

ACADEMIA DE MARINHA

XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

- Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos -



19 a 21 de Novembro de 2019

PROGRAMA E RESUMOS





Promenor da nau *Vitória* no *Descriptio Maris Pacifici*, publicado em 1589 na obra *Theatrum Orbis Terrarum*, de Abraham Ortelius. Na inscrição lê-se: «Eu fui a primeira a circum-navegar o Globo em velívolas viagens, Ó Magalhães, levo-te por um novo estreito conduzida, Circum-naveguei, e com razão me chamo VITÓRIA: eu tenho Velas, asas, valor, glória, combate, mar.» (Tradução do Latim pelo Professor Arnaldo do Espírito Santo).

FICHA TÉCNICA:

Título: *XVI Simpósio de História Marítima – Programa e resumos*

Edição: *Academia de Marinha, Lisboa*

Coordenação: *Ana Paula Avelar, Herlander Valente Zambujo e Vitor Luís*

Gaspar Rodrigues

Conceção e revisão: *Afonso Ferreira Cardoso e José dos Santos Maia*

Data: *Novembro 2019*

ISBN:

COMISSÃO ORGANIZADORA

PRESIDENTE

Francisco Vidal Abreu

SECRETÁRIO

Herlander Valente Zambujo

VOGAIS

Afonso Ferreira Cardoso

Ana Paula Avelar

José dos Santos Maia

Luís Couto Soares

Vítor Gaspar Rodrigues

COMISSÃO CIENTÍFICA

PRESIDÊNCIA

Juan Marchena Fernandez

Vítor Gaspar Rodrigues

SECRETÁRIO

Herlander Valente Zambujo

VOGAIS

Amélia Polónia

Ana María del Carmen Ribeiro Gutiérrez

Ana Paula Avelar

António Costa Canas

Francisco Contente Domingues

João Paulo Oliveira e Costa

Jorge Semedo de Matos

José Manuel Núñez de la Fuente

Juan Manuel Santana Pérez

Judite Medina Nascimento

MARIS PACIFICI,

*non solum ab Americis, sed et ab aliis
partibus hinc, noscitur abire*



MARIS ATLANTICI
SIVE MAR DEL NORT

Novæ Hispaniæ

INDIA
ORIENTALIS

Spagna PA

Equinoctialis

Caribæ

PERU



Chilæ

Chilæ

*Novæ hinc, solum ab Americis, sed et ab aliis
partibus hinc, noscitur abire*

DEL
PACIFICI

Archipe-
lago m-
ularum
Pacis, Maris

APRESENTAÇÃO

Foi no ano de 1519 que Fernão de Magalhães deu início à sua viagem em direção às Molucas, ao serviço da Coroa de Espanha, seguindo a rota para Ocidente em busca de um outro caminho para as tão desejadas “ilhas do cravo”. Fernão de Magalhães não estava autorizado a navegar nos espaços do Índico, os quais, pelo Tratado de Tordesilhas, eram da esfera de influência portuguesa. A nova rota visava prosseguir a expansão anteriormente iniciada pelos Reis Católicos em 1492. Ao navegar pela zona mais meridional do continente americano, evitando a barreira terrestre que o mesmo representava no caminho a Oeste, atravessando em extensão o oceano Pacífico a nova rota ficava inaugurada. Nesta longa e atribulada viagem exercitou-se a “arte de navegar”, superando as dificuldades náuticas que o novo espaço oceânico desvendaria. Nele encontraram-se outros povos, narraram-se percursos, transmitiu-se a novidade... Abriu-se, o que alguns historiadores que se debruçam sobre a História dos oceanos, nomeadamente do Pacífico, consideram ser uma “civilização sem centro”, um espaço oceânico onde se desenvolveram múltiplos movimentos, desde os económicos aos sociais e culturais, cujos interstícios importam desvendar.

Em 1522 o regresso a Sevilha da única nau sobrevivente desta expedição, finalmente comandada por Sebastião de Elcano, reavivou a disputa que vinha sendo travada entre as coroas ibéricas relativamente à soberania sobre o arquipélago das Molucas. Permaneciam as questões em torno da delimitação do meridiano completo da linha divisória estabelecida no tratado de Tordesilhas, cuja demarcação inicial visava o espaço atlântico. Para além dos problemas técnicos que então se colocavam, como os em torno da medição das longitudes, as disputas diplomáticas no seio do concerto das nações europeias prosseguiriam.

A questão em torno desta viagem não se confina, porém, a contextos epocais, distendendo-se num tempo longo, onde os olhares multidisciplinares permitem compreender o processo de homogeneização do espaço, cuja pedra de fecho foi a viagem magalhânica.

Assim, este XVI Simpósio de História Marítima, onde se evoca a figura de Fernão de Magalhães, como navegador, e o conhecimento dos oceanos, constitui um momento particular de reflexão sobre a época e sobre a história sempre apaixonante dos oceanos, que, a partir de 1519-1522, passaram a ser parte integrante da História Global da Humanidade.

A Academia de Marinha promove, entre 19 e 21 de Novembro de 2019, a realização do XVI Simpósio de História Marítima, dedicado ao tema “Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos”, e organizado em torno de quatro grandes temas:

1. *História dos Oceanos*
2. *Náutica, cartografia e arte de navegar*
3. *A viagem: antecedentes e preparativos*
4. *Decisores e agentes históricos*

PROGRAMA

19 DE NOVEMBRO

- 10:00 Receção aos participantes e entrega de documentação
- 10:30 Palavras do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, e do Presidente da Estrutura de Missão para as Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação comandada pelo navegador português Fernão de Magalhães (2019-2022), Dr. José Marques.
- 10:50 Conferência de Abertura
“A viagem de Fernão de Magalhães e a redondeza da Terra”
Francisco Contente Domingues (FLUL)
- 11:20 Intervalo

1.ª SESSÃO HISTÓRIA DOS OCEANOS

- 11:45 1ª Mesa
Presidente: Luiz Roque Martins
- “Magallanes en el Río de la Plata”**
Ana Ribeiro (UCUDAL)
- “Fernão de Magalhães (1480-1521), o primeiro navegador que circumnavegou o planeta Terra”**
Carlota Simões (FCUC-CFisUC)
- 12:25 Debate
- 12:45 Almoço

2.ª SESSÃO
NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

14:30 2ª Mesa

Presidente: Carlota Simões

“Alguns aspectos náuticos da passagem do estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, segundo os relatos de Antonio Pigafetta e de outros cronistas seus contemporâneos”

Adelino Rodrigues da Costa (FLUL)

“Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães”

Jorge Semedo de Matos (EN-CINAV)

“A longitude das Molucas – Uma longa história”

António Costa Canas (EN-CINAV)

15:30 Debate

16:00 Intervalo

3.ª SESSÃO
A VIAGEM: ANTECEDENTES E PREPARATIVOS

16:30 3ª Mesa

Presidente: Jorge Semedo de Matos

“«Ler» o projeto magalhânico à luz das teorias de cooperação: revisões historiográficas e incidências epistemológicas”

Amélia Polónia (CITCEM-UP)

“Avances del proyecto Travesía Magallánica”

Oscar Rodriguez (PSJ)

“Os pilotos do Estreito. Interesses europeus e navegação no Atlântico Sul no século XVI”

Amândio Barros (CITCEM-UP)

17:30 Debate

18:00 **Final dos trabalhos do 1º dia**

20 DE NOVEMBRO

4.ª SESSÃO
DECISORES E AGENTES HISTÓRICOS

10:00 4ª Mesa

Presidente: Ana Paula Avelar

“Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos”

José Manuel Garcia (GEO-CML)

“Espanha e Portugal: duas conceções geopolíticas da conquista”

Francisco Valiñas (AUHMF)

10:40 Debate

11:00 Intervalo

5.ª SESSÃO
HISTÓRIA DOS OCEANOS

11:30 5ª Mesa

Presidente: Juan Marchena

“Costa atlántica patagónica, exploración y desarrollo desde la expedición de Magallanes en 1520, hasta comienzos del siglo XXI”

Tomás Merino (INB)

“Observações sobre a flora exótica registada no relato de António Pigafetta”

Teresa Nobre de Carvalho (FCSH-UNL)

12:10 Debate

12:30 Almoço

6.ª SESSÃO
NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

14:00 6ª Mesa

Presidente: Ana Ribeiro

“Roteiros de Gonzálo Gómes de Espinosa e de J. S. Elcano de Ternate a Timor e de Timor a Sanlúcar de Barrameda com escala em Cabo Verde”

José Blanco Núñez (IHCN)

“O condicionalismo físico do Pacífico, a viagem de Fernão de Magalhães e o futuro galeão de Manila”

José Manuel Malhão Pereira (FCUL/AM)

14:40 Debate

7.ª SESSÃO

A VIAGEM: ANTECEDENTES E PREPARATIVOS

15:00 7ª Mesa

Presidente: José Manuel Núñez de la Fuente

“Algumas (in)certezas a respeito das informações sobre o sueste asiático nas cartas perdidas de Francisco Serrão para Fernão de Magalhães”

Manuel Lobato (FLUL)

“O armamento da armada de Fernão de Magalhães na viagem de Circum-Navegação”

Fernando Gomes Pedrosa (AM)

15:40 Debate

16:00 Intervalo

8.ª SESSÃO

DECISORES E AGENTES HISTÓRICOS

16:30 8ª Mesa

Presidente: José Blanco Nuñez

“Primera vuelta al mundo. Narrativas y mensajes en busca de rumbo”

José Manuel Núñez de la Fuente (REM)

“Fernão de Magalhães na historiografia ibérica do século XVI”

Ana Paula Avelar (UAb)

“Castilla y Portugal, más cooperadores que competidores”

José Ramón Vallespín (IHCN)

17:30 Debate

18:00 **Final dos trabalhos do 2º dia**

21 DE NOVEMBRO

9.ª SESSÃO
HISTÓRIA DOS OCEANOS

10:00 9ª Mesa

Presidente: Vítor Rodrigues

“¿Es correcta la asignación del topónimo «Isla Justicia» al sitio que actualmente lo detenta?”

Pablo Walker (UNPA)

“A viagem de Magalhães no Bahr-I-Mohit, o «Espelho dos Mares», de Sidi-Ali ben Hussein – um Roteiro do Mar das Índias, de 1554”

João Abel da Fonseca (APH)

10:40 Debate

11:00 Intervalo

10.ª SESSÃO
NÁUTICA, CARTOGRAFIA E ARTE DE NAVEGAR

11:30 10ª Mesa

Presidente: Alexandre de Sousa Pinto

“Cartografía europea y mapas manipulados”

Mariano Cuesta Domingo (UCM)

“Os navios do tempo de Fernão de Magalhães”

Filipe Vieira de Castro (TAMU)

12:10 Debate

12:30 Almoço

11.ª SESSÃO
A VIAGEM: ANTECEDENTES E PREPARATIVOS

14:00 11ª Mesa

Presidente: Mariano Cuesta Domingo

“Fernão de Magalhães e as ilhas africanas”

Juan Manuel Santana Pérez (ULPGC)

“Inquérito sobre as fontes do projecto de Fernão de Magalhães”

Rui Manuel Loureiro (CHAM-FCSH-UNL)

“A tripulação «italiana» da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)”

Nunziatella Alessandrini (CHAM-FCSH-UNL)

15:00 Debate

12.ª SESSÃO
DECISORES E AGENTES HISTÓRICOS

15:30 12ª Mesa

Presidente: Rui Loureiro

“A viagem de Fernão de Magalhães no contexto da rivalidade luso-espanhola”

Alexandre da Costa Luís (UBI)

“O que Magalhães viu - Arte em Lisboa no tempo de D. Manuel I”

Pedro Flor (UAb/IHA-FCSH-UNL)

16:10 Debate

16:30 Intervalo

17:00 SESSÃO DE ENCERRAMENTO

Conferência de Encerramento

“Depois da Grande Jornada. De Fernão de Magalhães a Sarmiento de Gamboa.

As navegações castelhanas pelo Pacífico e a defesa do Estreito Sul. 1522-1586”

Juan Marchena (UPOS)

Palavras do Vice-Presidente da Comissão Científica, Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues, e do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu

17:45 **Atuação do Quinteto Clássico da Banda da Armada**

18:15 **Fecho do Simpósio. Despedida dos Participantes**

A historical map of the Americas, showing North and South America. At the top, there is a decorative crest featuring a sun and a shield. The map is labeled with various geographical names in Latin, such as 'MARE PACIFICUM' at the top, 'MARE ATLANTICUM SIVE MARE DEL NORTE' on the right, and 'TERRA AMERICANA' in the center. The map is framed by a black border.

NOTAS GERAIS

COMUNICAÇÕES

Cada comunicação terá a duração de 20 minutos, com exceção das conferências de abertura e de encerramento que serão de 30 minutos, e no final de cada mesa haverá um debate com a duração de 10 minutos para cada comunicação.

EXPOSIÇÃO NA GALERIA DA ACADEMIA DE MARINHA

Estará patente na Galeria a exposição das edições publicadas pela Academia de Marinha desde a sua fundação, onde constam todos os exemplares das Atas de Simpósios anteriores, os quais podem ser adquiridas no local.

ALMOÇOS

Nos três dias do Simpósio os conferencistas e os participantes inscritos poderão almoçar na Messe da Marinha, bastando para isso dirigir-se ao Secretariado durante a manhã de cada dia.

ATAS DO SIMPÓSIO

As Atas serão oportunamente editadas pela Academia de Marinha.

Os textos finais das comunicações devem ser enviados à Academia de Marinha, em suporte digital, até ao final do mês de fevereiro de 2020 e não deverão exceder os 70 mil caracteres.

INFORMAÇÕES

Informações disponíveis no portal da Academia de Marinha (academia.marinha.pt), ou através dos telefones 210 984 707/708/709/710

The background of the page is a historical map of the Atlantic Ocean. At the top, it reads 'MARE PACIFICUM' and 'MARE ATLANTICUM SIVE MARE DEL NORTE'. In the center, there is a detailed illustration of a three-masted sailing ship on the sea. The map shows the outlines of North and South America, with various geographical labels and a grid of latitude and longitude lines.

CONFERENCISTAS

Francisco Contente Domingues

Ana Ribeiro

Carlota Simões

Adelino Rodrigues da Costa

Jorge Semedo de Matos

António Costa Canas

Amélia Polónia

Oscar Rodriguez

Amândio Barros

José Manuel Garcia

Francisco Valiñas

Tomás Merino

Teresa Nobre de Carvalho

José Blanco Núñez

José Manuel Malhão Pereira

Manuel Lobato

Fernando Gomes Pedrosa

José Manuel Núñez de la Fuente

Ana Paula Avelar

José Ramón Vallespín

Pablo Walker

João Abel da Fonseca

Mariano Cuesta Domingo

Filipe Vieira de Castro

Juan Manuel Santana Pérez

Rui Manuel Loureiro

Nunziatella Alessandrini

Alexandre da Costa Luís

Pedro Flor

Juan Marchena

Francisco Contente Domingues

- Filiação institucional – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Expansão Portuguesa; História Marítima.
- Publicações – *Dicionário da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016, 2 vols. (dir.); *Os Navios do Mar Oceano*. Lisboa: CHUL, 2004.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Fernão de Magalhães e a redondeza da Terra”

Da viagem de Magalhães é vulgar dizer-se que foi a primeira a fazer a circunnavegação do globo, e bem assim que provou a redondez da terra.

Julgamos talvez útil relembrar que estes problemas são, como a historiografia lá bem no fundo bem sabe, não-problemas.

A tão celebrada circunnavegação foi meramente circunstancial, dado que não só não estava prevista como estava estritamente proibida nas instruções que Carlos V deu a Magalhães. Não parece que tenha qualquer utilidade a transformação de uma situação de decorreu de circunstâncias fortuitas com o resultado do impacto final da viagem: não foi percebido assim na época, o facto não teve nesta relevância que se note ou qualquer sorte de impacto duradouro. Para a época existia apenas uma questão central, a que aliás a viagem não deu resposta cabal e universalmente aceite: onde estavam as Molucas?

O suposto resultado da viagem, a prova da redondeza da terra, não foi facto significativo: uma elite informada sabia há muito que a Terra era redonda, embora para a esmagadora maioria dos homens que a habitavam a questão não era sequer irrelevante; simplesmente não existia.

Para a imagem que à época se fazia do mundo a viagem de Magalhães teve uma importância enorme e imorredoura. Foi, pela primeira vez, conhecida a enorme extensão do Pacífico, foi percebido que havia no planeta Terra muito maior superfície de água que de terra, ao contrário da lição do Génesis e do que muitos filósofos medievais discutiram durante séculos. A pendência acabou: os astronautas que foram para o espaço no último meio século viram pela primeira vez o que todos sabíamos desde o tempo de Magalhães mas não podíamos verificar cá de baixo: o planeta é azul, não é castanho.

Ana Ribeiro

- Filiação institucional – Instituto de Historia de la Universidad Católica del Uruguay.
- Áreas de trabalho – Independências da América Latina; Historia Conceptual.
- Publicações – *Los muy fieles: leales a la corona en el proceso revolucionario rioplatense: Montevideo-Asunción, 1810-1820*. Montevideo: Planeta, 2013, 2 vols.; *Historiografía nacional (1880-1940). De la épica al ensayo sociológico*. Montevideo: Ed. de la Plaza, 1994.



“Magallanes en el Río de la Plata”

Magallanes y su expedición pasaron por el Río de la Plata, con temor al río, generado por el "fantasma" de Juan Díaz de Solís, que había perdido la vida en sus costas, pero con la ilusión de haber hallado el estrecho que buscaban. Fue el único punto de la expedición -que avanzó siempre, hasta lograr regresar sin dejar de ir hacia adelante- en que se dio marcha atrás y se re- direccionó el rumbo. Bautizaron el cerro que domina la bahía como Monte vidio, nominando indirectamente a Montevideo, la ciudad que aún no existía. Pero por sobre todas las cosas, diagnosticaron un paisaje y una naturaleza inmensos, diferentes, desconocidos, desafiantes, características desde entonces asociadas al territorio rioplatense. Territorio que sería disputado entre las dos potencias marítimas que dotaban de motivo y de tripulación a la expedición, España y Portugal: la frontera se constituía así como parte de la identidad rioplatense.

Carlota Simões

- Filiação institucional – Departamento de Matemática da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra/Centro de Física da Universidade de Coimbra.
- Áreas de trabalho – História das Ciências; Comunicação de Ciências; Ciência e Artes.
- Publicações – *História da Ciência na Universidade de Coimbra, 1772-1933*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013 (ed.); *Portugueses na Austrália*, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013.



“Fernão de Magalhães (1480-1521), o primeiro navegador que circumnavegou o planeta Terra”

Celebra-se em 2019 o quinto centenário da largada da armada de Fernão de Magalhães que, sublinhe-se, não se destinava a circum-navegar a Terra.

D. Carlos I, Rei de Castela, foi muito claro nas instruções que lhe deu: o hemisfério português estava interdito a Magalhães pois era fundamental preservar o ambiente de paz entre Portugal e Castela selado pelo casamento do Rei D. Manuel I com D. Leonor de Áustria, irmã do rei castelhano. O objectivo da viagem era atingir as ilhas de Maluco viajando para ocidente e regressando pelo mesmo hemisfério.

O grande feito de Magalhães foi ter ligado o Atlântico ao Pacífico por uma passagem até então desconhecida e ter atravessado toda a imensidão do Pacífico, que já tinha sido avistado por Vasco de Balboa em 1513, mas cuja vastidão era então desconhecida. Ficaram a faltar os 22 graus de longitude que separam Malaca (que Magalhães atingiu ao serviço da coroa portuguesa) de Cebu (que ele atingiu ao serviço da coroa castelhana) para poder dizer-se que Magalhães deu de facto a volta ao mundo; deixemos esse feito para Sebastião de Elcano e restantes 20 homens a bordo da nau Victoria.

A utilização do programa Google Earth, com a visualização de zooms que conduzem da escala planetária à visualização em escala humana dos diversos locais percorridos por Magalhães e Elcano, vai revelar de modo claro as muitas dificuldades encontradas durante a viagem, tornando ainda mais heróico o feito daquela armada.

Adelino Rodrigues da Costa

- Filiação institucional – Academia de Marinha.
- Áreas de trabalho – Goa; Cartografia Náutica.
- Publicações – *A Marinha de Goa e outros ensaios náuticos*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2009; *Early Nautical Cartography of Goa*. In SOUZA, Teotónio R. de et al. *Metahistória: História questionando História*. Lisboa, Nova Vega, 2007; *A cartografia náutica de Goa nos séculos XVI a XVIII*. *Revista Oriente*. Lisboa. Nº 7 (2003).
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Alguns aspectos náuticos da passagem do estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, segundo os relatos de Antonio Pigafetta e de outros cronistas seus contemporâneos”

A expedição iniciada por Fernando de Magalhães em 1519 e que foi concluída por Juan Sebastián de Elcano em 1522, foi uma consequência da partilha do mundo descoberto e por descobrir consagrada no Tratado de Tordesilhas e resultou das rivalidades ibéricas daquele tempo. A expedição foi um acontecimento relevante e tem sido objecto de inúmeros estudos, mas a evocação do seu 5º centenário tem dado origem a uma abundante produção de evocações, relatos, reportagens e análises interpretativas nos meios de comunicação social ibéricos e a diversas iniciativas de índole académica.

No texto que apresentamos não se pretende divulgar qualquer informação ainda desconhecida nem apresentar quaisquer novas interpretações, mas apenas enfatizar alguns aspectos náuticos relacionados com a descoberta da passagem do Estreito, depois chamado Estreito de Magalhães, que faz a ligação entre o oceano Atlântico e o mar do Sul, que o próprio Magalhães baptizou depois como oceano Pacífico.

A partir de uma breve análise dos resultados das viagens de exploração da margem ocidental do Atlântico e da interpretação da cartografia já conhecida dos territórios a que Vespúcio chamou o “Novo Mundo”, foram estudados os documentos coevos da expedição de Magalhães e avaliadas as dificuldades náuticas que experimentou na descoberta do estreito a que chamou Estreito de Todos-os-Santos, através de uma comparação sistemática com a cartografia actual daquela região.

A persistência e a forte convicção pessoal de Magalhães, mas também os conhecimentos náuticos já acumulados, permitiram vencer aquele grande desafio. Porém, a expedição de Magalhães iria encontrar muitos outros desafios.

Jorge Semedo de Matos

- Filiação institucional – Escola Naval/CINAV; Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História Moderna; História dos Descobrimentos; História Marítima; História da Náutica.
- Publicações – *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2018; Portugal, the West seafront of Europe. In BUCHET, Christian; LE BOUËDEC, Gérard (eds.) - *The Sea in History, The Early Modern World*. Suffolk: The Boydell Press, 2017, pp. 429-439.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Os caminhos do mar, das Filipinas ao Arquipélago, no tempo de Magalhães”

No princípio do século XVI, quando os portugueses chegaram a Malaca e quando Magalhães alcançou a Ilha de Cebu, no arquipélago que hoje tem a designação de Filipinas, todo o espaço do Oceano Índico Oriental e Pacífico, desde a Coreia e o Japão, a norte, até ao Arquipélago Indonésio, a sul, eram permanentemente sulcados por navios regionais transportando mercadorias diversas.

Esse intenso comércio, assentava numa teia densa de rotas marítimas, conhecidas à séculos, do que beneficiaram portugueses e Castelhanos, quando alcançaram estes mares. Magalhães, alcançou Cebu, perdendo a vida em Mactam, mas dois dos navios da sua armada continuaram a sua navegação, procurando pilotos locais e encontrando os caminhos de Burnei, das Molucas e, de seguida, de Timor. Da mesma forma, os portugueses navegaram pelos mesmos mares, demandando as mesmas ilhas em rotas que se cruzaram.

Das rotas marítimas e das suas particularidades, essencialmente entre a região das Filipinas, Bornéu, Molucas e Timor, darei conta nesta comunicação, salientando os desenvolvimentos e aproveitamentos que Portugal e Castela vieram a fazer das mesmas rotas, nas décadas que se seguiram.

António Costa Canas

- Filiação institucional – Escola Naval/CINAV; Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Ciência Náutica; História da Marinha.
- Publicações – *Os submarinos em Portugal*, Lisboa, Prefácio, 2009; *Naufrágios e Longitude*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2003.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“A longitude das Molucas – Uma longa história”

O Tratado de Tordesilhas «dividiu» o mundo em dois hemisférios: Portugal ficava com direitos para Este da linha divisória e os Reis Católicos para Oeste da mesma linha. Embora o Tratado apenas mencionasse a linha divisória do Atlântico, os dois hemisférios tocar-se-iam no «outro lado» do mundo e seria necessário definir aí a fronteira.

Fernão de Magalhães propôs a Carlos I, de Espanha, demonstrar que as Molucas, ilhas ricas em especiarias, se encontravam no hemisfério espanhol. Tendo recebido apoio do monarca, Magalhães iniciou em 1519 a viagem que viria a ficar famosa pelo facto de ter sido a primeira circum-navegação do globo.

No século XVI não existiam processos para determinar a longitude com rigor. Magalhães pediu a Rui Faleiro, um cosmógrafo português que fora com ele para Sevilha, para preparar umas instruções para determinação da longitude. A intenção era Faleiro integrar a expedição, mas por questões de saúde não embarcou. As observações de longitude, durante a viagem, foram realizadas por Andrés de San Martín.

Nesta comunicação serão apresentadas as propostas de Faleiro e os resultados obtidos por San Martín. A viagem não permitiu esclarecer se as Molucas pertenciam a Portugal ou a Espanha, pelo que se realizou a chamada Conferência de Badajoz-Elvas, para procurar esclarecer a questão. Embora a situação das ilhas não tenha sido completamente esclarecida, Portugal «comprou» o direito à posse das mesmas, e a cartografia posterior passou a considerar essas ilhas na esfera portuguesa. Apesar disso, quase um século depois a questão voltou a ser tema de uma acesa discussão entre dois cosmógrafos, Andrés Garcia de Céspedes, que colocava as ilhas no hemisfério espanhol e João Baptista Lavanha, que defendia que as mesmas eram portuguesas.

Amélia Polónia

- Filiação institucional – Universidade do Porto/CITCEM.
- Áreas de trabalho – Estudo de Redes Sociais e Económicas; Estudos Portuários; Comunidades Marítimas; Dinâmicas de Redes Informais e Auto-Organizadas.
- Publicações – *Connecting worlds. Production and circulation of knowledge in the First Global Age*. Newcastle: Cambridge Scholars, 2018 (ed.); *Seaports in the First Global Age. Portuguese agents, networks and interactions, 1500-1800*. Porto: UPorto Edições, 2017.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“«Ler» o projeto magalhânico à luz das teorias de cooperação: revisões historiográficas e incidências epistemológicas”

O objetivo da comunicação é o de analisar a biografia e a viagem de Fernão de Magalhães, não em termos de fronteiras e de rivalidades, mas em termos dos circuitos de transferências trans-imperiais viabilizadas pela circulação de agentes e de técnicos de navegação, que contribuíram para a construção de um mundo global a despeito dos jogos de rivalidades políticas que se jogavam entre as duas potências ibéricas.

Oscar Rodriguez

- Filiación institucional – Puerto de San Julián, Argentina.
- Áreas de trabajo – Buzo de gran profundidad; Navegación.



“Avances del proyecto Travesía Magallánica”

En ocasión de la II Reunión de la Red de Universidades Magallánicas (RUMA), celebrada en la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, en el mes de junio de 2018, se compartió el proyecto Travesía Magallánica, consistente en acondicionar un velero de tipo oceánico con una envergadura de 12 mts de eslora por 3 mts de manga, equiparlo para afrontar la circunnavegación del globo, recreando la travesía Magallanes-Elcano, definiendo navegar rumbo a Sevilla en noviembre del 2020.

El respaldo recibido, las gestiones incansables, el compromiso de mucha gente que desinteresada y generosamente colabora, el trabajo denodado permiten mostrar avances sustantivos. El barco “Don Luis”, comprado y reacondicionado, ya es realidad, partió desde Buenos Aires e hizo su mágica entrada a la Bahía de San Julián en abril del corriente año, luego de superar diferentes temporales y circunstancias marítimas propias de la navegación en los mares del sur.

Actualmente se está trabajando en el entrenamiento y selección de un grupo de jóvenes, quienes serán parte de la navegación. Respecto al equipamiento de tecnología y seguridad y el financiamiento para la logística de este importante desafío, se realizan gestiones ante diferentes referentes políticos partidarios (en Argentina este año hay elecciones nacionales para todos los niveles de gobierno).

En atención a las proyecciones que se vislumbran se destaca una invitación del club náutico CEDENA, de puerto Williams, para la regata desafío Cabo de Hornos 2020, en la que participarán barcos mayores a 30 pies. El velero Don Luis estará presente allí, para continuar en la difusión de su propósito: el de ser un embajador itinerante de la ciudad de Puerto San Julián, sus valores, su historia y su cultura, poniendo en valor el patrimonio cultural, el acervo marítimo e histórico, representando a Puerto San Julián.

Amândio Barros

- Filiação institucional – Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto; Universidade do Porto/CITCEM.
- Áreas de trabalho – História Marítima; História Portuária; História Económica e Social.
- Publicações – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016; *Os descobrimentos e as origens da convergência global*. Porto: Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa, 2015 (coord. científica); *A Morte que Vinha do Mar. Saúde e sanidade marítima num Porto Atlântico (Séculos XV - XVII)*. Lisboa: Fronteira do Caos, 2013.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Os pilotos do Estreito. Interesses europeus e navegação no Atlântico Sul no século XVI”

Entre muitas outras coisas que este simpósio discute, a viagem de Fernão de Magalhães-El Cano, da qual resultou a circum-navegação do mundo, dependeu do saber náutico dos mareantes que o acompanharam. Esses saberes estavam a ser desenvolvidos nos portos, desde finais da Idade Média, e a contratação dos marinheiros que integraram a expedição, em grande medida, teve em conta esse factor.

Este texto pretende identificar alguns pilotos que ficaram conhecidos pela 'descoberta' ou pela travessia do Estreito chamado de Magalhães, o seu perfil e os seus desempenhos. Desde Estêvão Gomes a Nuno da Silva, este já algumas décadas depois da primeira viagem, aquilo que estes homens fizeram a partir dos portos e das rotas comerciais que frequentavam, tornou-se fundamental para o conhecimento dos mares. Esse conhecimento foi explorado pelas potências que faziam depender o seu poder e prosperidade desse mesmo mar.

Sabemos muito pouco sobre estes homens e sobre estes assuntos. Assim, a revelação de dados inéditos sobre estes homens pode constituir um contributo válido para esta reunião científica.

José Manuel Garcia

- Filiação institucional – Gabinete de Estudos Olisiponenses da Câmara Municipal de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Expansão Portuguesa.
- Publicações – *Fernão de Magalhães: Lisboa e o início da mundialização*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2018; *O livro de Francisco Rodrigues: o primeiro atlas do mundo moderno*. Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008; *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 2007.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Fernão de Magalhães: o primeiro homem que navegou todos os oceanos”

O projeto proposto por Magalhães a Carlos I (futuro Carlos V) visava chegar às ilhas de Maluco por ocidente, que, segundo ele, estariam no hemisfério espanhol determinado pelo Tratado de Tordesilhas. Tal projeto foi aprovado pelo rei de Castela que acreditou na convicção de Magalhães de haver no sul da América uma ligação entre o oceano Atlântico e o “mar do Sul”. Tal passagem foi descoberta no chamado estreito de Magalhães o que permitiu de seguida ao grande navegador atravessar com grande ousadia todo o vasto oceano “nunca de antes navegado” a que chamou Pacífico. Magalhães provou experimentalmente que era possível percorrer toda a Terra por via marítima, pois ele já atravessara com os portugueses os oceanos Atlântico e Índico entre 1505 e 1512, tendo entretanto entrado em contacto com o oceano Pacífico pelo seu lado ocidental. Magalhães percorreu assim todos os mares que separavam os continentes transformando as naus numas pontes simbólicas que permitiam aos homens comunicarem com todas as partes da Terra e perceber que nela a humanidade era uma na sua diversidade.

O nosso propósito visa proceder a uma reflexão crítica e abrangente que seja reveladora da forma como foi possível a um homem com uma tenacidade inabalável e uma grande sabedoria da Arte de Navegar realizar viagens marítimas que permitiram alcançar o conhecimento do nosso planeta tal como ele é.

Francisco Valiñas

- Filiação institucional – Academia Uruguia de História Marítima e Fluvial.
- Áreas de trabalho – História Marítima; Teoria da Estratégia; Teoria Política.
- Publicações – *El Lobo Oriental*. Montevideo: [s.d.], 2019; *Imperialismo y navalismo como orígenes de la Primera Guerra Mundial*. Montevideo: Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, 2014.



“Espanha e Portugal: duas concepções geopolíticas da conquista”

Os processos da conquista espanhola e portuguesa desenvolveram-se distantes e separados por características geográficas intransponíveis, com exceção da área da bacia do Rio da Prata. Houve confronto de ambas as forças, criando uma linha de conflito que não desapareceria até o fim dos impérios que a geraram. A atitude hispânica era mais contenciosa, enquanto a lusitana de pressão constante. A princípio, o impulso respondeu a incentivos primários: a ocupação de regiões favoráveis ao assentamento, captura de índios para usá-los como escravos e o saque das missões jesuítas. Mais tarde, outras razões irão gradualmente juntar-se ao desejo português para ocupar o Rio Grande e a Banda Oriental, mas todos são baseados em duas condições básicas destes territórios: a fecundidade do solo e a sua posição geoestratégica..

Tomás Merino

- Filiação institucional – Instituto Nacional Browniano, Argentina.
- Áreas de trabalho – História Militar.
- Publicações – *Desde el 25 de mayo es Invencible la causa Americana. Combate Naval de San Nicolás de los Arroyos, 2 de marzo de 1811*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, 2011.



“Costa atlántica patagónica, exploración y desarrollo desde la expedición de Magallanes en 1520, hasta comienzos del siglo XXI”

Esta propuesta presenta la evolución de la actividad humana en las costas atlánticas patagónicas. Ubicadas en el Atlántico Sur, integran actualmente la República Argentina y abarcan desde el Río Colorado (39°40’S) al sur de la provincia de Buenos Aires hasta el Cabo Vírgenes (52°20’S) en la entrada oriental al “estrecho de Todos los Santos o de Magallanes”.

La Flota de Magallanes permaneció en esta región desde el 15 de febrero al 1° de noviembre de 1520. Estos más de ocho meses y medio representaron para Magallanes y sus hombres un gran desafío: invernar en un ambiente hostil; fallecieron varios tripulantes; se incrementaron los problemas de relaciones humanas, y sufrió la pérdida de la primera de las naves de la flota.

Desde entonces se sucedieron numerosas expediciones y hubo varios intentos para establecer poblaciones e integrar a la actividad civilizada esta región costera, pero las duras exigencias para la vida humana hicieron que tuvieran que pasar más de 250 años desde la hazaña de Magallanes para que fuese fundada en 1779 la primera población que perduraría hasta el presente.

Recién después de mediados del siglo XIX y por interés de las autoridades de Buenos Aires, avanzó la integración efectiva de esas tierras costeras a continuación de la “Campaña del Desierto”, y se convirtieron cerca de mediados del siglo XX en las provincias argentinas de Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

Desde fines del siglo XIX se fundaron poblaciones, se completó el conocimiento hidrográfico de la región, se establecieron vías de comunicaciones, se desarrolló la ganadería, la pesca y la explotación petrolera y minera; incrementándose en general la actividad humana, manteniendo este crecimiento en la actualidad.

Teresa Nobre de Carvalho

- Filiação institucional – CHAM/UNL-FCSH, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História e Filosofia da Ciência; História da Botânica.
- Publicações – *Os desafios de Garcia de Orta. Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*. Lisboa: Esfera do Caos, 2015.
- Membro Correspondente da Academia de Marinha, da Classe de Artes, Letras e Ciências.



“Observações sobre a flora exótica registada no relato de António Pigafetta”

No seu relato da viagem de circum-navegação, António Pigafetta registou a singularidade dos povos e dos espaços que visitou. Para além das descrições das gentes e das paisagens, o italiano assentou as curiosidades e exotismos do mundo natural. Observador atento da natureza, aludiu a numerosas espécies vegetais e animais, algumas novas e outras pouco conhecidas no Ocidente. Na sua relação da travessia dos oceanos, o viajante para além de árvores, frutas e ervas, descreveu insectos, aves, peixes e mamíferos.

Nesta intervenção analisarei as referências de António Pigafetta à natureza avistada no decurso da sua travessia dos oceanos. Darei particular ênfase ao mundo botânico. As espécies vegetais registadas sugerem que o italiano, para além de um observador atento, estava bem documentado. Partindo da análise de alguns textos então em circulação e que Pigafetta poderia ter consultado, procurarei identificar ecos das novidades coligidas pelo viajante em obras de História Natural posteriormente publicadas..

José Blanco Nuñez

- Filiação institucional – Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española.
- Áreas de trabalho – Circunnavegação Magalhães-Elcano.
- Publicações – MARTÍNEZ RUIZ, Enrique et al. - *Desvelando Horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano*. Madrid: Fundación Museo Naval, 2017-2019, 3 vols.; *A Reconquista da Baía - 1625: portugueses e espanhóis na defesa do Brasil*. Lisboa: Tribuna da História, 2006.
- Membro Associado da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Roteiros de Gonzálo Gómes de Espinosa e de J. S. Elcano de Ternate a Timor e de Timor a Sanlúcar de Barrameda com escala em Cabo Verde”

Analizaremos en detalle la derrota que completará la primera circunnavegación del Globo, con todos sus problemas de ejecución, náuticos, operativos y logísticos, las decisiones tomadas, las nuevas islas descubiertas, el difícilísimo paso por el cabo de Buen Esperanza, con el sufrimiento provocado por los famosos remolinos, el fracaso ante las costas del Senegal y el cambio horario en Cº Verde y la estratagema utilizada para repostar a la Victoria en la isla de Santiago, así como la enérgica reacción del Gobernador portugués que le obligó a salir picando los cables y, por fin, la utilización de la "Volta de Mina" para llegar a San Vicente y enseguida a Sanlúcar para remontar el Guadalquivir hasta Sevilla, a donde llegaron, en principio y en ese barco, 18 hombres de los 265 salidos de Sevilla y de los embarcados en diferentes puertos visitados.

Si navegar la Mar del Sur (el Pacífico) constituyó una hazaña increíble, donde todo sufrimiento humano tuvo cabida, esta navegación de regreso no estuvo ausente de parecidos padecimientos, aunque el arroz embarcado en Timor les permitiese llegar hasta la Isla de Santiago.

En fin resaltaremos la utilización por primera vez en la Historia, que se sepa, de una derrota que más tarde sería muy utilizada en el tráfico comercial del Indico.

Comentaremos, para finalizar, como la mar siguió llamando a aquellos hombres pues J.S. Elcano se volverá a embarcar en la expedición Loaysa de 1525 y morirá en el Pacífico quizás del temido "mal de Luanda" que es como los portugueses denominaban al terrible escorbuto.

José Manuel Malhão Pereira

- Filiação institucional – Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia, da FCUL; Academia de Marinha.
- Áreas de trabalho – História da Náutica; História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa.
- Publicações – *Roteiros Portugueses, Séculos XV a XVIII. Sua Gênese e Influência no Estudo da Hidrografia, da Meteorologia e do Magnetismo Terrestre*. Lisboa: Faculdade de Ciências, 2017; *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2013, 2 vols.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de Artes, Letras e Ciências.



“O condicionalismo físico do Pacífico, a viagem de Fernão de Magalhães e o futuro galeão de Manila”

A viagem de Fernão de Magalhães tinha, como principais objetivos, o esclarecimento das dúvidas relacionadas com os limites orientais da linha de Tordesilhas, e a descoberta de uma carreira da Índia por Oeste, complementando assim o plano de Cristóvão Colombo. A morte de Fernão de Magalhães, originou até certo ponto um vázio, ou pelo menos, uma acentuada quebra de poder na Armada, já fatigada com tão longas e penosas tiradas.

Depois de todas as vicissitudes que se seguiram aos contactos com as populações locais e com as autoridades portuguesas, houve uma tentativa de regresso pelo Pacífico Norte da nau Trinidad, que não se concretizou, por dificuldades meteorológicas.

O desconhecimento do condicionalismo físico do Pacífico Norte impossibilitou assim, o regresso dos navios aos portos da costa ocidental da América do Norte já ocupada pelos Espanhóis.

Estas dificuldades, originaram ainda o regresso a Sevilha, por Oeste, de Sebastian D’Elcano e da sua reduzida tripulação, obrigando-os a completar uma involuntária circumnavegação do globo terrestre, navegando ilegalmente em águas portuguesas, contariando assim as Instruções de Carlos I.

Atendendo ao exposto acima, será apresentado com algum detalhe o condicionalismo físico do Pacífico, de modo a que se interprete com mais rigor todas as dificuldades de carácter náutico encontrados nesta primeira tentativa de estabelecer, o mais tarde designado Galeão de Manila.

Manuel Lobato

- Filiação institucional – Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – Império Português na Ásia.
- Publicações – *Mestiçagens e identidades intercontinentais nos espaços lusófonos*. Braga: NICPRI, 2013; *Fortificações portuguesas e espanholas na Indonésia Oriental*. Lisboa: Prefácio-ALIAC, 2009.

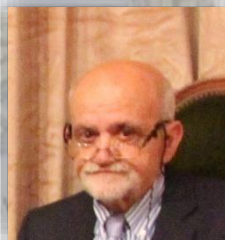


“Algumas (in)certezas a respeito das informações sobre o sueste asiático nas cartas perdidas de Francisco Serrão para Fernão de Magalhães”

Apesar de Fernão de Magalhães possuir um conhecimento direto e experiencial do sueste asiático, decorrente da sua participação na conquista de Malaca, na verdade as informações políticas e económicas de que dispunha a respeito das fontes das especiarias indonésias, motivo principal da empresa magalhânica, eram bastante limitadas. Após o seu regresso a Portugal vindo da sua primeira estadia na Ásia, e da sua subsequente passagem a Castela, tais conhecimentos foram-se progressivamente ampliando mediante novos informes enviados pelo seu amigo e companheiro de armas, Francisco Serrão, nas cartas que este lhe escreveu a partir dos arquipélagos de Banda e de Maluco. Embora a correspondência trocada entre estes dois "capitães da Índia" se tenha perdido, facto a que não foi estranha a apreensão em Ternate dos papéis de Francisco Serrão e sua posterior sonexação para evitar qualquer aproveitamento pela parte castelhana na disputa jurídica e diplomática conhecida por Junta de Badajoz-Elvas, não é inteiramente impossível especular em torno do seu eventual conteúdo. Esse o exercício que se propõe nesta comunicação.

Fernando Gomes Pedrosa

- Filiação institucional – Academia de Marinha, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História Marítima.
- Publicações – *O declínio do poder naval português. A Marinha, o Corso e a Pesca nos inícios do séc. XVII*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2009; *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2000.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“O armamento da armada de Fernão de Magalhães na viagem de Circum-Navegação”

A armada, formada por 5 navios, ia mal artilhada, apenas com peças de ferro forjado, quando na época os navios de guerra já andavam com peças de bronze, muito mais evoluídas. Levou 50 berços, 7 falcões, 3 roqueiras, 3 passa-muros, 50 escopetas, 50 quintais de pólvora, para uma viagem prevista de dois anos, e 14 bombardeiros, parece que todos estrangeiros. As viagens de descobrimento costumavam andar assim, mal artilhadas, como sucedeu na primeira de Vasco da Gama à Índia (1497-1499) e na primeira de Cristóvão Colombo à América (1492-1493).

Roqueiras e passa-muros eram as antiquadas bombardas de ferro forjado e retrocarga, com uma ou mais câmaras, que disparavam balas de pedra (as roqueiras) ou de ferro (os passa-muros). Em Portugal, constam em vários diplomas legislativos, desde 1552 até 1621, sobre o modo como os navios mercantes e de pesca deviam andar armados, e alguns autores, erradamente, consideram tratar-se armamento dos navios de guerra.

A palavra “passa-muro” foi aplicada também a outra peça muito diferente, de bronze, monobloco, sem câmara separada, muito pesada e muito comprida, mencionada pelo espanhol Diego Ufano em 1613, por Marcos Cerveira de Aguiar, que segue Diego Ufano, c. 1640, e pelo Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual, que cita Marcos Cerveira de Aguiar. Isto tem lançado uma grande confusão nos autores nacionais. A confusão é extensiva à palavra “roqueira”, que mais tarde passou a designar uma variedade de canhão pedreiro, o bacamarte e uma arma lançadora de rocas.

José Manuel Nuñez de la Fuente

- Filiação institucional – Rede Mundial de Cidades Magalhânicas, Espanha.
- Áreas de trabalho – História Moderna; Antropologia.
- Publicações – *Diário de Fernão de Magalhães: O homem que tudo viu e andou*. Lisboa: Temas e Debates, 2019; *El testamento de Adan*. Sevilla: Provitel, 2017 (Documentário).



“Primera Vuelta al Mundo. Narrativas y mensajes en busca de rumbo”

El lenguaje, ya sea en su forma coloquial o histórico-científica no suele ser inocente, de ahí que durante cinco siglos haya existido un intento de apropiación simbólica de los diferentes relatos (histórico, político, científico y cultural) acerca del viaje de Magallanes, por parte, no sólo de cronistas e historiadores, sino también de países y gobiernos.

Esta comunicación tratará de desvelar algunas de las claves que han sustentado los diferentes discursos a lo largo del tiempo mediante el uso de ciertas narrativas de ocultamiento y/o ensoñación, vertidas por historiografías surgidas desde planteamientos totalitarios o neoimperialistas, no sólo, pervirtiendo las fuentes documentales (crónicas, cédulas, relaciones e incluso cartografías), sino también, convirtiendo a figuras como Magallanes y Elcano en personajes malditos o héroes vitoriosos, según los casos e intereses. También se intentará poner alguna luz sobre ciertas dicotomías conceptuales engañosas, tales como, descubridores y descubiertos, el nosotros y los otros, etc. En suma, una aproximación al análisis de la etnicidad como banco de pruebas para la inducción de marginalidades culturales que aún perviven después de 500 años.

Ana Paula Avelar

- Filiação institucional – Universidade Aberta, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História Moderna e da Expansão; Estudos Coloniais; Estudos de Cultura.
- Publicações – *Figurações da Alteridade na cronística da Expansão*. Lisboa: Universidade Aberta, 2003; *Visões do Oriente - formas de sentir do Portugal do século XVI*. Lisboa: Colibri, 2002; *Fernão Lopes de Castanheda, cronista do governador Nuno da Cunha?*, Lisboa, Cosmos, 1999.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Fernão de Magalhães na historiografia ibérica do século XVI”

Ao longo do século XVI as monarquias ibéricas acolhem e protegem discursos historiográficos que inscrevem os seus discursos imperiais no seio de uma Europa que redefine as suas fronteiras territoriais e o domínio de novos espaços marítimos. A expedição de Fernão de Magalhães e a sua narrativa numa historiografia oficial concorreu para a exposição de um império, entendido como unidade política extensa, multiétnica ou multinacional, criada através da conquista, que se organizou tendo um centro dominante e multi-periferias subordinadas. Assim, expondo exactamente este enquadramento, para além de se analisar os discursos historiográficos ibéricos e os seus agentes visa-se desocultar como, nos discursos oficiais reinícolas ibéricos, se inscreveu Fernão de Magalhães na construção imperial de Carlos I de Espanha e como em Portugal se desenhou a ameaça que este constituiria ao poder imperial.

José Ramón Vallespín

- Filiação institucional – Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada Española.
- Áreas de trabalho – Geopolítica; Geoestrategia; História Marítima.
- Publicações – La seguridad en el espacio geoestratégico de la Península Arábiga. In VEGA FERNÁNDEZ, Enrique et al. – *Yemen. Situación actual y perspectivas de futuro*. Madrid: Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado – UNED, 2010.



“Castilla y Portugal, más cooperadores que competidores”

La celebración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo es una ocasión muy apropiada para revisar sucesivamente las relaciones entre Castilla y Portugal en la época de la gesta, la influencia que tuvieron sobre ella, y las consecuencias que sobre esas relaciones tuvo la ejecución de la propia expedición.

Por más que la revisión que se pretende hacer es estrictamente historiográfica, la polémica política surgida en España durante la pasada primavera por la participación de Portugal en la celebración del V Centenario no hace sino hacerla más oportuna, y sirve de testigo de proceso secular de distorsión de la historiografía de esas relaciones entre los dos reinos descubridores, iniciado con la separación de Portugal de lo que se viene llamando Monarquía Hispánica en 1640, más de una centuria después de la gesta de Magallanes y Elcano.

Los materiales más importantes de la revisión son el contenido de los sucesivos tratados entre Castilla y Portugal para repartirse las tierras descubiertas o por descubrir (principalmente los de Alcáçovas, Tordesillas y Zaragoza), y los registros de las acciones legales (en particular los apresamientos y detenciones de barcos y personas) en aplicación de esos tratados, y los intercambios de personas notables en las ciencias y práctica náutica de un reino a outro. Por más que, comparado con el actual, era ciertamente rudimentario, en la revisión se tendrá en cuenta la aplicación del derecho internacional marítimo vigente en la época. El objetivo es alcanzar una visión de las relaciones entre ambos reinos libre de las distorsiones producidas en la historiografía por su devenir político posterior.

Pablo Walker



- Filiación institucional – Universidad Nacional de la Patagonia Austral, Argentina.
- Áreas de trabajo – Historia Local/Regional; Escrita e Realización de Documentarios audiovisuales.
- Publicaciones – *Malvinas de Vernet al Gaucho Rivero*. Puerto San Julián: Laboratorio de Medios Audiovisuales de la UASJ, 2015 (Telefilme); *1892-1982; Dos Historias de Malvinas*. Puerto San Julián: Laboratorio de Medios Audiovisuales de la UASJ, 2011 (Telefilme).

“Isla Justicia, la isla equivocada. (Puerto San Julián)”

El puerto de San Julián, en la Patagonia argentina tuvo un protagonismo extraordinario en la primera circunnavegación del mundo, principalmente como escenario del novelesco motín y su sangrienta conjuración. La toponimia de la bahía refleja hoy su riquísima historia.

Luego de la estadía de la Armada magallánica, San Julián se convirtió en puerto de invernada o en sitio rendezvous de ulteriores expediciones; Drake (1578, invernada), Narborough (1671, rendezvous e invernada) y Anson (1741, rendezvous).

El topónimo más relevante es “Isla Justicia”, castellanización de “True Justice Island”, nombre impuesto en 1578 por Francis Drake (sobrino), evocando el ajusticiamiento realizado por su tío en esa isla, pero también en memoria de la ejecución de Quesada y descuartizamiento post mortem de Mendoza ordenados por Magallanes en 1520. Esta conferencia gira en torno a la tesis que el topónimo “Isla Justicia” fue asignado erróneamente a una isla distinta a la llamada True Justice Island, esa anomalía toponímica fue cristalizada por el levantamiento cartográfico de San Julián, hecho por el buque oceanográfico H.M.S. Beagle, al mando de Roberto FitzRoy (enero de 1834). El método usado para probar el equívoco consistió en una revisión de los diarios, testimonios, interrogatorios, crónicas, mapas y documentos asociados a las cinco expediciones implicadas, pudiendo determinarse con absoluta certeza cartográfica e histórica la localización de isla True Justice Island, que hoy lleva el impropio nombre de Islas Cormorán o Banco Cormorán.

João Abel da Fonseca

- Filiação institucional – Académico Correspondente da Academia Portuguesa da História e Sócio Correspondente da Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; História do Brasil.
- Publicações – Entradas Mayr, Hans [697-699]; Münzer, Jerónimo [752-754]; Salle, Antoine de la [928-930]; Varthema, Ludovicó de [1024-1026]. In *Dicionário da Expansão Portuguesa*, Vol. 2, dir. Francisco Contento Domingues. Lisboa: Círculo de Leitores, 2016.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“A viagem de Magalhães no *Bahr-I-Mohît*, o «Espelho dos Mares», de Sidi-Ali ben Hussein – um Roteiro do Mar das Índias, de 1554”

Sidi-Ali ben Hussein (Galata, 1498 - Constantinopla, 1563), também conhecido por Sidi-Ali Reis, a partir de finais de 1552, altura em que Solimão I, «o Magnífico», o nomeou comandante da armada otomana do Oceano Índico, foi, para além de um importante chefe naval, com relevo na marinha turca da época, um piloto, navegador e viajante versado em geografia, matemática, astronomia e náutica, autor de livros de viagens e de roteiros marítimos, bem como de obras de literatura e de teologia, destacando-se mesmo no campo da poesia, o que lhe valeu a alcunha de «Katib-al-Rumi». É precisamente no roteiro marítimo conhecido por «Bahr-I-Mohît», redigido em turco no ano de 1554, de cujo manuscrito chegaram até aos nossos dias duas cópias, que num dos capítulos, dos dez em que se divide a obra, que o autor vem a dedicar um artigo intitulado "Notícias sobre a «Terra Nova» situada ao fundo da Terra", em que refere: "Saiba-se antes de tudo que esta não pertence às quatro partes da Terra habitada ou aos Sete Climats. Foi há mais de 50 anos descoberta pelo povo de Portugal. [...] Este ponto chama-se Estreito de «Maghâlânîa», segundo o nome do capitãns (sic) que o descobriu". O artigo em apreço, se bem que de extensão limitada, encerra considerações que merecem atenção e estudo, representando uma das mais antigas alusões à viagem de Magalhães. O texto do «Bahr-I-Mohît», se bem que desconhecido até ao segundo quartel do século XIX, não logrou grande atenção por parte dos estudiosos na identificação desta referência, que assim perdurou até 1958, aquando da edição em português, se bem que, no presente, seja ainda praticamente desconhecida. Dedicaremos ao assunto um singelo bosquejo.

Mariano Cuesta Domingo

- Filiación institucional – Universidad Complutense de Madrid.
- Áreas de trabajo – História dos Descobrimentos.
- Publicações – Pinzón y las raíces hispánicas de Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*. Rio de Janeiro. Nº 462 (Jan./Mar. 2014), pp. 103-160; Vocación cartográfica de un militar profesional; Coello de Portugal. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*. Coimbra. Nº 14 (2014), pp. 297-329; *Inéditos de Náutica. Com os olhos no céu e os pés na Terra*. Lisboa: Academia de Marinha, 2010.



“Cartografía europea y mapas manipulados”

La premisa de considerar a los mapas como “ventana de la Historia” abrió una serie de posibilidades para su estudio, su metodología, intencionalidad, objetivos... tan variados como la propia factura de las obras. Básicamente se sostiene bajo una columna salomónica cuyas espirales son empirismo y experimentación; con frecuencia se simultanean en su realización y defensa, en su uso y exhibición. En los mapas puede percibirse lo que ofrecen de fidelidad o de manipulación, de verosimilitud o de certeza, especialmente en las cartas que fueron realizadas en tiempos de expansión. La época del “descubrimiento del Paso” fue especialmente significativa tanto en su retórica como en su cartografía.

Filipe Vieira de Castro

- Filiação institucional – Texas A&M University, E.U.A.
- Áreas de trabalho – Arqueologia Náutica; Antropologia; História da Construção Atlântica.
- Publicações – *The Pepper Wreck*. College Station: Texas A&M University Press, 2005; *A Nau de Portugal*. Lisboa: Prefácio, 2003.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Os Navios do Tempo de Fernão de Magalhães”

Apesar da vasta literatura publicada ao longo do último século sobre a viagem de Fernão de Magalhães, pouco se sabe sobre os navios da sua frota e, de forma generalizada, dos navios da primeira metade do século XVI. Nem a iconografia, nem a arqueologia e ainda menos os textos técnicos nos ilucidam muito sobre o desenho, a construção e o desempenho dos vários tipos de navios europeus que sulcaram os oceanos durante este período. A presente comunicação pretende constituir um sumário dos conhecimentos que possuímos sobre os navios de Magalhães.



Juan Manuel Santana Pérez

- Filiação institucional – Universidad de Las Palmas de Gran Canárias.
- Áreas de trabalho – Teoria da História; História Moderna.
- Publicações – *Paradigmas historiográficos contemporâneos*. Barquisimeto: Fundación Buría, 2005; *La puerta afortunada. Canarias en las relaciones hispano africanas ss. XVII y XVIII*. Madrid: La Catarata, 2002;



“Fernão de Magalhães e as ilhas africanas”

As ilhas tiveram um papel importante nesta primeira circumnavegação. Magalhães e os capitães partiram de Sanlúcar de Barrameda em 20 de setembro para o sul. Em 26 de setembro chegaram a Tenerife, Pigafetta diz que fizeram uma escala de três dias em um local que não especifica onde pegaram carne, carbonataram e fizeram água e depois se mudaram para uma enseada ao lado da Montanha Vermelha, em Abona, e lá eles passaram mais 2 dias, onde foram alimentados com peixes que obtiveram da resina dos pinheiros. Aqui eles adicionaram mais 4 tripulantes, incluindo o mestre Pedro Indarchi, que seria o único sobrevivente dos 4.

Nas Ilhas Canárias, ele faz alguns comentários como se não houvesse água, ele fala sobre a árvore em que a água cai nas nuvens. Ele diz que existem tubarões "que têm dentes terríveis e, se encontram um homem, o devoram".

Rui Manuel Loureiro

- Filiação institucional – CHAM/UNL-FCSH, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Expansão Ibérica.
- Publicações – *A biblioteca de Fernão de Magalhães*. Lisboa: Biblioteca Nacional, 2019; *Suma Oriental de Tomé Pires*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, 2017.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“Inquérito sobre as fontes do projecto de Fernão de Magalhães”

Passam em 2019 cinco séculos sobre a data da partida de Fernão de Magalhães de Sevilha, no comando de uma expedição espanhola que pretendia demandar as fabulosas Ilhas das Especiarias. O trânsfuga português, incompatibilizado com o monarca lusitano D. Manuel I, que lhe recusara a recompensa solicitada pelos muitos anos de serviços dedicados à Coroa lusitana, tinha passado a Espanha dois anos antes, e viera oferecer os seus serviços a Carlos I. Apresentava-lhe a proposta de alcançar as ilhas orientais da Insulíndia por uma rota ocidental, evitando navegar nas zonas que o Tratado de Tordesilhas, em 1494, decretara de influência portuguesa. Tratava-se, nem mais nem menos, de retomar o projeto indiano de Cristóvão Colombo, mas agora com novas bases, e a partir de um conhecimento mais desenvolvido da geografia da Ásia mais longínqua. Que tipo de fontes poderá Fernão de Magalhães ter utilizado para delinear a sua projetada rota ocidental para o Oriente?

Nunziatella Alessandrini

- Filiação institucional – CHAM/UNL-FCSH, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Expansão Portuguesa; Relações luso-italianas.
- Publicações – *Chiesa di Nostra Signora di Loreto 1518-2018. Una chiesa italiana in terra portoghese*. Lisboa: Fábrica da Igreja Italiana de Nossa Senhora do Loreto, 2018; *Di Buon affetto e commercio. Relações luso-italianas na idade moderna*. Lisboa: Cham, 2012.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“A tripulação «italiana» da armada de Fernão de Magalhães (1519-1522)”

A presença de mareantes e navegadores italianos tornou-se numa constante das explorações sistemáticas que a coroa portuguesa empreendeu no mar oceano a partir das primeiras décadas do século XV. Estes estrangeiros desenvolveram um papel de primeiro plano, quer ao serviço da coroa portuguesa, quer enquanto agentes de companhias comerciais italianas. Era conhecida a sua técnica na arte de navegar, o que os levou a participar nas maiores empresas marítimas de descobertas: no Atlântico, no Índico e, em 1519, no Pacífico. De facto, chefiados pelo capitão-mor português Fernão de Magalhães mas ao serviço de Carlos I, vinte e seis “italianos” vieram a fazer parte da tripulação dos cinco navios que, supostamente, deviam dar a volta ao mundo pelo Oeste: uma armada com uma história ainda para contar através dos percursos dos que a bordo tornaram possível uma empresa excepcional.

Alexandre da Costa Luís

- Filiação institucional – Universidade da Beira Interior, Portugal.
- Áreas de trabalho – História da Expansão Portuguesa; História da Cultura Portuguesa.
- Publicações – *A Língua Portuguesa no Mundo. Passado, Presente e Futuro*, (org.). Lisboa: Edições Colibri, 2016; *O Portugal Messiânico e Imperial de D. João II na Oração de Obediência dirigida a Inocêncio VIII em 1485*. Covilhã: LusoSofia:press, 2013.
- Membro Correspondente da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima.



“A viagem de Fernão de Magalhães no contexto da rivalidade luso-espanhola”

A partir dos finais do século XV e no decurso de Quinhentos, as relações de concorrência luso-espanholas ganharam outro fulgor, novos horizontes, inclusive um alcance planetário, de resto bem ilustrado pela assinatura, em 1494, do Tratado de Tordesilhas, tudo isto sem negarmos igualmente o surgimento de situações que propiciaram a colaboração entre estas duas potências.

Com a presente comunicação é, pois, nosso objetivo prioritário situar a viagem de Fernão de Magalhães no âmbito dessa rivalidade, focalizada, neste caso particular, em torno da disputa das Ilhas das Especiarias, sublinhando que a empresa conduzida pelo navegador português, realizada ao serviço de Espanha, não pode, independentemente dos interesses de ordem pessoal, ser dissociada da trajetória dos dois impérios ibéricos, dos atritos em eclosão, da lógica de crescimento que assentava na busca em aceder e dominar espaços que fossem fonte de prestígio, que fossem atrativos no campo económico, ou então que se destacassem pela sua valia estratégica e prática na hora de assegurar o necessário funcionamento da entidade imperial. Refira-se que a própria expedição de Magalhães, ao contribuir, desde logo, para uma ideia mais exata da superfície oceânica da Terra (mormente do Pacífico), acabou por influir nas dinâmicas imperiais. É sabido que, por cá, a intervenção do rei D. João III, cada vez mais calculista, moderna e nacional, levou os oceanos a alcançarem uma avultada e interessante centralidade no seio da política imperial portuguesa.

Pedro Flor

- Filiação institucional – Universidade Aberta/Instituto de História de Arte FCSH-UNL, Lisboa.
- Áreas de trabalho – História da Arte Portuguesa (época moderna); Estudos Orlisiponenses.
- Publicações – • "Simón Pereyans pintor da Nova Espanha em Lisboa (1558)". In LÓPEZ, María del Pilar e QUILES, Fernando – *Visiones renovadas del Barroco iberoamericano*. Sevilla: unBRCC, 2016, pp. 98 - 115; *A Arte do Retrato em Portugal nos séculos XV e XVI*. Lisboa: Assírio & Alvim, 2010.



“O que Magalhães viu - Arte em Lisboa no tempo de D. Manuel I”

A cidade que recebe a visita de Fernão Magalhães, vindo do norte, era ainda um local de feição medieval, onde as muralhas fernandinas marcavam com precisão os limites da urbe. No entanto, as primeiras reformas urbanísticas levadas a cabo por D. Manuel I e a construção de alguns dos mais marcantes edifícios do Renascimento em Lisboa marcavam a paisagem da cidade e todos os que a ela chegavam, sobretudo por via marítima. A comunicação centrar-se-á nos aspectos culturais e artísticos de Lisboa no primeiro quartel de Quinhentos e procurará caracterizar a capital do Império do ponto de vista imagético, numa época em que viu partir Fernão de Magalhães rumo a Espanha, para depois rumar às Molucas em 1519, não voltando a ver o circum-navegador.

Juan Marchena

- Filiação institucional – Universidad Pablo de Olavide Sevilla, Espanha.
- Áreas de trabalho – História das Américas.
- Publicações – *Vientos de Guerra. Apogeo y Crisis de la Real Armada. 1750-1823.* (ed.). Madrid: Ediciones 12 Calles, 2018, 3 Vols.
- Membro Associado da Academia de Marinha, da Classe de História Marítima; Coordenador da Red Mundial de Universidades Magallánicas para la Investigación, la Ciencia y la Cultura, RUMA.



“Depois da Grande Jornada. De Fernão de Magalhães a Sarmiento de Gamboa. As navegações castelhanas pelo Pacífico e a defesa do Estreito Sul. 1522-1586”

Concluídas em 1522, a primeira viagem de circunavegação que encerrou a expedição a especiaria enviada por Carlos V, foi organizada novas empresas com objetivos econômicos e políticos, no sentido de comercializar especiarias e, ao mesmo tempo, fortalecer as posições castelhanas nos mares do leste da Ásia, especialmente nas Molucas e nas Filipinas. Expedições não apenas organizadas pela Coroa, mas grupos de comerciantes, liderados várias vezes pelo próprio Cristóbal de Haro, reuniram companhias e formaram empresas para explorar os resultados da navegação de Magalhães. Da fachada do Pacífico da Nova Espanha, varias armadas também foram enviadas para o Ocidente, bem como do Istmo do Panamá. Pode-se dizer que o fracasso acompanhou muitas dessas navegações e empreendimentos, quando não geraram atritos e confrontos entre as duas coroas, castelhana e portuguesa, e seus súditos nessas disputadas regiões. Com o tratado de Saragoça chegou ao fim desses conflitos. Foi então aberta outra fase nessas navegações, visando a exploração das Ilhas Filipinas e seu uso como base para o comércio com o Oriente. Mas ficou claro para os castelhanos que o controle do recém-descoberto Estreito de Magalhães era agora uma tarefa urgente, supervisionando a passagem para o, até então, Pacífico Oceano. Houve tentativas de fundar cidades no sul do Chile a partir dos assentamentos em Valdivia e Chiloe, sem grandes sucessos, mas a passagem do corsário Francis Drake pelo estreito dos anos 80, depois devastando as costas sul-americanas, forçou o vice-reinado de Lima a procurar um solução para o problema, com o envio do um de seus navegadores mais destacados, Pedro Sarmiento de Gamboa, para relatar as possibilidades de colonização do Estreito de Magalhães.

MARIS PACIFICI,

*non solum ab Americis, sed et ab Asia
per hunc Oceanum, nosse posse*



MARIS ATLANTICI
SIVE MAR DEL NORT

Novia Hispania,

T V L L G O

Equinoctialis



*Nonne hoc velletis scire, quod
Magister noster, cum hinc abierit,
per hunc Oceanum, non VICTORIA, sed
VICTORIA, nonne scitis, nonne?*

DEL

Archip.
Luzon
M. S. Luzon

PATROCÍNIO



Associação Mutualista
Montepio
Juntos por todos

 **LUSITANIAVIDA**

Grupo Montepio

PARCERIAS



MAGALHÃES

500 ANOS DA CIRCUM-NAVEGAÇÃO



Red Mundial de Universidades Magalhânicas
Para la Investigación, la Ciencia y la Cultura
Rede Mundial de Universidades Magalhânicas