosas como tributo, são colocadas nestes salões e dizem: "Que isto seja para honra e glória do nosso Santhoa Raia".»

Em relação ao cabo da Boa Esperança, no Canto Quinto de Os Lusíadas, Luís de Camões personificou-o como um poderoso gigante chamado Adamastor, que ressentia a intrusão de meros humanos, mesmo que fossem audaciosos navegadores portugueses, nos seus domínios.

Eu sou aquele oculto e gr'ande Cabo
A quem chamais vós outros Tormentório,
Que nunca a Ptolemeu, Pompónio, Estrabo,
Plínio, e quantos passaram fui notório.
Aqui toda a Africana costa acabo
Neste meu nunca visto Promontório,
Que para o Polo Antárctico se estende,
A quem vossa ousadia tanto ofende!

O triste comentário de Espinosa sobre voltar para trás está em Lévesque (p. 306).

Muito do que se conhece sobre o fim trágico do Trinidad provém de João de Barros, cuja narrativa pende a favor dos portugueses. João de Barros (Capítulo 10) afirma que Brito descobriu as tentativas da armada para alterar a localização de várias terras e Guillemard (p. 303) aprovativamente cita o relatório pouco simpático de Brito para a coroa portuguesa sobre os sobreviventes da armada. O fim trágico do Trinidad inspirou João de Barros a deformar os acontecimentos para que Brito surja como o salvador dos homens de Fernão de Magalhães, quando de fato estava satisfeito por deixá-los morrer. «E a primeira coisa que fez», escreve João de Barros sobre Brito, «a requerimento de um Bartolomé Sánchez, escrivão da mesma nau, o qual o

capitão Gonzalo Gómez de Espinosa mandava pedir misericórdia pelo estado em que ficava, foi mandar uma caravela com muitos mantimentos e âncoras para a nau... A gente, Antônio de Brito a mandou curar e prover com tanto cuidado como se foram naturais deste reino e não levados aquelas partes para lhe darem desgosto.» Em conclusão, escreve João de Barros «somos parte sem suspeita no que toca à nossa».

A descrição dos penosos trabalhos de Espinosa na colônia penal portuguesa é retirada de Lévesque (p. 306), de Guillemard (p. 304) e de Navarrete (vol. 4, pp. 378 ss).

A cena em que o Victoria encontra uma embarcação portuguesa indiferente no Cabo da Boa Esperança é relatada por Joyner (p. 231) e Morison (p. 461) menciona as múltiplas travessias do equador do Victoria. Joyner (p. 234) explora o carácter de Burgos e motivos para trair os membros da sua tripulação.

CAPÍTULO XV: DEPOIS DE FERNÃO DE MAGALHÃES.

O texto completo da evasiva carta de Elcano ao Rei Carlos é reimpresso por Morison (pp. 471-473).

Mitchell (pp. 178-182) fornece os documentos relevantes relacionados com o subsequente inquérito à expedição e Joyner (p. 242) conta a sorte de Juan Rodríguez. Os últimos dias de Espinosa são explicados por Joyner (pp. 265, 277-278) e Morison (p. 456). Morison (p. 477) também analisa a infortunada conferência do rio Guadiana. Os que procuram informação ainda mais detalhada sobre os processos legais que surgiram depois da perda dos navios da armada devem consultar o Departamento de Coleções Especiais da Biblioteca da Universidade Brandeis; os documentos aí existentes lançam alguma luz sobre os esforços de Cristóbal de Haro para recuperar o investimento por ter financiado a expedição.

Os relatos sobre a última viagem e morte de Elcano podem ser encontrados em Mitchell (pp. 148-157), Morison (pp. 475-483), Parry, *The Discovery of the Sea* (p. 257) e Nowell (p. 338).

A obra de Lawrence C. Wroth, *Earl Cartography of the Pacific* (pp. 149-150) pormenoriza o resultado final da luta entre Espanha e Portugal pelo controlo das Ilhas das Especiarias.

A triste história da viagem final do *Victoria* é contada por Parry (p. 261), Joyner (p. 243) e Mitchell (pp. 106-107).

AGRADECIMENTOS.

Suzanne Gluck, a minha agente literária, foi de valiosa assistência no desenrolar de todas as etapas deste livro; é um privilégio poder contar com a sua fina perspicácia e o seu bom-senso. Na William Morrow, tenho uma grande dívida de gratidão para com o meu editor, Henry Ferris, pela sua crença inabalável neste livro e pela sua perícia editorial. Estou também grato a Trish Grader pelo seu entusiasmo e orientação e quero expressar os meus agradecimentos a Juliette Shapland e Sarah Durand. Na Harper Collins UK, tenho de nomear Val Hudson, cuja contribuição editorial e amizade há muito aprecio, bem como o apoio de Arabella Pike.

A viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães engloba muitos campos diferentes e desenvolvi investigação numa grande variedade de instituições. Em Nova Iorque tive a sorte de poder utilizar os recursos das seguintes instituições: a Butler Library, Columbia University; o Center for Jewish History Genealogy Institute; a New York Society Library, onde quero agradecer a Mark Piel e Susan O'Brien pela ajuda no programa de empréstimo interbibliotecas; a Hispanic Society of America; a New York Academy of Medicine Library; e a New York Public Library. Quero também expressar o meu apreço ao John Jay Colloquium da Columbia University, chefiado pelo inspirador Peter Pouncey, onde tive oportunidade de estudar abordagens clássicas à escrita da história com numerosos distintos colegas.

Devo agradecimentos especiais à John Carter Brown Library na Brown University, onde Richard Ring, bibliotecário das obras de referência, Susan Danforth e Norman Fiering, diretor, ofereceram ajuda e encorajamento, e acreditaram sempre na importância dos descobrimentos e exploração como motor da história.

Recebi também auxílio no Harvard University Archives de Melanie M. Halloran, assistente das obras de referência, e Harley P. Holden, arquivista da universidade, na investigação dos trabalhos de Samuel Eliot Morison. O meu apreço vai para a Sra. Emily Beck Morison por me facilitar o acesso aos trabalhos. Devo também mencionar a Beinecke Rare Book and Manuscript Library, na Universidade de Yale, o repositório do manuscrito de Antônio Pigafetta; a Biblioteca do Congresso, Divisão de Manuscritos, em Washington D. C; e o Departamento de Coleções Especiais da Brandeis University Libraries, onde Susan C. Pyzynski, Eliot Wilczek e Lisa Long me guiaram pelos documentos referentes a processos surgidos depois da viagem de Fernão de Magalhães; a Peabody Library, na Universidade John Hopkins; e John Hattendorf do Naval War College em Newport, Rhode Island.

Os meus agradecimentos vão também para os cientistas da NASA que forneceram imagens atualizadas de satélite da rota seguida por Fernão de Magalhães e um melhor entendimento da natureza física do globo. Incluem-se os meus bons amigos James Garvin, o principal cientista na NASA para a exploração de Marte; e Claire Parkinson, investigadora principal para a missão AQUA.

Agradeço também a Marshall Shepherd, investigador meteorologista e a Chester Koblinsky, chefe do Oceans and Ice Branch, pelo seu auxílio.

Muitos outros indivíduos generosamente ofereceram a sua ajuda. Em Nova Iorque quero agradecer ao meu filho Nick pela sua experiência de navegação à vela e à minha mãe, Adele, e à minha filha, Sara, pelo encorajamento dado; Wilma e Esteban Cordero; Ed Darrach da Bristed-Manning por serviços relacionados com viagens; Daniel Dolgin, pelos seus pródigos conselhos e paciência; Darrell Fennell; Sloan Harris; Emily Nurkin; Roberta Oster; Meredith Palmer; Natalia Tapies; Susan Sparrow; Susan Shapiro; Joseph Thanhauser III; e o grupo em Byram Wood.

Agradecimentos também para Jennifer O'Keeffe pelo apoio na investigação em Nova Iorque. Outras pessoas que ajudaram de diferentes formas incluem Alexandra Roosevelt, Martha Saxton e Robert Schiffman.

Porque as fontes primárias sobre Fernão de Magalhães existem em muitas línguas, especialmente espanhol e português do século XVI, estou em dívida para com vários tradutores por terem esclarecido estes textos ocasionalmente difíceis, em alguns casos traduzindo-os para inglês pela primeira vez. Incluem-se Isabel Cuadrado, Laura Kopp, Rosa Moran e Víctor Ubeda.

No decurso das minhas viagens de investigação a Espanha, recebi auxílio de Kristina Cordero, a minha competente investigadora; Javier Guardiola; e Víctor Ubeda. Em Madrid fiz investigação no Museo Naval e na Biblioteca Nacional, e em Sevilha consultei o Arquivo das Índias, onde agradeço a ajuda de Pilar Lázaro, chefe da Divisão de Obras de Referência. Estou grato a Francisco Contente Domingues em Portugal; e no Brasil devo o meu apreço a Alessandra e Elisabeth Xavier, as minhas editoras na Objetiva.

Um dos pontos altos da minha investigação para este livro foi a minha viagem à América do Sul em Janeiro de 2001 para seguir a rota de Fernão de Magalhães através do estreito que tem o seu nome. Na Patagônia quero agradecer ao capitão e tripulação do M/V -Terra Australis, no qual viajei e a Jon V. Diamond, o meu companheiro de viagem.

Estou também em dívida para com os revisores especialistas do manuscrito pelos seus perceptivos comentários e correções. Incluem-se o Dr. Bruce Charash; Daniel Dolgin; Professor Peter Pouncey da Columbia University; Patrick Ryan S. J.; Samuel Scott do Peabody Essex Museum em Salem, Massachusetts; e Patrícia Telles.

Em jeito de agradecimentos pessoais, devo reconhecer a contribuição da minha mulher (e primeira leitora) Betsy, que tornou possíveis as viagens ocasionalmente exigentes que eram parte integrante da investigação. Durante o tempo

que trabalhei neste livro, perdi o meu irmão e o meu pai. Eles gostavam de ouvir falar do livro à medida que ia progredindo e desejava que pudessem ter visto o produto acabado. Por esta razão, e por outras que são muito mais importantes, quero dedicá-lo à sua memória.

Data da Digitalização

Amadora, Novembro de 2005