

LENINE PINTO

VASCO DA GAMA PASSOU POR AQUI!



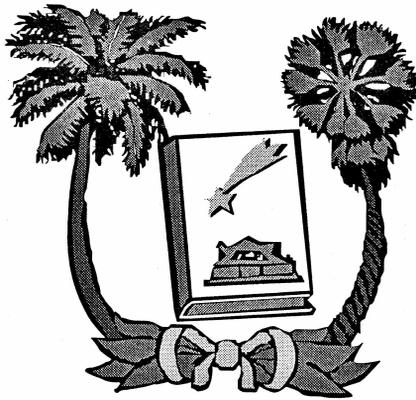
Discurso de posse no Instituto Histórico e Geográfico
do Rio Grande do Norte



Natal/RN, 18 de janeiro de 2007

LENINE PINTO

VASCO DA GAMA
PASSOU POR AQUI!



I.H.G./RN

Discurso de posse no Instituto Histórico e Geográfico
do Rio Grande do Norte

“Tu não podes passar uma vida a estudar um assunto e, de cada vez que um destes paspalhos sai à liça, tens de voltar ao princípio, perder um tempo enorme a relançar as toneladas de papel que estão escritas, voltar ao princípio da argumentação e repetir o que já repetiste centenas de vezes.”

(Jorge Matos, lusonautica@yahoogroups.com,
Friday, November 17, 2006, 12:04 AM)

A esquadra dos arcanjos. No sábado 8 de julho de 1497, acompanhado por Bartolomeu Dias e depois de

CAPA:

Retrato póstumo de VASCO DA GAMA, © Roger-Violett, *in*
Vasco de Gama,
de Geneviève Bouchon, editora Fayard, Paris, 1997, p. 198.

A esquadra dos arcanjos. No sábado 8 de julho de 1497, acompanhado por Bartolomeu Dias e depois de uma noite de orações na capela do Restelo, em Lisboa, Vasco da Gama levantou ferros diretamente à ilha de Santiago, no arquipélago do Cabo Verde, *prezando a Deus nosso Senhor que o deixasse acabar em seu santo serviço.*¹

A frota sob seu comando, denominada por Geneviève Buchon de *esquadra dos arcanjos*,² compunha-se basicamente de duas caravelas novíssimas, de casco abaulado, altos castelos de popa, medindo cada uma cerca de 25 metros, deslocando peso bruto equivalente a cem tonéis - quase tão grandes como naus! – ademais de guarnecidas por pequenos canhões de grosso calibre, ou *bombardas*, e arvorearem mastros diversos para içar panos bastardos: uma mistura de velas latinas e quadradas, as primeiras, triangulares, indispensáveis à navegação de bolina contra o vento; as quadradas, originárias dos países nórdicos, mais resistentes aos temporais e que ganhavam, quando enfunadas, a aparência redonda que lhes valeu o apelido de *navios redondos*. Receberam essas caravelas os nomes de *S. Gabriel* e *S. Rafael*, vindo a elas juntar-se um navio de apoio, ou *nau de mantimentos* (dispensado após o arroteio pelo Atlântico, e que seria desmontado na angra de São Braz depois de passado o Cabo da Boa Esperança) mais o pequeno “Bérrio” - comprado pelo italiano Bartolomeo Marchioni - provável financiador da

expedição - com o evidente propósito de mandar prepostos seus a espioná-la, o qual foi rebatizado como *S. Miguel*, conforme sugestão de Gaspar Correia.³ Há dúvida, porém: a trilogia se completara com o navio destinado a levar os mantimentos.⁴

Afirmam alguns autores que não teriam pintado nas velas desses navios a habitual Cruz de Cristo, para despistar as gentes estrangeiras nos lugares por onde passariam, pois este símbolo poderia identifica-los, provocando represálias.⁵ É provável que já soubessem em Lisboa dessa hostilidade, por causa de alguns caravelistas que teriam incursionado secretamente ao Índico, de permeio às viagens de Diogo Cão (1485) e Bartolomeu Dias (1487) do que dá notícia relatos dos árabes Ibn Majid e Katub Nahrawali sobre afundamentos ocorridos no estreito de Sofala por volta de 1486, vitimando “portugueses malditos, *da nação dos francos malditos*” (como eram chamados, num resquício do ódio devotado aos primeiros *Cruzados*, originários da França) e “cujas hordas haviam chegado ao Índico vindos pelo Mar Tenebroso...” mas assim mesmo “continuaram a procurar informações sobre esse nosso mar.”⁶

Sustenta tal hipótese o fato de Vasco da Gama, ter “ultrapassado pelo largo a região de Sofala,”⁷ decerto para evitar a ocorrência de novos acidentes; e, afinal, a artimanha das velas brancas deu certo, pois os muçulmanos confundia-os com mouros de alguma outra

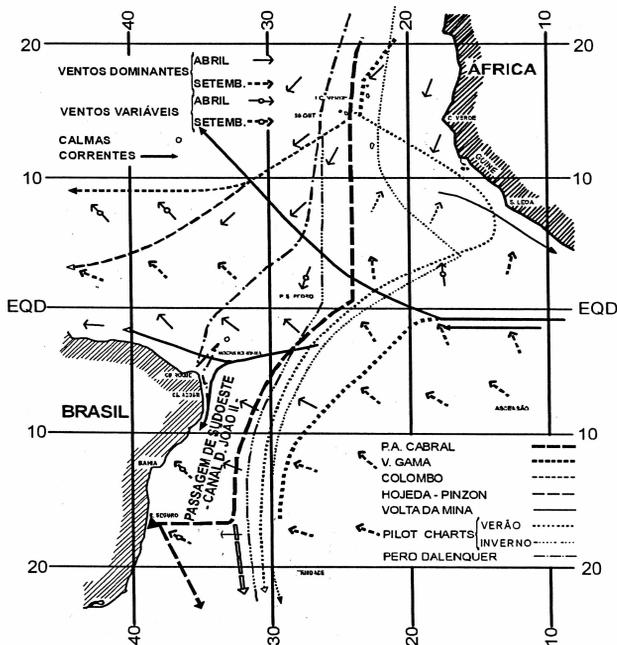
parte e “nos perguntavam se vínhamos da Turquia, pedindo que lhes mostrássemos os arcos da nossa terra e os livros de nossa lei,” como informa Neves Águas.⁸

A teoria da dupla curva. Ao partirem de Santiago, dia 3 de agosto, os *Arcanjos* executaram a *dupla curva* arquitetada em 1898 por Ravenstein – tradutor do *Roteiro* para o inglês – e considerada por Gago Coutinho como exemplo bem definido de derrota em dois ramos, tendo no primeiro deles a frota descido em semicírculo ao paralelo do Cabo Palmas,⁹ na antiga Serra Leoa, aonde despediram-se de Bartolomeu Dias cujo destino era o enclave de São Jorge da Mina (no atual Gana) no golfo da Guiné, ou talvez porque quisesse ele demonstrar a seu pupilo que desse ponto, “o mais a leste possível,” os navios deveriam começar “o arco que contorna a região da monção do Sul e do alisado do Sueste no Atlântico Sul,”¹⁰ até serem colhidos *muito ao largo da costa de África pelos ventos escassos do Sul* (...) que os faria “descair para a costa do Brasil...”¹¹

Desse modo, na etapa seguinte ao invés de seguir direto para o Cabo da Boa Esperança via Atlântico Central, no rumo denominado por Morison de “latitude de navegação *old fashioned*” (antiquada)¹² Vasco da Gama virou a concavidade da curva contra a África para *aproximar-se da costa do Brasil e (dalí) dirigir-se ao Sul do Cabo*; como haveria de ser feito depois dele por quase todos os navios, mesmo quando partiam de Lisboa

envolvendo o trecho do litoral brasileiro que vai dos 5° (Calcanhar/S. Roque) aos 10° (adiante de S^{to}. Agostinho) e que passou a ser conhecida como *passagem de Sudoeste*, ou “Volta do Brasil.”

A PASSAGEM DE SUDOESTE



A *Passagem de Sudoeste*, entre a área Calcanhar/S.Roque (RN) e proximidades de S^{to}. Agostinho (PE) e Coruripe (AL), no mapa de (supostas) rotas pela Volta do Mar elaborado pelo almirante Idalino Costa Brochado em **Descobrimto do Atlântico**, Ed. Gráfica Portuguesa Ltda., Lisboa, 1958, pag. 113.

Um fato insólito. Apesar de todas essas certezas, fundadas em fatos náuticos e dados históricos comprovados, a 22 de agosto Álvaro Velho - a quem se atribui a elaboração do *Roteiro*, ou “diário de bordo” da viagem de Vasco da Gama – registrou que naquela data a frota velejava *a bem oitocentos léguas em mar*, quando viram uma baleia e depois “acharam muitas outras e umas que se chamam quoquas,” lembrando ainda que ao anoitecer do dia anterior foram sobrevoados por “aves feitas como garções” (grandes garças) que “tiravam contra o su-sueste muito rijas”, isto é, batendo asas apressadamente “como aves que iam para terra,” um cândido e óbvio assentamento,²² para daí em diante suspender “todos os registros de atividades da frota,” dessa forma omitidos por mais de dois meses, até 27 de outubro, como denuncia a historiadora francesa Geneviève Bouchon.²³

Ora, se ao dobrar por Serra Leoa adotara Vasco da Gama aquele rumo *ao sul e a quarta do sudoeste*, quando atingiu essas oitocentas léguas em mar teria então *montado com o vento e a corrente ali dominantes a costa mais oriental do Brasil*, e já deveria estar avistando as matas de pau-brasil na área Calcanhar/São Roque, por onde se iniciava a *passagem de Sudoeste*, seu objetivo natural, posto que dali avante era só adiantar-se ao cabo de S^{to}. Agostinho, para ir pouco a pouco se afastando “dessa costa até passar próximo dos Abrolhos, entre eles e a Ilha da Trindade,”²⁴ já integrado à *Corrente de*

Benguela que circula por espaço ovalado entre os cabos da Boa Esperança e S. Roque,²⁵ e cujo fluxo pertence àquelas “variações da corrente do Atlântico Sul que a maior parte das vezes se dirigia para leste, lançando as naus no coração do Índico, para lá de Madagascar e das ilhas Mascarenhas,” segundo a Sra. Bouchon.²⁶ Ou seja, cumprindo a tarefa de adentrar o mar da Índia, depois de ter vencido muito por fora o Cabo da Boa Esperança.

Era esta a eficiente e secreta manobra que determinara o silêncio de Álvaro Velho, na forma da *política de sigilo* que, sob a tutela da Ordem de Cristo, regia a expansão marítima portuguesa, objetivando resguardar o conhecimento sobre os desvios essenciais à fuga da adversidade dos ventos e correntezas, que na lição de Amir Klink “sobem fortes a costa da África, constituindo firme obstáculo para os barcos que seguissem costeando em direção ao sul.”²⁷ Dessa forma, a utilíssima *passagem de sudoeste* afastou a concorrência do caminho para Oriente por cerca de vinte anos, até que outro português, Fernão de Magalhães, descobrisse a passagem pelo estreito antártico batizado com seu nome.

Geneviève Buchon lembra que o segredo dessa volta pela América do Sul (quer dizer, pelo Saliente Nordeste brasileiro) foi tão rigorosamente guardado, que Américo Vespúcio, “mesmo bem informado, afirmava nos anos 1500 que Vasco da Gama tinha atingido a Índia navegando ao longo da costa africana.”²⁸

Mas, voltemos às aves, aos *garções* - grandes garças aqui chamadas de “garças africanas” - das quais existe ainda hoje uma colônia delas no Atol das Rocas, fronteiro à praia de Touros, conforme contou-me o pesquisador Humberto Teixeira. Certamente estavam elas anunciando a aproximação do nosso litoral, pois “los Portuguezes habian descubierto la maior parte de sus Islas por el juicio y vuelo de semejantes pajaros,” como relatou Cristóvão Colombo a seu filho Fernando, reconhecendo Gago Coutinho: “aqueles pássaros, amigos dos portugueses, que Colombo conta que lhes ensinaram as ilhas do largo, não vieram decerto buscar aos navios de Vasco da Gama na costa da África,”²⁹ porquanto se velejavam a *bem oitocentas léguas em mar*, essa distancia corresponde àquelas “cerca de setecentas léguas” do trajeto direto entre Bezenágue (atual Dacar) e o cabo S. Roque, por coincidência o mesmo curso que seria percorrido por Vespúcio em 1501.³⁰ Deve-se, na hipótese, considerar que Vasco d Gama volteou da ilha de Santiago à Serra Leoa, de onde só então infletiu ao mar de largo. Ademais, havia discrepâncias nas medidas, geralmente muito diferentes por variarem de país para país, por vezes de ano para ano, além de serem difíceis de apurar por falta de sextantes e cronômetros. O valor do grau terrestre, por exemplo, não coincidia entre Duarte Pacheco (106,56km) e Colombo (84km)³¹ ambos oriundos do mesmo círculo de Sagres, e continua não batendo nos nossos dias: 111km para Cortesão; 109,4km nos cálculos de Dava Sobel.³²

Quem estava convencido. Para Oskar Peschel, “Vasco da Gama achava-se a 800 milhas da costa africana, isto é, a 45° ao Ocidente do Sul da África. Se então não descobriu o Brasil, deve-se talvez a circunstâncias insignificantes.”³¹ Capistrano de Abreu, como já vimos, é incisivo: “... Vasco da Gama teve não suspeita, como nos assegura Camões, mas certeza de uma terra ainda não conhecida.”³³

Aliás, nas *Instruções* acrescentadas por D. Manuel ao *Regimento* da viagem de Cabral, está dito que “esta é a maneira que pareceu a Vasco da Gama deve ter Pedro Álvares Cabral em sua ida...”³⁴ afirmando Armand d’Avezac que nesse derradeiro aconselhamento “já está implícito o descobrimento do Brasil e a melhor prova disso é a freqüência com que aqui vieram ter os que (o) seguiram, a começar [pelo próprio] Cabral em 1500 e João da Nova em 1501.”³⁵

Todavia, a matéria não é pacífica. Zelosos quanto aos dogmas de sua História, autores portugueses dos séculos XIX e XX discutem à larga o *Roteiro* e os ensinamentos de Carlos Coimbra, Armando Souza Gomes, Fontoura da Costa, Duarte Leite, Jaime Cortesão, Comandante Lopes de Mendonça, e do almirante Gago Coutinho,³⁶ a cujas idéias veio somar-se o também almirante Costa Brochado.

Há quem queira “emendar” a data de 22 de agosto para 22 de outubro; diz-se que aquela data “é de se crer adulterada;” considera-se o andamento da frota “um lapso”; que “devia estar ainda no hemisfério Norte, poucos graus acima do Equador;” ou que devia “achar-se então a 30° de Latitude Sul e 15° de Longitude a Oeste de Greenwich;” pergunta-se de onde deveria ser “contado” aquele afastamento de oitocentas léguas: se de Lisboa ou da ilha de Santiago; qual a verdadeira sinonímia de “em mar,” “ao “mar” e “por mar;” se ao invés de guinar para o Brasil, a frota não teria descambado para o “derradeiro troço da costa ocidental africana;” que as aves “não voaram” no rumo Sul-Sudoeste; que o “vão far-se-ia provavelmente para a ilha de Tristão da Cunha.” Finalmente, há até quem negue o aparecimento de baleias, porquanto 15° de latitude meridional seria “o limite extremo a que chegam as baleias no hemisfério austral.”³⁷

O *Roteiro*, felizmente, dá nome a “umas que se chamam *quoquas*”, que José Pedro Machado e Viriato Campos em extensa e erudita nota identificam como cachalotes,³⁸ a mesma espécie que, apesar de ameaçada de extinção pela indústria pesqueira da Paraíba, que a caçou maciçamente até 1977, conseguiu sobreviver com outros nove tipos de cetáceos que voltaram a habitar ou freqüentar o Saliente Nordestino, como revela reportagem de VEJA baseada numa pesquisa de biólogos e oceanógrafos realizada em 1998, com apoio da nossa

Marinha-de-Guerra.³⁹ Por sinal, as cachalotes expellem uma secreção gelatinosa (*âmbar gris*) usada até fins do século XIX como fixador de perfumes⁴⁰, e a praia potiguar era o lugar preferido pela pirataria francesa para a coleta e secagem dessa secreção, restando ainda hoje as ruínas de uma casa de pedra, para esse fim, nos altos entre Pium e Pirangi..

Um tempo muito longo. Vasco da Gama gastou, afinal, um tempo exorbitante de viagem entre Santiago do Cabo Verde e a baía de Santa Helena, apenas trinta léguas *à ré* do Cabo da Boa Esperança pelas leituras do piloto Pero Dalenquer,⁴¹ e o professor Francisco Contente Domingues, da Universidade de Lisboa e coordenador do grupo de pesquisas **LusoNautica**, culpa esse atraso pela saída da frota, fora de época: “nada menos de quatro meses e a viagem demorou muito mais do que aconteceria depois, normalmente, na rotina da Carreira”⁴² [ou *caminho*: **Carreira da Índia**, como passou a ser denominada a linha permanente de navegação.] Segundo o Comandante Henrique Lopes de Mendonça, os navios daquela época “só em condições raríssimas” excediam 12 milhas por hora, mas mesmo assim gastaram tempo demais para uma singradura direta, sem escalas, que deveria estimar-se entre um e dois meses, não em noventa e cinco dias.⁴³

Escorbuto. Geviève Buchon, que desvendara o mistério da supressão, no *Roteiro*, de todos os registros de

atividades da frota,⁴⁴ credita tal demora a indícios de que Vasco da Gama estaria, discretamente, no Brasil, pois mesmo admitindo-se a existência de muitas abóboras, cebolas e favas a bordo de seus navios, tais gêneros teriam perdido seus valores alimentícios, não mais supririam as carências vitamínicas, e o escorbuto teria se manifestado “com suas conseqüências mortais” em sessenta e oito dias; se alastrado de modo irremediável ao cabo de oitenta e cinco e, passados cento e onze dias, não haveria sobreviventes.⁴⁵

O escorbuto, ou *mal de Luanda*, fazia inchar os pés, as mãos, e crescer tanto as gengivas sobre os dentes, que os marinheiros nem podiam comer. Quando tinham o que comer, pois, segundo Morison, “o grande problema das viagens ao Sul era a fome, da qual decorria a inanição; e a falta de alimentos frescos, do que resultavam as mortes por escorbuto.”⁴⁶ Rui Rasquilho evoca os “muitos dos nossos que morreram de gengivas podres a sair da boca já sem dentes, por via da carne e do peixe de salmora que apodrecera há muito nas barricas, no fundo dos porões.”⁴⁷ Por sua vez, o Comandante Oliveira Belo diz que o mormaço nas regiões equatoriais e esses alimentos conservados em sal instigavam a sede, “obrigando as tripulações a beber muita água, e isto facilitava os surtos da doença.”⁴⁸

Os surtos freqüentes desse mal eram contornados, aleatoriamente, durante as *aguadas*, porque além das

atividades de rotina, como lavar conveses e porões, fazer consertos, cortar lenha, pescar, caçar animais silvestres, e tomar *refresco* (banho e descanso) os marinheiros colhiam os vegetais e frutos (agrião, repolho azedo, laranja e limões) que James Cook viria a comprovar, já no século XVII, essenciais para cortar os males da tenebrosa doença.⁴⁹

Enfim, Vasco da Gama completou, oficialmente, a travessia, ao *lançar âncora* na baía de Santa Helena em 8 de novembro, sem que tivesse registrado, até então, nenhum caso de escorbuto nem lhe faltasse alimentos, pois seus homens cuidaram apenas das fainas de limpeza, conserto das velas e embarque de lenha, como revela o **Roteiro**: “estivemos oito dias limpando os navios, corrigindo as velas e tomando lenha.” Repete-o: “tanto que tivemos nossos navios aparelhados e limpos, e lenha tomada, nos partimos desta terra na manhã da quinta-feira 16 de novembro.”⁵⁰ Negligenciaram o provisionamento de água e víveres: como é que pode?

Na tarde do dia 25 desse mesmo mês, ancoraram na angra de São Brás, onde ao invés de provisionar-se, *desfizeram a nau que levava os mantimentos* “e os recolhemos aos navios.”⁵¹ Sinal de que, por incrível que pareça, ainda sobravam víveres. E, tanto assim, que se deram à pachorra de esperar até o dia 6 de dezembro para só então se abastecerem de água. Desta vez apenas de água!... sem esquecerem, contudo, de colocar uma

cruz *muito alta*, feita do mastro de uma vela da mezena, e um *padrão* de posse, “em a dita angra de São Brás.”⁵²

Exatamente o mesmo procedimento que viria a ser adotado por Cabral em Vera Cruz, chantando uma cruz tão pesada que alguns índios “se foram meter debaixo dela para nos ajudar,” e pregaram nela “as armas e as divisas de Vossa Alteza,” pelo relato de Caminha⁵³ - ou seja: as *quinas* (símbolo da realeza) e a cruz de Cristo - que estavam, sim, gravadas num marco de pedra (ou *padrão*) ladeado “de cada lado por duas outras pedras da mesma qualidade, porém completamente lisas” a que Câmara Cascudo chama de *testemunhas* ou *tenentes*.⁵⁴ Estamos falando do Marco de Touros!

Registre-se, para finalizar, que nos deslocamentos pelo Índico a frota de Vasco da Gama foi acometida duas vezes pelo mal de Luanda. A primeira, à caminho de Calicut entre janeiro e fevereiro de 1499, quando subiam o rio a que deram o nome de rio *dos Bons Sinais* (Zambeze?) e tiveram de parar para conserto do mastro da *S. Rafael*; a segunda, ocorrida na viagem de volta, após setenta dias da escala em Angediva. Dentre suas vítimas, o piloto-mor Pero Dalenquer, “sepultado no mar da Índia que, com [Bartolomeu] Dias, tinha visto, pela primeira vez, em 1487.”⁵⁵.

NOTAS:

¹ Neves Águas, **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama**, p. 19; ² Geneviève Bouchon, **Vasco de Gama** (edição francesa) doravante VG pp. 157 e 160; ³ Damião Peres, **História dos Descobrimientos Portugueses**, 2ª edição, HDP p. 368; ⁴ José Luís Conceição Silva, **Os Painéis de D. Afonso V e o Futuro do Brasil**, OPFB p. 243; ⁵ Neves Águas, **O Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama**, ORVVG p. 39, nota nº 117; ⁶ Bouchon, VG pp. 84-85; ⁷ Peres, HDP p. 395; ⁸ Neves Águas, ob.cit. p. 39 e nota nº 117; ⁹ Alm. Gago Coutinho, **O Roteiro da Viagem de Vasco da Gama nos Lusíadas**, ORVVGL pp. 31-32; ¹⁰ Coutinho, ORVVGL p. 32; ¹¹ Coutinho, ORVVGL pp. 4 e 33; ¹² Alm. Samuel E. Morison, **The European Discovery of América/The Southern Voyages**, TEDA/Sul p. 144; ¹³ Alm. Costa Brochado, **Descobrimto do Atlântico**, DA p. 68 e **Roteiro**, p.20;; ¹⁴ Brochado, DA p. 65; ¹⁵ Brochado, DA *ibid, ibid.* ; ¹⁶ Prestage, **The Portuguese Pioneers**, TPP pp. X e XI; ¹⁷ Capistrano de Abreu, **O Descobrimto do Brasil**, ODB p. 37, e referência à passagem de Vasco da Gama por uma “terra não conhecida”, na *estância* IV do Canto V dos **Lusíadas**, cfme. Malheiros, HCPB/*Introdução*, vol I, p. XXII; ¹⁸ Virgílio Arruda, **Presença de Cabral nas Rotas do Futuro**, pp. 206-207; ¹⁹ Edward J. Goodman, **The Explorers of South America**, TESA p. 16; ²⁰ Cortesão, **História do Brasil nos Velhos Mapas**, vol. I, HBVM p. 193; ²¹ Alm. Costa Brochado, **Descobrimto do Atlântico**, DA p. 60, e mapa da p. 113; ²² **Roteiro**, pp. 20-21; ²³ Bouchon, VG p. 93; ²⁴ Oliveira Belo, **Algumas Verdades Acerca do Descobrimto do Brasil**, AVDB p. 8; ²⁵ Amir Klink, **Cem Dias entre o Céu eo Mar**, CDCM, pp. 22 e-53; ²⁶ Bouchon, VG p. 85; ²⁷ Amir Klink, **Cem Dias entre o Céu e o Mar**, p. 53; ²⁸ Bouchon, VG, p. 112; ²⁹ Coutinho, ORVVGL p. 31; ³⁰ Vespúcio, carta **Mundus Novus**, em Riccardo

Fontana, **O Brasil de Américo Vespúcio**, OBAV p. 104; ³¹ Cortesão, **Velhos Mapas**, p. 112, ³² Dava Sobel, **Longitude**, p. 64; ³³ Oskar Peschel, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, apud Capistrano de Abreu, **Descobrimento do Brasil e seu Desenvolvimento no Século XVI**, pp. 40-41; ³⁴ Capistrano de Abreu, ODB p. 37; ³⁵ Apud Fontoura da Costa, **Os Sete Únicos Documentos de 1500, conservados em Lisboa, referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral**, p. 17; ³⁶ D' Avezac, *Relation Authentique du Voyage du Capitaine Gonneville*, apud Capistrano de Abreu, ODB p. 37; ³⁷ Peres, HDP pp. 377 a 391; ³⁸ Henrique Lopes de Mendonça, **Do Restelo a Ver Cruz.**, DRVC em HCPB vol. II, p. 70; ³⁹ **Roteiro**, p. 21, nota nº 17; ⁴⁰ Alexandre Mansur, reportagem “**Está Sobrando Baleia**”, na revista VEJA, ed. de 21.10.1998; ⁴¹ Entrevista do perfumista francês Jean J. Kerléo à revista VEJA, ed. de 12.6.96, ⁴² Costa Brochado, DA p. 68; ⁴³ Francisco Contente Domingues, *Horizontes Mentais dos Homens do Mar no Século XVI*, em **Viagens e Viajantes no Atlântico Quinhentista**, p. 206; ⁴⁴ Lopes de Mendonça, DRVC p. 69; ⁴⁵ Bouchon, VG p. 114; ⁴⁶ Rui Rasquilho, **Portugal e o Mar**, p. 16; ⁴⁷ Morison, **The European Discovery of América/The Southern Voyages**, TEDA/Sul, p. VIII; ⁴⁸ Cmte. Oliveira Belo, AVDB p. 8. ⁴⁹ **Roteiro**, pp. 21 e 24; ⁵⁰ **Roteiro**, p. 25; ⁵¹ **Roteiro**, p. 28; ⁵² **Roteiro**, p. 43; ⁵³ Cortesão, **A Carta de Pêro Vaz de Caminha**, ACPVC p. 172; ⁵⁴ Luís da Câmara Cascudo, **O Marco Colonial do Rio Grande do Norte**, na revista *O Galo*, agosto de 1991, p. 5; e Oswaldo Câmara de Souza, **Acervo do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Norte**, ed. da Fundação José Augusto, Natal, 1981, p. 18; ⁵⁵ Brochado, DA p. 88.

BIBLIOGRAFIA

Águas, Neves - **Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama**, Publicações Europa-América, Mem Martins, Portugal, s/d.

Arruda, Virgílio **Presença de Cabral nas Rotas do Futuro**, Junta Distrital de Santarém, 1972.

Abreu, Capistrano de - **O Descobrimento do Brasil**, Ed. Civilização Brasileira/MEC, 2ª. edição, Rio, 1976.

Bello, Comandante Luiz Alves de Oliveira - **Algumas Verdades Acerca do Descobrimento do Brasil**, Imprensa Naval, Rio, 1944.

Bouchon, Geneviève - **Vasco de Gama**, Fayard, Paris, 1997.

Britannica, Enciclopædia em CD-ROM – verbete *Cook, James/Voyages and discoveries*.

Brochado, Alm. Idalino Costa - **Descobrimento do Atlântico**, Ed. Gráfica Portuguesa Ltda., Lisboa, 1958.

Cascudo, Luís da Câmara – *Relatório da Comissão do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, publicado pela Revista do IHGRN em 27.08.1928, e reproduzido como **O Marco Colonial do Rio Grande do Norte**, em *O Galo*. Ano IV, nº 1, ed. pela Fundação José Augusto, Natal, 1991.

Cortesão, Jaime – **A Carta de Pêro Vaz de Caminha**, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1994.

_____ - **História do Brasil nos Velhos Mapas**, MRE/Inst. Rio Branco, Rio, 1965.

Costa, A. Fontoura da - **Os Sete Únicos Documentos de 1500 conservados em Lisboa, Referentes à Viagem de Pedro Álvares Cabral**, Agência Geral das Colônias, Lisboa, 1940.

Coutinho, Alm; Gago - **O Roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos “Lusíadas”** - Portugalia Editora, Lisboa, 1930.

D’Avezac, Armand - **Relation Authentique du Voyage du Capitaine Goneville, apud** Capistrano de Abreu, *O Descobrimento do Brasil*.

Dias, Carlos Malheiros e outros – **História da Colonização Portuguesa do Brasil**, Litografia Nacional, Porto, MCMXXI (1921).

Domingues, Francisco Contente - **Horizontes Mentais dos Homens do Mar no Século XVI**, em *Viagens e Viajantes no Atlântico Quinhentista*, org. por Maria da Graça M. Ventura , Ed. Colibri, Lisboa, 1996.

Fontana, Riccardo – **O Brasil de Américo Vespúcio**, Editora UnB, Brasília, 1995.

Goodman, Edward J. - **The Explorers of South America**, University of Oklahoma Press, 1992.

Kerléo, Jean J. – Entrevista à revista VEJA, ed. de 12.6.96.

Klink, Amir - **Cem Dias entre o Céu e o Mar**, José Olímpio, Rio de Janeiro, 1985.

Mansur, Alexandre - **Está Sobrando Baleia**, revista VEJA, ed. de 21.10.1998;

Mendonça, Comandante Henrique Lopes de - **Do Restelo a Ver Cruz**, em *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II.

Morison, Alm. Samuel E. – **The European Discovery of America/The Southern Voyages**, Oxford University Press, New York, 1974.

Peres, Damião - **História dos Descobrimentos Portugueses**, Ed. do Autor, Coimbra, 1960, e 4ª. edição, Ed. Vertente, Porto, 1992.

Peschel, Oskar - *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, apud Capistrano de Abreu, **Descobrimento do Brasil e seu Desenvolvimento no Século XVI**.

Prestage, Edgard - **The Portuguese Pioneers**, Barnes & Noble, New York, 1967.

Rasquillo, Rui - **Portugal e o Mar**, Circulo de Leitores, Lisboa, 1983.

Silva, José Luís Conceição - **Os Painéis de D. Afonso V e o Futuro do Brasil**, Artgraf Editora, Brasília, s/d.

Sobel, Dava – **Longitude**, Ediouro S.A., Rio, 1996.

Souza, Oswaldo Câmara de - **Acervo do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Rio Grande do Norte**, ed. da Fundação José Augusto, Natal, 1981.

IMPRESSÃO E ACABAMENTO



RUA FELIPE CAMARÃO, 432
CIDADE ALTA - NATAL/RN
FONES: 84. 3211.8371 / 3211.1140
E-Mail: graficaprint@uol.com.br



LENINE PINTO, palestra sobre *Vasco da Gama no Rio Grande do Norte*, no *Seminário Bom-Dia América de 500 Anos*, promovido pela **Fundação José Augusto**, no Teatro de Cultura Popular, em 20 de outubro de 2006;



I.H.G./RN