



UEPB

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS III
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

THAÍZ ARAÚJO DOS SANTOS

**RIO GRANDE DO NORTE: Um Porto Seguro mais ao Norte da Bahia
para a Esquadra de Cabral?**

**GUARABIRA-PB
2020**

THAÍZ ARAÚJO DOS SANTOS

**RIO GRANDE DO NORTE: Um Porto Seguro mais ao Norte da Bahia
para a Esquadra de Cabral?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de graduada em História.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino

**GUARABIRA-PB
2020**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S237r Santos, Thaiz Araujo dos.

Rio Grande do Norte [manuscrito] : um Porto Seguro mais ao Norte da Bahia para a Esquadra de Cabral? / Thaiz Araujo dos Santos. - 2020.

68 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2020.

"Orientação : Prof. Dr. Cristiano Luis Christillino, Departamento de História - CH."

1. Descobrimento. 2. Porto Seguro. 3. Cabral. 4. Rio Grande do Norte. I. Título

21. ed. CDD 981

THAÍZ ARAÚJO DOS SANTOS

**RIO GRANDE DO NORTE: Um Porto Seguro mais ao Norte da Bahia
para a Esquadra de Cabral?**

Monografia, apresentada ao Curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de graduada em História.

Aprovada em: 27/11/2020.

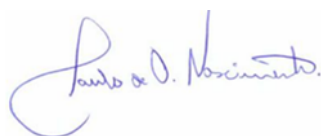
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Cristiano Luís Christillino (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Dr. José Mácio Ramalho Teóculo
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Prof. Me. Paulo de Oliveira do Nascimento
Instituto Federal do Amazonas (IFAM)

A Deus, que sem Ele eu não sou nada, e a mim mesma, que com muito sacrifício consegui finalizar mais esse ciclo, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo dom da vida e por ter chegado até aqui.

Ao meu esposo Cláudio por toda paciência, ajuda, companheirismo, o qual me motivou tanto a não desistir.

A minha mãe (in memoriam), que sempre me incentivou a estudar História, que sempre quis me ver formada, e que nunca desistiu de mim, suas orações e seu cuidado me fizeram continuar, seu legado foi deixado para mim e tenho certeza de que onde ela estiver está feliz de ver a filha aonde chegou.

A minha família por tanto amor e cuidado comigo, por tanta ajuda e palavras de apoio ao longo desses anos.

Ao meu orientador por aceitar e agarrar a ideia desse trabalho junto comigo, pela sua humanidade, amizade e dedicação.

Aos meus amigos e amigas que conquistei durante toda minha trajetória na Universidade.

Aos amigos e amigas do ônibus, nossas noites juntos sempre foram um incentivo para eu não desistir, nossa parceria será para toda vida.

“Nenhuma teoria é válida enquanto não
faz sentido com a que seguimos.”

Samuel Eliot Morison

RESUMO

O presente trabalho objetivou averiguar a validade das evidências apontadas pelo historiador Lenine Pinto para a chegada de Cabral a Touros–RN, em substituição a Porto Seguro/Cabrália-BA. Foi feita uma pesquisa bibliográfica que abordou desde o início das navegações portuguesas até a vinda da esquadra de Pedro Álvares Cabral ao Brasil. A relevância desse trabalho está em apontar uma linha de pesquisa que pode, em futuros trabalhos, vir a redefinir ou não a história do descobrimento/achamento do Brasil. Comparou-se os dados de Lenine Pinto com a Carta de Pero Vaz de Caminha, fazendo apreciação da teoria deste autor acerca das evidências apontadas por ele para a chegada de Cabral ao RN, quais sejam: o pico do cabugi como o verdadeiro monte pascoal; os marcos de pedra portugueses em território brasileiro especialmente, o Marco de Touros e o de Cananéia; as milhas percorridas por Cabral na costa brasileira, supostamente de Touros-RN a Cananéia-SP, não iniciadas na Bahia; as correntes marítimas e ventos alísios que influenciaram o ponto de desembarque cabralino; os topônimos, especialmente o do Cabo de São Jorge no mapa de Cantino e no RN, com a suposta chegada de Cabral a ele em 23 de abril; a contrainformação antiespionagem que pode ter originado a crença no Porto Seguro baiano; a não designação por Pero Vaz de Caminha de um porto seguro na Bahia. Os dados de Lenine Pinto foram cruzados com dados da historiografia obtidos da Carta de Pero Vaz de Caminha, de livros digitais de historiadores portugueses reconhecidos, livros de historiadores brasileiros clássicos, artigos acadêmicos, teses, materiais jornalísticos, vídeos e sites na internet. Ao final desse trabalho, pôde-se concluir que são mais frágeis as evidências que apontam para o desembarque de Cabral em Porto Seguro/Cabrália- BA do que as que apontam para o Rio Grande do Norte, contudo, carecem e futuras novas pesquisas comprobatórias para que sejam fechadas todas as lacunas acerca desse tema.

Palavras-chave: Descobrimento. Porto Seguro. Cabral. Rio Grande do Norte.

ABSTRACT

The present work aimed to verify the validity of the evidences pointed out by the historian Lenine Pinto for the arrival of Cabral to Touros – RN, replacing Porto Seguro / Cabrália-BA. A bibliographic research was carried out that covered since the beginning of the Portuguese navigations until the arrival of Pedro Álvares Cabral's squadron in Brazil. The relevance of this work is to point to a line of research that may, in future works, come to redefine or not the history of the discovery / finding of Brazil. Lenine Pinto's data was compared with Pero Vaz de Caminha's Letter, assessing this author's theory about the evidences pointed out by him for Cabral's arrival in RN, which are: the peak of the cabugi as the true paschal hill; the Portuguese stone landmarks in Brazilian territory especially, the Marco de Touros and the Cananéia; the miles traveled by Cabral on the Brazilian coast, supposedly from Touros-RN to Cananéia-SP, not started in Bahia; the sea currents and trade winds that influenced the Cabral's landing point; the toponyms, especially that of Cabo de São Jorge on the Cantino map and in RN, with Cabral's supposed arrival on April 23; the anti-espionage counter-information that may have led to the belief in Porto Seguro in Bahia; the non designation by Pero Vaz de Caminha of a safe port in Bahia. Lenine Pinto's data were cross-checked with data from the historiography obtained from the Letter by Pero Vaz de Caminha, from digital books by renowned Portuguese historians, books by classic Brazilian historians, academic articles, theses, journalistic materials, videos and websites. At the end of this work, it could be concluded that the evidence that points to the landing of Cabral in Porto Seguro / Cabrália-BA is more fragile than that that points to Rio Grande do Norte, however, there is a lack and future new supporting research for that all gaps on that topic are closed.

Key words: Discovery. Porto Seguro. Cabral. Rio Grande do Norte.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	O DESENVOLVIMENTO DAS NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS	11
2.1	A sociedade portuguesa no final do século XV	11
2.2	As Primeiras Expedições no Atlântico	11
2.3	As Motivações de Portugal	13
2.4	Início da Empreitada.....	14
2.5	O Respaldo da Igreja Católica	14
2.6	Controvérsias sobre A Chegada dos Portugueses ao Brasil.....	15
2.7	A Expedição de Cabral como Continuação da de Vasco da Gama	20
3	O EXAME DAS EVIDÊNCIAS PARA O SUPOSTO DESEMBARQUE DE CABRAL NO LITORAL DO RIO GRANDE DO NORTE	22
3.1	Pico do Cabugi no RN: Hipótese Mais Plausível para O Monte Pascoal Descrito por Pero Vaz de Caminha.....	22
3.2	O Marco de Touros	25
3.3	As 2.000 Milhas Entre O Marco de Touros e o de Cananéia.....	32
3.4	A Influência das Correntes Marítimas do Atlântico para os Navegadores na Época de Cabral	35
3.5	O Tempo de Viagem como Evidência para O Ponto de Chegada de Cabral	40
3.6	Os Topônimos e a Datas de Chegada da Expedição Cabralina	45
3.7	A Contrainformação como Obstáculo à Espionagem e Os 17º de Mestre João: Possível Blefe que Pode Ter Gerado O Porto-Seguro Baiano	51
3.8	O Local Chamado de Porto Seguro	56
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
	REFERÊNCIAS	62

1 INTRODUÇÃO

Segundo os livros escolares, no dia 22 de abril de 1500, Pedro Álvares Cabral, que era comandante de uma esquadra de 13 caravelas, descobria uma nova terra, dando o nome inicialmente de Ilha de Vera Cruz, em seguida Terra de Vera Cruz e mais tarde Brasil. Na história oficial, o “porto seguro” em que Cabral e sua equipe aportaram estava localizado no sul que hoje é o Estado da Bahia. Entretanto, passados mais de 500 anos desse acontecimento histórico, o local do descobrimento ainda é motivo de discussão e muita polemica.

De acordo com o escritor e pesquisador potiguar Lenine Pinto, não tem a menor dúvida que o Monte Pascoal avistado por Cabral não seria outro senão o pico do Cabugi, no Rio Grande do Norte logo, o cabo de São Roque, também em território potiguar, seria o verdadeiro “porto seguro”. Pinto recorre a evidências, depoimentos de especialistas e documentos históricos para provar sua teoria de que a rota de Cabral levou o navegador inevitavelmente à costa do Rio Grande do Norte. O resultado das pesquisas está registrado em pelo menos três livros do autor.

Tem moral na "história"? Aprendemos nas escolas que Colombo chegou à, hoje, República Dominicana, na descoberta da América, que comemorou 500 anos em 1998. Em 1940, o exército americano e a Universidade de Harvard concluíram que Colombo havia aportado pela primeira vez nas Ilhas Watlings. Como parte das comemorações dos 500 anos da América, a National Geographic Society botou um outro exército de especialistas para descobrir onde, afinal, aportou Colombo. Eles concluíram que foi em Samana Key (ou Cayo), nas Bahamas. Essa nova história passou a ser ensinada nas escolas americanas. (COSTA, 2013)

Segundo o jornalista Ramon Ribeiro¹, uma comissão formada por historiadores sócios do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte foi organizada, em 2018, para pôr em pauta esse tema e pesquisá-lo a fundo. Participam da comissão os historiadores Cláudio Galvão, Kokinho, Levy Pereira, Felipe Andrade, André Pignataro, Tânia Maria e Ormuz Simonetti.

¹ Matéria do Jornal Tribuna do Norte, disponível em: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/de-volta-a-tese-sobre-o-descobrimento/412608>> . Acesso em 05 abr. 2020.

2 O DESENVOLVIMENTO DAS NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS

2.1 A sociedade portuguesa no final do século XV

A população de Portugal era em torno de 1 milhão de habitantes, no fim do século XV. A sociedade, nessa época, era composta pela nobreza; pelo clero, composto tanto por bispos de sangue real, como por padres quase iletrados; por fidalgos, cavaleiros (como título honorífico) e proprietários de terra, ainda na classe alta; uma classe média contendo mercadores, advogados, médicos e oficiais da Coroa; e depois os desprivilegiados artesãos, camponeses e pescadores. A maioria da população era constituída por camponeses lavradores. Tais eram as classes sociais de que saíram os descobridores-colonizadores. (BOXER, 1981, p. 27-33)

No campo, a economia era predominantemente de troca, embora houvesse certa circulação de dinheiro. No litoral, um comércio marítimo, pouco expressivo no início, mas florescentemente em expansão, principalmente em Lisboa. (BOXER, 1981, p. 26-29)

Como condições favoráveis ao desenvolvimento de suas expedições marítimas, os portugueses herdaram a destreza técnica acumulada pelos árabes e judeus, que os dotaram de astrolábios e mapas. Chegavam a traçar suas rotas, nos mapas, com exímia exatidão. “Um importante factor foi o facto de Portugal ser um reino unido durante todo o século XV, virtualmente livre da guerra civil [...]” (BOXER, 1981, p. 19, escrita da época do autor)

2.2 As Primeiras Expedições no Atlântico

Segundo Schwarcz e Starling (2015), a localização geográfica de frente para o Oceano Atlântico, bem como o desenvolvimento náutico e de instrumentos marítimos, fizeram de Portugal o país mais apropriado para as grandes navegações. A Espanha também estava em busca de uma expansão colonial. De acordo com Boxer (1969), houve, entretanto, precursores dos portugueses e espanhóis presentes em territórios da América Latina. Porém, a passagem desses precursores não tenha tido tanta relevância na alteração do curso da História mundial.

Foram encontradas moedas cartaginesas do século IV a. C. nos Açores, e moedas romanas de datas posteriores na Venezuela, em circunstâncias que sugerem a possibilidade de para aí terem sido levadas por barcos arrastados por tempestades [...]. Os viquingues viajaram da Noruega e Islândia para a América do Norte várias vezes, na Baixa Idade Média, mas as suas últimas colônias deixadas ao abandono, na Groenlândia [...]. De igual modo, [...] juncos chineses e japoneses, arrastados por tempestades ocasionais, possam ter alcançado involuntariamente a costa americana. (BOXER, 1981, p.39, grifo nosso)

Para Schwarcz e Starling (2015, p. 16, 17), Portugal formou um império com territórios espalhados pelo mundo em quatro continentes, sendo o império colonial mais duradouro, cujo marco inicial foi a conquista de Ceuta em 1415, na costa noroeste africana.

As viagens de descobrimento dos Portugueses no Oceano Atlântico parecem ter começado por volta de 1419, quatro anos depois da conquista de Ceuta aos Mouros. Por motivos de ordem prática, pode considerar-se que a primeira etapa da expansão marítima europeia se iniciou numa destas datas. Pode considerar-se, igualmente, que esta [primeira etapa] terminou com o regresso de Vasco da Gama a Lisboa, em julho de 1499, seis anos depois da realização, por Cristóvão Colombo, da épica viagem de descoberta das Antilhas. (BOXER, 1981, p.39)

Com a conquista de Ceuta, o Infante D. Henrique, quinto filho do rei D. João I, pretendeu levar a fé cristã aos muçulmanos e outros povos, bem como colher o fruto do seu comércio. Foi a conquista de Ceuta que veio estimular ainda mais os desejos do Infante em multiplicar os lucros comerciais de Portugal e em desvendar os mistérios do oceano, por meio de expedições e dos conhecimentos matemáticos e cosmográficos que possuía. (AMARAL; TORRES, 2015)

De acordo com Plumb (1981, p. 22), o Infante D. Henrique rodeou-se de alguns dos melhores especialistas em náutica, cartografia e matemática. Decidiu-se a mandar todos os anos alguns navios tentarem explorações para o sul. Começou então a série de descobrimentos, e a colonização de ilhas e novas terras do Oeste da África. (AMARAL; TORRES, 2015)

Segundo Amaral e Torres (2015), o que mais o preocupava era o mar tenebroso, que se julgava impossível de transpor a partir do Cabo Bojador, no sudoeste do Marrocos. Passar além dele, julgava-se impossível. Vinte tentativas se haviam feito para dobrar o cabo, mas os navegantes sempre recuavam por crenças supersticiosas, (monstros marinhos, precipícios no mar, castigos divinos etc). O Infante D. Henrique confiou a expedição a Gil Eanes, que após duas tentativas, vencendo o medo, conseguiu ir além do cabo Bojador, em 1434, dissolvendo assim aquela barreira de mistérios. (AMARAL; TORRES, 2015)

2.3 As Motivações de Portugal

Até a morte do Infante D. Henrique, em 1460, as navegações eram impulsionadas pela procura do Preste João e do ouro da Guiné. Preste João era uma figura mítica que se acreditava existir, como um rei-sacerdote cristão, cujo reino ficava em algum lugar num largo território que incluía muitas vezes a Etiópia e a África Oriental, bem como a Ásia conhecida. “O termo ‘Índia’ ou ‘Índias’ era muitas vezes aplicado vagamente a quaisquer regiões desconhecidas e misteriosas a este ou sudeste do Mediterrâneo.” Segundo acreditava-se, ele comia numa mesa de esmeraldas em que cabia milhares de pessoas, onde assentava-se ao seu lado dezenas de bispos e arcebispos. Cria-se que ele poderia ser um importante aliado na luta contra os Mouros. (BOXER, 1981, p.43, 57)

Foi a partir do reinado de D. João II que os motivos foram reforçados pela procura das especiarias asiáticas. “Os motivos impulsionadores dos descobrimentos vieram de uma mistura de fatores religiosos, comerciais, estratégicos e políticos.” Assim sendo, havia um zelo de cruzada contra os muçulmanos, o desejo de se apoderarem do ouro da Guiné e a procura das especiarias orientais. A conquista e conservação de Ceuta, a partir de 1415, é exemplo de um objetivo político-estratégico, pelo domínio de um florescente centro comercial. (BOXER, 1981, p. 57, 40, 42, 43).

Entretanto, a maior de todas as motivações portuguesas para as navegações, entre os séculos XIV e XV, foi o mercado de especiarias oriundas do Oriente. As especiarias eram uma série de produtos vegetais, de aroma ou sabor acentuado, utilizados como tempero e na conservação de alimentos, mas também como óleos, incensos, perfumes ou medicamentos. As especiarias mais valorizadas, eram a pimenta-do-reino, o cravo, a canela e a noz-moscada. Tais especiarias tinham preços cada vez mais caros e sempre mais valorizados, de modo que

[...] acabaram virando moeda, e se tornando parte de dotes de nobres e princesas, de heranças, reservas de capitais e divisas do reino. Podiam ainda ser usadas em escambos, para pagar serviços, fazer acordos, selar obrigações religiosas ou se redimir de impostos. (SCHWARCZ ; STARLING, 2015, p. 17)

Era em busca dessas riquezas que milhares de pessoas colocaram suas vidas em risco, singrando os altos mares sob os perigos das tempestades, das calmarias, sujeitos a doenças e má alimentação, na incerteza de se iria voltar para casa um dia... como, de fato, muitos não voltaram.

2.4 Início da Empreitada

Segundo Schwarcz e Starling (2015, p. 17), com a tomada de Constantinopla pelos muçulmanos em 1453, as rotas comerciais ficaram bloqueadas para os mercadores cristãos. Plumb (1981, p.18) afirma que o Mediterrâneo estava dominado pelos Genoveses, Catalães e Árabes, de modo que o Atlântico era a alternativa de caminho para o oriente que restavam aos Portugueses. Por isso, Portugal e Espanha passaram a buscar rotas alternativas por terra e por mar, sendo que Portugal, especificamente, optou por buscar um caminho pelo Atlântico, que circundasse o continente africano até as Índias. Assim, os portugueses foram instalando protótipos de sesmarias no litoral africano, para uma colonização presente e futura; de modo que essa rota viria a trazer muitas riquezas devido ao ouro africano, ao comércio e ao tráfico de escravos, sendo o princípio da construção de um largo império. (Schwarcz & Starling, 2015, p. 17) De acordo com Plumb (1981, p. 19), foi a diminuição das forças árabes, devido às lutas com os espanhóis no século XV, que cresceram as oportunidades dos portugueses explorarem o comércio na costa Oeste da África.

2.5 O Respaldo da Igreja Católica

Boxer (1981, p.43, 44) relata que as múltiplas motivações dos descobrimentos foram claramente respaldadas em bulas papais, as quais deram autenticação plena para as expedições portuguesas. As três bulas mais importantes foram a Dum Diversas de 1452, na qual o Pontífice autorizava o rei de Portugal a atacar e submeter os mouros, fazê-los escravos, bem como sequestrar seus bens e territórios para a Coroa Portuguesa; a Romanus Pontifex de 1455, na qual o Papa recomenda a conversão forçada dos Mouros e outros descrentes, bem como circunavegar a África e conquistar territórios, chegar às Índias e ali fazer aliança com seus habitantes para unidos combaterem os muçulmanos; e a bula Inter Coetera de 1493, que estabelecia uma divisão, no Atlântico, entre Portugueses e Espanhóis, acerca de territórios conhecidos e futuramente descobertos. Esta bula estabelecia que o que ficasse para Oeste da linha imaginária seria da Espanha e à Leste seria de Portugal.

Já em 1494, de acordo com Boxer (1981, p. 43, 44) e Schwarcz & Starling (2015, p. 17), Portugal, motivado por uma contestação às pretensões da Coroa Espanhola, que um ano e meio antes afirmara ter encontrado terras a Leste do Oceano Atlântico, propôs um novo

tratado com aquele reino, mediado pelo Papa, que ampliava bastante o alcance de terras para Portugal, o que foi chamado de Tratado de Tordesilhas.

Para evitar conflitos, como a Espanha, nesse momento, também passava por uma busca de expansão colonial, a Coroa Espanhola veio a assinar o Tratado de Tordesilhas, que dividiu as terras descobertas e por descobrir com Portugal, no além-mar. A Espanha procurava uma nova rota para o Oriente, porém rumando para Oeste do Oceano Atlântico. (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 17).

O Tratado de Tordesilhas de 1494, à luz da bula *Inter Coetera* assinada pelo papa Alexandre VI em 1493, dividia as novas terras em um novo meridiano deslocado mais para o ocidente, o que beneficiou muito a Portugal que passou a ter direito a uma extensão muito maior de território. Desse modo, as terras a leste deste novo meridiano pertenceriam a Portugal e as terras a Oeste pertenceriam à Espanha. (SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 17) Com as expedições na costa da África, a Coroa Portuguesa foi se tornando senhora de um extenso domínio marítimo. O ouro obtido na África, a expansão comercial na costa daquele continente, bem como o comércio de escravos ajudou a Portugal a se fortalecer muito economicamente e a financiar as diversas viagens, ao longo do Oceano Atlântico. (BOXER, 1981, p. 45- 47)

2.6 Controvérsias sobre A Chegada dos Portugueses ao Brasil

Existem várias linhas de pesquisa sobre as “descobertas” do Brasil, tanto no que diz respeito à questão da origem da descoberta, pela qual Portugal se destaca, quanto pela intenção dessa “descoberta”. E é essa questão da intenção da descoberta dessas terras que ainda tem sido muito discutida e questionada, se as terras brasileiras já eram sabidas e encomendadas a Cabral, ou se não se sabia, encontrando-as realmente por acaso.

Em boa parte das escolas brasileiras, o que é ensinado normalmente é que o Brasil foi “descoberto” por Pedro Álvares Cabral, considerando que esse fato não pode ser isolado, ou seja, faz parte de uma série de acontecimentos na história de Portugal, incluindo circunstâncias que envolvem a expansão marítima portuguesa.

Levando em consideração que Portugal foi o pioneiro no início das aventuras além-mar, pode-se explicar diversos fatores que explicam esse pioneirismo, como o “gosto pela aventura”, pensando nesse sentido a palavra “aventura” na época das grandes navegações, e o fato de muitas coisas no mundo ainda eram desconhecidas, atravessar um oceano desconhecido seria de fato uma grande aventura. Também cito aqui o “desenvolvimento das

técnicas de navegação” os portugueses tinha, um grande conhecimento naval, suas embarcações eram bem arquitetadas, sendo consideradas leves e velozes, se aproximando da terra sem perigo. Aqui, reforço o viés comercial, o qual. Havia grande interesse pelo ouro e pelas especiarias, produtos esses com substâncias raras e caras, englobando: condimentos, perfumaria e medicamentos. (SOUZA, 1946)

Existiu também outro fator que foi “a ocupação da costa africana e as feitorias”, o qual, significou grandes avanços, como ultrapassar o Cabo Bojador, o Cabo da Boa Esperança, a chegada à Índia, China e Japão, e, com isso, estabeleciam pontos de comércio na costa sem penetrar profundamente no território. A ocupação das ilhas do Atlântico também foi importante, as quais, realizaram experiências importantes aos portugueses. Os portugueses perderam a posse das ilhas canárias, mas diversas outras ficaram sob seu domínio, como a ilha da Madeira em 1420, dos Açores em 1427, Cabo Verde em 1460 e São Tomé em 1471. E, por último, “a chegada ao Brasil”, que, apesar das controvérsias de, “se o nascimento do Brasil se deu por acaso” ou não, mudando para sempre a história do mundo, e, principalmente de Portugal.

Com a prática do protecionismo e do monopólio, eram taxados os produtos estrangeiros para estimular a manufatura nacional e, para estabelecer exclusivismos comerciais como o pacto colonial a Coroa Portuguesa, iniciou um processo de colonização na América, precisando manter a posse das terras americanas, sendo possível somente através de atividades que fixassem portugueses nas novas terras. (ABREU, 2013)

O Brasil não existia em 1500, o que existia era uma porção de terra já povoada por seus habitantes nativos, chamados de índios somente porque ou europeus pensavam que teriam chegado à Índia, sendo tomados muitos caminhos por ali. A descoberta, que na verdade já não era mais descoberta, pois a terra já estava habitada, não despertava muito interesse aos portugueses, pois não sabiam ao certo das riquezas dessa terra, só com um tempo que esse conceito foi mudado em relação ao Novo Mundo.

Entre os anos de 1505 a 1508, Duarte Pacheco Pereira que era um cosmógrafo português escreveu o "Esmeraldo de situ orbis", roteiro da navegação africana, um trabalho incompleto, pois ao invés de ser cinco livros, só foram escritos os três primeiros e uma parte do quarto. O manuscrito original foi extraviado, havendo apenas duas cópias: uma na Biblioteca de Évora e outra na de Lisboa. (PEREIRA, 1903)

E além do que dito é, a experiência, que é madre das coisas, nos desengana e de toda dúvida nos tira; e portanto, bem-aventurado Príncipe, temos sabido e visto - como no terceiro ano de vosso reinado do ano de Nosso Senhor de mil quatrocentos e

noventa e oito, donde nos vossa Alteza mandou descobrir a parte ocidental, passando além a grandeza do Mar Oceano, onde é achada e navegada uma tam grande terra firme, com muitas e grandes ilhas adjacentes a ela, que se estende a setenta graus de ladeza da linha equinocial contra o polo ártico e, posto que seja assai! fora (fria?) é grandemente povoada, e do mesmo circulo equinocial torna outra vez e vai além em vinte e oito graus e meio de ladeza contra o polo antártico, e tanto se dilata sua grandeza e corre com muita longura, que de uma parte nem da outra não foi visto nem sabido o fim e cabo dela, pelo qual, segundo a ordem que leva, é certo que vai em circuito por toda a redondeza, assim que temos sabido que, das praias e costa do mar destes Reinos de Portugal e do promontório de Finisterra e de qualquer outro lugar da Europa e d'Africa e d'Asia atravessando além todo o Oceano diretamente a ocidente, ou a loeste segundo ordem de marinharia, por trinta e seis graus de longura, que serão seiscentas e quarenta e oito leguas de caminho, contando a dezoito leguas por grau, e hã lugares algum tanto mais longe - é achada esta terra, navegada pelos navios de vossa Alteza e, por vosso mandado e licença, os dos vossos vassallos e naturais; e indo por esta costa sobra dita, do mesmo circulo equinocial em diante, por vinte e oito graus de ladeza contra o polo antártico, é achado nela muito e fino brasil com outras muitas coisas de que os navios nestes Reinos vem grandemente carregados. (PEREIRA, 1929)

Apesar de confuso este tópico do "Esmeraldo", cita-se uma viagem de Duarte Pacheco ao litoral brasileiro e a descoberta realizada nas altas latitudes do hemisfério Norte da América. Portanto, a partida de Duarte Pacheco Pereira para o hemisfério austral da América, teria sido decidida como bem quiseram logo após ter Colombo, em maio de 1498, partido para a sua terceira viagem ao Novo Mundo. Logo, Duarte Pacheco teria dado início à empresa de que fora encarregado por D. Manuel, no último trimestre de 1498.

E além do que dito é a experiência que é madre das cousas, nos desengana e de toda dúvida nos tira; e portanto, bem-aventurado Príncipe, temos sabido e visto como no terceiro ano de vosso reinado, do ano de nosso Senhor de mil quatrocentos e noventa e oito, donde nos Vossa Alteza mandou descobrir a parte ocidental, passando além da grandeza do mar oceano, onde é achada e navegada uma tão grande terra firme, (...) atravessando além todo o oceano diretamente a ocidente ou a oeste segundo ordem de marinharia, por trinta e seis graus de longura, que serão seiscentas e quarenta e oito léguas de caminho, contando a dezoito léguas por grau, e a lugares algum tanto mais longe, é achada esta terra...; e indo por esta costa sobredita do mesmo círculo equinocial em diante, por vinte e oito graus de ladeza contra o polo antártico, é achado nela muito e fino brasil com outras cousas de que os navios nestes Reinos vêm grandemente carregados (PEREIRA, 1988, p. XVII).

Assim o dá a entender uma passagem do "Esmeraldo de situ orbis" de Duarte Pacheco, muitas vezes citada para demonstrar a veracidade da viagem à América, empreendida em 1498 pelo valoroso guerreiro, que era simultaneamente um dos melhores cosmógrafos do seu tempo.

Outro importante navegador foi Alonso de Hojeda, navegando com a companhia dos celebres pilotos Juan de la Cosa e Amerigo Vespucci, se encontrara com terra, proximamente na latitude de cinco graus ao sul da Equinocial; a qual terra era baixa, alagada e de vários esteiros e braços de rios. Ao prosseguir pela costa no rumo ao leste Hojeda não conseguiu

vencer a força das correntes, e viu-se obrigado a seguir na direção de noroeste e, navegando ao largo, foi somente de novo aportar, segundo parece, em Cayena. Entre essas e outras divergências e depoimentos endereçados em uma carta à Pedro Soderini não se sabe se Hojeda realmente atingiu em 1499 o litoral brasileiro. (SOUZA, 1946)

De acordo com uma carta que Vespucci enviou de Sevilha em 28 de julho de 1500 a Lourenço di Pier Francisco de Medici, e também com o depoimento de Hojeda nos "Pleitos de Colón-Probanzas dei Fiscal", chega Magnaghi à seguinte conclusão: uma expedição espanhola composta de 2 ou 3 navios, zarpou de Cadiz em 18 de maio de 1499, nela viajando Alonso de Hojeda, Amerigo Vespucci e Juan de la Cosa, sem saber ao certo qual tenha sido o comandante. Após atingir ilha Gomara, uma das Canárias, navegou rumo a Oeste, cerca de 5 graus de latitude Norte. Em uma divergência entre Hojeda e Vespucci quanto ao rumo a tomar e resultando numa subdivisão Hojeda com Juan de la Cosa rumaram para Noroeste e após ter percorrido parte do litoral norte da América do Sul tomou Vespucci o rumo Sul e acompanhando o litoral penetrou na Foz do Amazonas, daí navegou ainda para o Sul até atingir cerca de 5 graus de latitude abaixo da equinocial, de onde velejou para o Noroeste, percorrendo também parte do litoral Norte da América do Sul. (SOUZA, 1946)

Sabe-se que Vicente Yafiez Pinzón praticou uma idêntica busca de terras rumando para sudoeste daquelas ilhas. (COUTINHO; ROCHA, 1955)

Portanto, já não havia dúvidas que os portugueses sabiam da existência de terra firme ao Ocidente, como continuação daquela que Colombo achara em 1498. Tanto ele, como Pinzón em 1500, a tinham buscado, e em rotas bem mais simples que a de Vasco da Gama.

Em resumo, a viagem de Vicente Yafiez Pinzón pôde ser assim narrada: A expedição composta de quatro navios, partiu de Palos a 18 de novembro de 1499 e após ter tocado nas Canárias, seguiu para o arquipélago de Cabo Verde, onde atingiu a ilha de Santiago. Desta ilha rumou para Ossi, depois de percorrer cerca de 540 léguas, chegou a expedição a uma terra ao Sul do Equador, a 26 de janeiro de 1500. Essa terra era o Brasil e o cabo a que Pinzón deu o nome de "Santa Maria de la Consolacion" é o atual cabo de Santo Agostinho. Seguindo desse ponto a expedição para o Norte acompanhando a costa até que descobriu um rio caudaloso a que deu o nome de "Mar-dulce" e que é o nosso Amazonas. Com a volta da armada de Vasco da Gama, D. Manuel resolve enviar uma segunda esquadra à Índia, a qual, coloca Cabral no comando, Cabral era um fidalgo de sua confiança, de excelente reputação militar. (SOUZA, 1946).

Sabe-se que o primeiro contato amplamente aceito por parte da historiografia de que os europeus tiveram com o Brasil foi de uma armada portuguesa comandada por Pedro Álvares Cabral, em abril de 1500, quando estava a caminho da Índia, tendo partido em março:

Chegado o tempo asado e prestes as naus para a partida, a um domingo, 8 de Março de 1500, dirigiu-se D. Manuel, com toda sua corte ao Restelo, onde já estavam as naus com as gentes de mar e de armas, para juntos ouvirem missa na Ermida de Nossa Senhora de Belém[...]. (CORTESÃO, 1994, p. 103)

Tomamos como referência várias questões sobre a intencionalidade da chegada ao Brasil, há quem defende que a “Coroa já sabia, ou pelo menos teria fortes suspeitas, da existência de uma massa continental a sudoeste, tendo mantido a informação, em segredo”, temos também a opinião de que Cabral decidiu por sua própria conta investigar a existência de novas terras, com a esperança de ser possível encontrá-las naquela parte do oceano. E também, os que defendem a tese do acidental, ou seja, teria ido à armada até as que águas brasileiras devido aos fortes ventos e tempestades ocorridas no Atlântico, desviando-se do contorno da África.

Existem muitos argumentos que explicam as diferentes visões dessa chegada em terras brasileiras, como por exemplo: D. João II, o qual conduziu as negociações do Tratado de Tordesilhas com certa estratégia da realeza de Portugal, dessa forma em que, se separa o meridiano que da área reservada a Portugal, no qual se situava a 370 léguas a oeste de Cabo Verde e não a 100, como citou o papa Alexandre VI em bula de 1493, mostrando indícios de um conhecimento do território brasileiro antes da viagem de Cabral. (CORTESÃO, 1943)

Isso prova o avanço da ciência náutica:

Há exemplos extraordinários do avanço da ciência portuguesa em relação a outros países, como por exemplo a Espanha. O tratado de Tordesilhas é um marco claríssimo, quando os negociadores portugueses pretendem que a linha que definia a zona de influência portuguesa fosse deslocada mais para Oeste, para que o Brasil ainda não “descoberto” e as ilhas da Insulíndia ficassem debaixo da sua influência. (SANTA RITA, 2010, p. 105)

Contudo, podia-se pensar que D. João II queria reservar para Portugal a faixa atlântica reservando um monopólio da navegação para a Índia, sendo assim, essa negociação no Tratado de Tordesilhas era voltada à deslocação do meridiano para ocidente mesmo desconhecendo a existência das terras do Novo Mundo.

Em sua Carta, Pero Vaz de Caminha cita o momento da saída da zona das ilhas de Cabo Verde até 21 de abril, quando se avistaram as terras. Há fortes suspeitas de que a esquadra de Cabral tenha se desviado propositalmente, deixando de merecer crédito a teoria do acaso, tendo Cabral seguido uma orientação determinada para proceder à exploração. Sendo então, “quase certo que a região já fora abordada por nautas portuguesas e que a viagem de Cabral não foi de descobrimento, mas de reconhecimento”. (SERRÃO, 1990, p. 102-103)

D. João II possuía arquivos secretos, informações de navegadores sobre a existência de uma porção de terra, que não eram as Antilhas, “era mais qualquer coisa”, informações estas que mantinham guardadas em segredo, muitos navegadores afirmaram à ele: “senhor, há qualquer coisa ali, nós não chegamos lá porque não tínhamos condições de tempo, não era essa a missão”. (SERRÃO, 2007)

Assim, pode-se entender que:

Os nautas portuguesas não ignoravam totalmente a existência de terras nos mares ocidentais. A descoberta dos Açores pelas caravelas henriquinas, e, sobretudo as concessões de numerosas ilhas atlânticas são sinais evidentes de que uma pluralidade de estímulos aconselhava a navegar em mar largo para oeste. [...] Os descobrimentos portugueses de terras ocidentais atribuídas ao segundo quartel do século XV acham-se, todavia, envoltos em mistério. Dir-se-ia que figuram no romance geográfico. Se, na verdade, foram realizados ficariam circunscritos ao norte do equador, na costa setentrional da América do Sul ou no Mar das Antilhas. [...] Não obstante, os empreendimentos atlânticos realizados no decurso do século XV são demonstrativos dos indícios do conhecimento português pré-colombino. [...] Já Gago Coutinho, em 1943, numa conferência no Liceu Literário Português, no Rio de Janeiro, concluiu que, durante uma prévia exploração do quadrante sudoeste do Atlântico, em data anterior a 1497, fora encontrada a costa brasileira [...]. Sabe-se, com efeito, que em 1497, Vasco da Gama, embora navegasse com naus, não escalou na Mina. Preferiu traçar uma reta em arco, passando mais de duzentas léguas a oeste e atravessando o Atlântico Sul durante três meses sem ver terra. (DIAS, 1977, p. 52-53, 60)

2.7 A Expedição de Cabral como Continuação da de Vasco da Gama

Depois que Vasco da Gama estabeleceu o caminho marítimo para as Índias. em 1499, a “Coroa portuguesa logo preparou nova expedição, tendo como base as informações recolhidas pelo navegante.” Uma nova expedição foi organizada em 1500, sob o comando do capitão-mor Pedro Álvares Cabral. (SCHWARCZ ; STARLING, 2015, p. 16)

Dele pouco se sabe [...] Cabral educou-se em Lisboa, estudou humanidades e foi formado para pegar em armas pela pátria. [...] Cabral era nomeado moço fidalgo do primeiro grau da nobreza da casa de D. João II — título sem maior relevância e geralmente concedido a jovens nobres. [...] De fidalgo da casa real teria chegado a cavaleiro da Ordem de Cristo em 1494: a mais importante ordem de cavalaria de Portugal. [...] Sabe-se que era forte e tinha a altura de seu pai: um metro e noventa. Relatos também o descrevem como culto, cortês, tolerante com os inimigos e bastante vaidoso, como era próprio dos fidalgos que chegavam a essas posições. De toda maneira, era considerado “homem avisado”, “de bom saber”, e, apesar de não ser muito “experiente”. (CUNHA, 1992, apud SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 16)

Pode-se explicar facilmente o descobrimento do Brasil pela viagem de Vasco da Gama e pelas instruções que o mesmo redigiu.

Segundo Cortesão (1994), só agora podemos abranger a organização e objetivos da armada de Cabral no vasto âmbito dos elementos que a compõem e das circunstâncias que a determinaram. O imenso plano nacional atingia a maturação perfeita. Em meio do pasmo ou da inveja dos estranhos, favorecida duns e ainda mais estorvada pelos outros, a nação radiava na plena posse e realização dos seus desígnios. Com efeito, só incorporando a expedição de Pedro Alvares Cabral no plano de D. João II, ela ganha significado inteiro. Vista assim, pôde considerar-se como a primeira e clara afirmação duma política sábia e ocultamente realizada. Pedro Alvares é o Édipo oficial da esfinge dos descobrimentos portugueses.

3. O EXAME DAS EVIDÊNCIAS PARA O SUPOSTO DESEMBARQUE DE CABRAL NO LITORAL DO RIO GRANDE DO NORTE

3.1 Pico do Cabugi no RN: Hipótese Mais Plausível para O Monte Pascoal Descrito por Pero Vaz de Caminha

Ao se observar a aparência do Monte Pascoal, na Bahia, percebe-se uma diferença em seu formato em relação à descrição feita por Pero Vaz de Caminha. O escritor português descreve assim o monte:

Neste mesmo dia, a horas de véspera, houemos vista de terra! a saber, primeiramente de um **grande monte, muito alto e redondo; e de outras serras mais baixas ao sul dele;** e de terra chã, com grandes arvoredos; ao qual monte alto o capitão pôs o nome de O Monte Pascoal e à terra A Terra de Vera Cruz! (CAMINHA, [s. d.], p.2, grifo nosso)

Na fotografia 1, vê-se o Monte Pascoal, na Bahia, visto do mar, observado a partir da Praia do Cahy, a qual é considerada como o local de chegada dos portugueses (DIAS, 1923, p. 126, 444; BARRA..., 2017).

Ao se fazer a comparação com o formato do Pico do Cabugi (fotografia 2), que também pode ser visto do mar, este revela ser um monte com formato redondo, mais condizente à descrição de Pero Vaz de Caminha.

Fotografia 1- Monte Pascoal visto do mar



FONTE: BARRA... (2017)²

² BARRA do Cahy, no extremo sul da BA, ganha título de 1ª praia do Brasil. Realização de Tv Santa Cruz. Salvador: Rede Globo, 2017. Telejornal Bahia Meio Dia de 19 jan. 2017. Disponível em: <http://glo.bo/2jQPb2m>. Acesso em: 07 abr. 2020.

Fotografia 2- Pico do Cabugi em Angicos/RN, a 150km de Natal



FONTE: Uchoa (2009)³

Segundo Antônio Roberto Rocha⁴, a Prof.^a Dr.^a. Rosana Mazaro do Departamento de Turismo da UFRN, tem colaborado com essa teoria por ser velejadora, unindo conhecimentos científicos e práticos para também afirmar que o Pico do Cabugi pode ser avistado do mar. De acordo com Mazaro, “pescadores nativos até hoje tomam o Pico como referência para voltar à terra. Enquanto o Monte Pascoal, na Bahia, sequer é um ‘monte’, mas uma torre, cortada e sem ‘pico’”.

Quanto ao que pode ser questionável sobre a visibilidade de montanhas ou picos a uma longa distância de um ponto do mar, o almirante Gago Coutinho afirma que “no mar, é corrente, em tempo claro, avistar ilhas altas como Tenerife, Madeira, ou **Pico a grandes distâncias**, isto é, a mais de cem milhas. Eu já vi terras a mais e duzentos quilômetros.” (COUTINHO, 1930 apud PINTO, 1998, p. 15, grifo nosso)

De acordo com Mazaro, citada por Fábio Costa⁵, o Pico do Cabugi pode ser avistado à distância de 50 km da costa. O avistamento foi confirmado pelo historiador Lenine Pinto, junto a pescadores da Praia do Marco. Dessa forma, Pinto (1998, p. 15) explica em um de seus livros:

³ UCHOA, Alex. **Pico do Cabugi, Lages, Rio Grande do Norte**. Angicos, 09 jan. 2009. 1 fotografia, color. Disponível em: <<https://pbase.com/image/109814611>>. Acesso em: 07 maio 2020.

⁴ ROCHA, Antônio Roberto. RN quer provar que Brasil foi descoberto aqui. Entenda. **Jornal Tribuna do Norte**, Natal, 21 dez. 2016. Blogs E-Turismo. Disponível em: <<http://blog.tribunadonorte.com.br/eturismo/86388>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

⁵ COSTA, Fábio. O Rio Grande do Norte na Rota de Cabral: pesquisador afirma que o litoral potiguar foi o verdadeiro local do descobrimento do Brasil pelos portugueses. 2010. **Blog Texto Final**. Matéria publicada originalmente em O Jornal, edição do dia 2 de abril de 2000. Disponível em: <<http://textofinal.blogspot.com/2010/05/o-rio-grande-do-norte-na-rota-de-cabral.html>>. Acesso em: 20 mar. 2020.

Assim mesmo, tudo não passaria de ficção sem que o casal Tânia-Humberto Teixeira tivesse aberto à minha perplexidade a praia do Marco [...] e aonde colhi o testemunho de pescadores sobre a silhueta do Cabugi, descortinada do mar e a olho nu, satisfazendo a certeza de que se ergue no pedestal norte-rio-grandense o pico mui alto e redondo, batizado de Monte Pascoal. [...] Enfim, a feitura deste livro teria sido menos instigante sem as objeções de Oswaldo Lamartine, renitente *advogado do diabo*. [...] Enquanto acreditava eu que o Monte Pascoal pudesse estar num desses morros à beira-mar, o Dendê de Genipabu, o Juruá (Farol de Mãe Luiza), ou o íngreme Careca etc., Oswaldo insistia em que fosse saber dos jangadeiros se ao retornarem do horizonte não enxergavam o pico do Cabugi. Deu certo: é ele mesmo.

De acordo com o IBDF (Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Ambiental)⁶, o Monte Pascoal, na Bahia, tem 536 metros de altitude. Já o Pico do Cabugi, segundo a UFRN (Universidade Federal do Rio Grande do Norte)⁷, tem 590 metros de altitude, portanto mais alto do que o monte baiano.

Lenine Pinto deu uma em entrevista no ano 2000 ao jornalista F. Costa, em *O Jornal*, republicada no blog deste jornalista. Segundo F. Costa⁸, Lenine Pinto chegou a identificar as outras serras mencionadas por Caminha ([s. d.], p.2) “[...] *mais baixas ao sul dele [Cabugi][...]*”, como sendo a chapada do Morro Vermelho com 300 metros acima do nível do mar, a Serra Verde e o Serrote da Cutia, vistos por Cabral das proximidades da Praia de Touros.

Portanto, para F. Costa, Mazaro citada por Rocha⁹, e Pinto (1998), o Monte Pascoal avistado por Cabral poderia, perfeitamente, ser o Pico do Cabugi; uma vez que o formato do Cabugi é mais condizente com a descrição de Pero Vaz de Caminha, em ser um monte muito alto e redondo, diferentemente do monte baiano que é cortado como uma torre; e também por, o Cabugi, ser avistado a uma distância considerável da costa, segundo os testemunhos aqui

⁶ INSTITUTO BRASILEIRO DE DESENVOLVIMENTO FLORESTAL. LEI Nº 4.771/1965: **Plano de Manejo Parque Nacional de Monte Pascoal**. [S. L.]: IBDF, [197-?]. 155 p. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-planos-de-manejo/parna_monte_pascoal_pm.pdf>.

Acesso em: 25 maio 2020

⁷ UFRN. **Geografia do Rio Grande do Norte**. Caicó, 2012. 22 slides, color. Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência. Disponível em: <http://arquivos.info.ufrn.br/arquivos/2013193148c78b16055629299776617dd/Aula_sobre_Geografia_do_Rio_Grande_do_Norte.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2020.

⁸ COSTA, Fábio. O Rio Grande do Norte na Rota de Cabral: pesquisador afirma que o litoral potiguar foi o verdadeiro local do descobrimento do Brasil pelos portugueses. 2010. **Blog Texto Final**. Matéria publicada originalmente em *O Jornal*, edição do dia 2 de abril de 2000. Disponível em: <<http://textofinal.blogspot.com/2010/05/o-rio-grande-do-norte-na-rota-de-cabral.html>>. Acesso em: 20 mar. 2020.

⁹ ROCHA, Antônio Roberto. RN quer provar que Brasil foi descoberto aqui. Entenda. **Jornal Tribuna do Norte**, Natal, 21 dez. 2016. Blogs E-Turismo. Disponível em: <<http://blog.tribunadonorte.com.br/eturismo/86388>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

relatados, afora as outras evidências indutivas da hipótese de, ter sido no RN, a chegada da esquadra de Cabral, descritas por Lenine Pinto, apresentadas no decorrer do presente trabalho.

3.2 O Marco de Touros

O marco português, conhecido como *Marco de Touros*, foi chantado no litoral do Rio Grande do Norte, na praia que recebeu o nome de *Praia dos Marcos* (em plural porque, segundo a tradição oral, havia outros pilares que protegiam o marco principal), a 129Km de Natal, localizada entre os municípios de Pedra Grande e São Miguel do Gostoso. A região pertencia, antigamente ao município de Touros, derivando daí o nome do marco. (CASCUDO apud PINTO, 1998, p. 15; apud IPatrimônio, [s. d.]¹⁰)

Consiste em uma coluna de pedra lioz, de forma retangular, medindo 1.32m de altura. Ostenta em uma das faces as armas do Rei de Portugal, e logo acima uma Cruz da Ordem de Cristo, em relevo entalhado. (CASCUDO apud IPatrimônio, [s. d.]

Segundo a história oficial, em uma expedição de 1501, Gaspar de Lemos chantou o marco em Touros, oficializando a posse portuguesa do Brasil. (A. R. COSTA, 2013¹¹; PINTO, 1998; SOARES, 2019¹²)

Luís da Câmara Cascudo escreveu sobre o assunto, dizendo:

[...] Comandou essa armada, de três caravelas, Gaspar de Lemos e nela viajou o florentino Américo Vespúcio, depois Piloto-Mór de Castela. [...] Gaspar de Lemos largou de Lisboa em maio e voltou em setembro de 1501. Esta é a armada que chega ao Cabo de S. Roque (**segundo o maior cômputo de probabilidades**) e chantou o marco, ainda existente, na chamada PRAIA DOS MARCOS. [...] Partindo, Gaspar de Lemos deixou um sinal de sua passagem como testemunha da posse del-rei de Portugal. Chantou um marco de pedra lioz, o mármore de Lisboa, tendo no primeiro terço a Cruz de Cristo em relevo, e abaixo as armas do Rei de Portugal, cinco escudetes em cruz com cinco bestantes em santor sem a bordadura dos castelos. Já no mapa de João Teixeira, anterior a 1612, indica-se o lugar com o nome de “marco antigo”. [...] (CASCUDO apud IPatrimônio, [s. d.], grifo nosso)

¹⁰ IPATRIMÔNIO ([s. l.]). Touros: marco quinhentista. [s. d.]. Plataforma colaborativa, sem fins lucrativos, com o objetivo de reunir, em um só lugar, os bens culturais brasileiros reconhecidos pelos órgãos oficiais. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/touros-marco-quinhentista#!/map=38329&loc=-5.102485504256683,-35.78444480895996,13>>. Acesso em: 05 jul. 2020.

¹¹ COSTA, Alexandre Rodrigues. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande do Norte**. 2013. Portal Luis Nassif. Disponível em: <<http://blogln.ning.com/forum/topics/o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte?page=1&commentId=2189391%3AComment%3A1217943&x=1#2189391Comment1217943>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h30min

¹² SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

Vê-se na transcrição do texto de Luís da Câmara Cascudo, que sua afirmação é conjectural, probabilística conforme assinalada no grifo. Não é um dado proveniente de um registro asseveradamente certo e objetivamente documentado, quanto ao que diz sobre ser, essa armada, a que trouxe e implantou o Marco de Touros. Pimentel ([s.d.]¹³, também ratifica a incerteza sobre o caso, quando diz que “na visão de estudiosos, faltam documentos e sobram versões”.

Américo Vespúcio (apud Dias, 1923, p. 200), em sua carta *La Lettera*, endereçada a seu amigo e magistrado de Florença, Pedro Soderini, ao falar sobre a terra nova encontrada na viagem de 1501, afirma: “[...] *Tomámos posse dela em nome do Sereníssimo Rei [de Portugal]. [...]*”. Isso pode ter sido entendido, pelos historiadores, como sendo essa a expedição que trouxera e implantara o Marco de Touros no solo norte-rio-grandense.

Entretanto, Dias (1923, p. 183, 199, 217) põe em dúvida a credibilidade de Vespúcio:

Não sendo possível provar-se a veracidade da afirmação de Vespúcio quanto ao convite real de D. Manuel, não será despropósito admitir-se que o florentino se engrandecia com falsos títulos, inventando uma fábula [...] está longe de corresponder ao que era lícito esperar de um cosmógrafo expressamente convidado por um monarca para uma expedição de descobrimento. Nela [em *La Lettera*] se encontra uma só latitude verificável: a do Cabo de S. Agostinho! Quase toda a restante informação geográfica - se assim se lhe pode chamar sem retórica, - constitui uma rede inextricável e enigmas que ainda hoje desafiam a argúcia dos mais experimentados historiadores. [...] Nunca devemos perder de vista que dos textos vespucianos não existem os manuscritos originais e que as versões impressas provavelmente são resumos ou acomodações literárias.

Dessa e de outras formas, Dias (1923, p. 215-222) fala de Américo Vespúcio como que destituindo-o do merecimento da fama que obteve na historiografia. Devido à sua suposta imperícia como navegador e por ser um estrangeiro (florentino), isso reforça a possibilidade de ele nunca ter sido convidado pelo Governo Português para uma viagem oficial, e, mais ainda, uma viagem que tivesse a missão de tomar posse de uma terra com o assentamento de *um marco* de pedra, como era tradicional, desde Diogo Cão. Por outro lado, há evidências de que a viagem era apenas de cunho mercantilista, contratada pelos mercadores florentinos.

Pinto (1998, p. 159), nessa mesma visão, discorda da conjectura citada por Cascudo de que *o marco* teria sido trazido nessa expedição de 1501, pelo motivo de ela ser uma viagem

¹³ PIMENTEL, Márcia (Editora). PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **A Baía de Guanabara:** berço da cidade do Rio de Janeiro. A Expedição de Gaspar de Lemos. [s.d.]. Disponível em: <<http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/estude/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/49-a-ba%C3%ADa-de-guanabara-ber%C3%A7o-da-cidade-do-rio-de-janeiro/2404-a-expedicao-de-gaspar-lemos>>, acesso em 26/08/20, às 11h30min.

particular, promovida por mercadores, não uma expedição oficial da Coroa Portuguesa. Ele afirma que, na realidade, a Vera Cruz

[...] chegou Fernão de Loronha para vistoriar do ponto de vista do interesse econômico [...] com seus sócios Bartolomeu Marchione, Benedito Moreli e Francisco Martins, caso lhes conviessem, de defender e expandir, anualmente, por “trezentas léguas de terra para diante”, em troca do monopólio na extração do pau-brasil. (PINTO, 1998, p. 159)

Leite (1923, p. 250) e Cortesão (1923, p. 445), afirmam em consonância, este último mais especificamente, que “[...] Vespúcio presumivelmente embarcou na frota de 1501, não por convite régio, mas dos Marchiones, e em navio armado por estes.”

Assim, a expedição de 1501 seria uma viagem de interesse mercadológico, encabeçada por Fernão de Loronha, que

não assumiria tal compromisso, em seu nome e dos seus sócios, sacramentando-o em contrato formal após o regresso da frota em 1502, se não tivesse vindo esmiuçar as vantagens do empreendimento, e nem faria isso sem o poder de mando na expedição. (PINTO, 1998, p. 159)

Esses comerciantes precisavam saber se os recursos existentes na terra compensariam tamanho encargo. O contrato com o Governo Português foi firmado em 1502, estipulando um privilegiado de monopólio na exploração do pau-brasil, “conforme carta de Pietro Rondinelli escrita de Sevilha em 3 de outubro daquele ano, e publicada na *Riccolta Colombina*”. (PINTO, 1998, p. 159,160; Leite, 1923, p. 250).

Pinto (1998, p. 159,160) ainda destrincha a polêmica existente, na historiografia, acerca de quem era o comandante da esquadra, na expedição de 1501. Tomando como base diversos autores que cita, ele demonstra essas controvérsias e expõe as bases frágeis da versão que aponta para Gaspar de Lemos e Américo Vespúcio como os que trouxeram o Marco de Touros, em 1501, para o litoral norte-rio-grandense. Por não haver consenso entre os historiadores, não fecha a questão sobre quem era o comandante principal. Entretanto, afirma que o provável comandante está entre os três seguintes integrantes da expedição: ou Gaspar de Lemos, ou Américo Vespúcio ou Fernão de Loronha.

A cruz, que está entalhada na parte superior do *Marco de Touros*, é o emblema da Ordem de Cristo, oriundo dos tempos do Infante Dom Henrique e das Cruzadas. Dom Henrique era o quinto filho do rei D. João I e grão-mestre da Ordem de Cristo. Na primeira metade do século XV, ele estimulou o início das grandes navegações, bem como pretendeu

levar avante a evangelização da Igreja Católica para estender a fé cristã aos muçulmanos e a outros povos. A cruz do *Marco de Touros*, além desta relação, tinha também relação com Pedro Álvares Cabral, o capitão da esquadra de 1500, o qual “[...] de fidalgo da casa real teria chegado a cavaleiro da Ordem de Cristo em 1494: a mais importante ordem de cavalaria de Portugal.” (AMARAL; TORRES, 2015; CUNHA, 1992, apud SCHWARCZ; STARLING, 2015, p. 16)

Segundo Pinto (apud A. R. Costa, 2013¹⁴), “[...] os marcos, instalados em terras descobertas, eram, na época, uma providência privativa do capitão-mor e das esquadras patrocinadas pela Ordem de Cristo. [...] Portanto, *o marco* teria sido na verdade, fincado por Cabral em sua primeira investida ao Brasil.”

Uma evidência disso, de acordo com Lenine Pinto (apud A. R. Costa, 2013), é descrita assim:

Cabral fez, 8 anos depois do descobrimento, uma carta ao Rei de Portugal chamada "*Carta de Arrependimento ao Rei*" [de defesa por excessos cometidos na Índia]. Nela, ele informa a instalação do marco - o padrão do descobrimento - no seguinte trecho: "*cumpri as instruções de vossa majestade, viajei para o ocidente e tomei posse com o padrão da terra de vossa majestade, que os antigos chamavam de Brandão ou de Brasil*". Esta carta é citada também por Assis Cintra. Walter Galvanni, que fez a biografia de Cabral, também cita esta carta. Vejam que a carta confirma que Cabral já sabia seu destino, o Brasil. (A. R. Costa, 2013, grifo nosso)

Assis Cintra transcreve esse mesmo trecho da carta de Cabral. Segundo Cintra (1922, p. 11, 12) essa carta faz parte do arquivo de um opulento colecionador europeu e “na Torre do Tombo [...] se vê o registro do arquivo de Lord Stuart, o mesmo embaixador que carregou para Londres o original do Cancioneiro de Rezende e outros manuscritos preciosos.”

Soares (2019, grifo nosso)¹⁵ explica as palavras de Cabral:

[...] **Tomar posse com padrão é instalar o marco no território que pertence ao rei.** Então, ao contrário do que a historiografia tradicional afirma, que Américo Vespúcio haveria instalado os marcos em 1501, **seria Cabral quem os traria já em sua bagagem.** [...] Outro elemento que participa da argumentação de Lenine Pinto, que escreve como quem está defendendo um caso em um tribunal, são as presenças dos **marcos nas praias de Touros e de Cananeia**. Ele explica no livro que a implantação de marcos, chamados padrões, era costume português desde os primeiros momentos dos descobrimentos. Vasco da Gama os tinha implantado, Gil

¹⁴ COSTA, Alexandre Rodrigues. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande do Norte**. 2013. Portal Luis Nassif. Disponível em: <<http://blogln.ning.com/forum/topics/o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte?page=1&commentId=2189391%3AComment%3A1217943&x=1#2189391Comment1217943>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h30min

¹⁵ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

Eanes também os tinha, Bartolomeu Dias também. **Pedro Álvares Cabral não se exime de tal tarefa e também afirma que colocou os marcos de posse.** [...]

Igualmente, Fernão Lopes Castanheda, em seu livro publicado em 1554, também informa, em português antigo, que “*nesta terra mandou Pedralvares meter hu padrão de pedra cõ hua Cruz, & por isso lhe pos nome terra de santa Cruz, & depois se perdeu este nome & lhe ficou ho do Brasil por amor do pao brasil [...]*”. (CASTANHEDA, 1554, p. [64] xliii).

Pinto (1998, p. 123) acrescenta que “eram chamados padrões devido à uniformidade, semelhantes em tamanho e formato. Possuem relevos esculpidos na mesma face, da Cruz da Ordem de Cristo e das armas do Rei de Portugal.”

Sobre os dois marcos mencionados

Era normal cantar um marco no ponto onde chegavam e ao alcançarem o mar chantavam o segundo marco. “O Brasil tinha dois padrões (marcos), um na Praia do Marco, em São Miguel do Gostoso, e outro em Cananéia, em São Paulo”, ressalta Lenine Pinto. (PINTO, 1998, p. 123; SANTOS apud ARAUJO, 2014¹⁶)

Cananéia fica no atual Estado de São Paulo. De acordo com Mazaro (*apud* Rocha, 2016¹⁷; Vilar, 2015¹⁸), o *Marco de Cananéia* é semelhante ao de *Touros* (VER FIGURA 4), em que há o escudo de Portugal e a Cruz da Ordem de Cristo acima, **numa mesma face**, dando indícios de os dois terem sido esculpidos ou trazidos pelas mesmas pessoas. “O marco chantado no município de Cananéia, em São Paulo, seria o segundo marco português [a ser instalado] no Brasil”, afirma Mazaro.

¹⁶ ARAÚJO, Henrique. **A Tese de que O Brasil Foi Descoberto no Rio grande do Norte e Não na Bahia**. 2014. Disponível em: < <https://curiozzzo.com/2014/11/11/a-tese-de-que-o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte-e-nao-na-bahia/>>. Acesso em 20/03/20, às 16h50min.

¹⁷ ROCHA, Antônio Roberto. RN quer provar que Brasil foi descoberto aqui. Entenda. **Jornal Tribuna do Norte**, Natal, 21 dez. 2016. Blogs E-Turismo. Disponível em: <<http://blog.tribunadonorte.com.br/eturismo/86388>>. Acesso em: 28 mar. 2020.

¹⁸ VILAR, Dacielly Cristiny da Silva. **As Potencialidades Geoturísticas do Patrimônio Geomorfológico do Município de Lages/RN e Angicos/RN**. 2015. 43 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Campus de Natal, UERN, Natal, 2015. Disponível em: <<http://natal.uern.br/turismo/wp-content/uploads/2019/07/AS-POTENCIALIDADES-GEOTUR%C3%8DSTICAS-DO-PATRIM%C3%94NIO-GEOMORFOL%C3%93GICO-DOS-MUNIC%C3%8DPIOS-DE-LAJES.pdf>>. Acesso em 15/04/20 às 23h45min.

Fotografia 3 – Marco de Touros –RN



Fonte: Wehling (2009)¹⁹

Fotografia 4 – Marco de Cananeia



Fonte: Cavalcanti Neto (2009)²⁰

Fotografia 5 – Marco de Porto Seguro, uma das faces



Fonte: Carvalho (2017)²¹

Fotografia 6 – Marco de Porto Seguro, outra face



Fonte: Bacelar (2018)²²

¹⁹ WEHLING, Arno. **Unidade, Diversidade, Sociabilidade: o IHGB nos seus 170 anos.** *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 1, p. 201-208, jan/jun 2009. Semestral. Disponível em: <<https://brapci.inf.br/index.php/res/download/109691>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

²⁰ CAVALCANTI NETO, Manoel de Oliveira. Marco de Touros. 2009. Blog Natal de Ontem. Disponível em: <<http://nataldeontem.blogspot.com/2009/11/marco-de-touros.html>>. Acesso em: 19 nov. 2020

²¹ CARVALHO, Rafael. Cidade Histórica De Porto Seguro: as atrações do centro histórico. *AS ATRAÇÕES DO CENTRO HISTÓRICO*. 2017. Blog Esse Mundo É Nosso. Disponível em: <<https://www.essemundoenosso.com.br/cidade-historica-de-porto-seguro/>>. Acesso em: 19 nov. 2020.

²² BACELAR, Jonildo. História de Porto Seguro: centro histórico de porto seguro. Centro histórico de porto seguro. 2018. Guia Geográfico - Bahia. Disponível em: Fonte: <http://www.bahia-turismo.com/porto-seguro/historia.htm>. Acesso em: 19 nov. 2020.

Já o *Marco de Porto Seguro*, difere bastante dos outros dois. No site do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional)²³ é dito que o *Marco de Porto Seguro* está

Situado em uma praça na Cidade Alta, voltado para o mar, é constituído por um meio fio de pedra, retangular e mede, aproximadamente, 1,50 m de altura. Esculpidas **em faces opostas** estão as Armas de Portugal e a Cruz de Cristo [...] encontra-se sobre uma plataforma [...] envolvido por uma redoma de vidro [...]. (IPHAN, [s. d.], grifo nosso)

Segundo Pinto (1998, p. 166), os padrões de *Touros* e de *Cananéia* são de aparência mais rústica, e têm suas gravuras na mesma face, diferindo do que está em Porto Seguro, que é feito de um modo mais requintado.

Quanto à implantação do *Marco de Porto Seguro* e sua autoria, o IPHAN informa que “não há registro de que Pedro Álvares Cabral o tenha feito, sendo a implantação do marco de posse atribuída à expedição de Duarte Coelho, em 1503 [...]”. (IPHAN, [s.d.]

Para outras fontes, o marco

“provavelmente foi trazido pela expedição de Gonçalo Coelho [pai de Duarte Coelho que também estaria presente na mesma expedição] em 1503, porém há quem afirme que o marco foi trazido em 1534, por Pero Campos Tourinho, para delimitação da capitania de Porto Seguro.” (BRASIL, 2000²⁴)

Semelhantemente, Vera Telles e o major Aragão compartilham da mesma opinião sobre o donatário da capitania. Aragão, um pesquisador de campo na região de Porto Seguro, assim escreveu em português antigo: “O marco em questão, segundo refere a tradição transmittida até nossos dias, foi alli collocado por Pero do Campo Tourinho, primeiro donatário da Capitania de Porto Seguro.” (ARAGÃO, 1889, p. 54; TELLES, 1987 apud Pinto, 1998, p. 166)

De acordo com A. R. Costa (2013)²⁵, o marco que está em Porto Seguro “é um marco simbólico, de posse comemorativa (todos sabem, os próprios autores baianos confirmam isso)”. Na opinião de Pinto (1998, p. 166, grifo do autor), “[...] o marco *comemorativo* de Porto Seguro [...] [é] obra do século passado, esculpida no fausto artístico do Império, época do padre Casal e de Varnhagen, animadores da ideia do Descobrimento ao sul da Bahia.”

²³ IPHAN. Monumentos e Espaços Públicos Tombados: porto seguro (BA). [s. d.]. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1403>>. Acesso em: 25 maio 2020.

²⁴ BRASIL. Ministério de Minas e Energia. CPRM.. Projeto Porto Seguro - Santa Cruz Cabrália. 2000. Pannel em PDF. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/media/geodiversidade/ps/historico/hist_ctgeologica.pdf>. Acesso em: 25 maio 2020.

²⁵ COSTA, Alexandre Rodrigues. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande do Norte**. 2013. Portal Luis Nassif. Disponível em: <<http://blogln.ning.com/forum/topics/o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte?page=1&commentId=2189391%3AComment%3A1217943&x=1#2189391Comment1217943>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h30min

Portanto, quanto ao marco que está em Porto Seguro, não há evidências de ele ter sido trazido pela esquadra de Cabral, enquanto outras evidências há de que Cabral teria trazido padrões de pedra, algo esperado de um capitão-mor português em missão oficial. Como ficou demonstrado, as evidências para o *Marco de Touros* ter sido trazido por Gaspar de Lemos e Américo Vespúcio são frágeis, juntamente com a hipótese de Fernão de Loronha, o qual não fazia uma expedição oficial da Corôa. Quanto a Pedro Álvares Cabral, há registros de ele ter trazido padrões de pedra para, em algum lugar, fazer a tomada de posse oficial da terra batizada por ele de Terra de Vera Cruz. Dois marcos semelhantes (padrão) foram encontrados na costa brasileira, um em Touros e outro em Cananéia.

Como será apresentado adiante, há informes colhidos pela espionagem italiana à época, de que a expedição de Cabral percorreu duas mil milhas na costa brasileira. De acordo com Araújo (2014)²⁶, duas mil milhas é a distância entre Touros e Cananéia. Esses dados serão destrinchados, no tópico seguinte.

Para Soares (2019)²⁷, “como o marco [do descobrimento] não fora colocado em Porto Seguro, mas em Touros, a conclusão lógica é que nas nossas paragens [no RN] ele [Cabral] haveria aportado primeiro. O que não impede um segundo acostamento nas praias baianas.”

3.3 As 2.000 Milhas Entre O Marco de Touros e o de Cananéia

De acordo com Pinto (1998, p. 45, 2015, p. 42), um informe de Domenico Pisani, de Lisboa para Veneza, em 27 de julho de 1501, fruto da espionagem italiana junto aos tripulantes do primeiro navio da esquadra de Cabral (a Anunciada) a retornar a Lisboa, no fim da expedição, dava conta das 2.000 milhas percorridas por Cabral na costa brasileira.

Assim dizia o texto: “Acima do Cabo da Boa Esperança para as bandas do Sudoeste, descobriram uma terra nova com dimensões continentais, porque correram pela costa mais de duas mil milhas, não encontrando fim, a que chamaram de terra dos papagaios [...]” (PINTO, 2015, p. 42, 228; 1998, p. 45; DIAS, 1923, p. 108, 109; ABREU, 2013, p. 126, grifo nosso).

²⁶ ARAÚJO, Henrique. *A Tese de que O Brasil Foi Descoberto no Rio grande do Norte e Não na Bahia*. 2014. Disponível em: <<https://curiozzzo.com/2014/11/11/a-tese-de-que-o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte-e-nao-na-bahia/>>. Acesso em 20/03/20, às 16h50min.

²⁷ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. *O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?*. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

Segundo Pinto (1998, p. 73, 74), na época dos descobrimentos, as distâncias eram difíceis de apurar, por falta de sextantes (instrumento usado para medir o ângulo entre um astro e a linha do horizonte) e de cronômetros. “As medidas de distâncias eram muito díspares [...] o valor do grau terrestre não coincidia entre Duarte Pacheco (106,56Km) e Colombo (84Km)”.

À vista disso, estimativas aproximadas de distâncias bastariam, por assim dizer, dada a falta de exatidão dos métodos utilizados por navegadores de um século ainda pouco desenvolvido em tecnologia. Apesar das esperadas variações nas medidas de grandes distâncias, pode-se ter uma noção geral aproximada das 2 mil milhas náuticas percorridas por Cabral, que Capistrano de Abreu chega a equiparar em léguas: “A 2 de maio, Pedr’Álvares Cabral levantou âncora e foi beirando a costa, espaço de duas mil milhas, isto é, quinhentas léguas, [...], sem chegar a ver-lhe fim [...]”. (ABREU, 2013, p. 126)

Para Pinto (1998, p. 73, 74), esta é uma das mais importantes

evidências de que o porto seguro [citado na carta de Caminha] estava nos arredores do Calcanhar [esquina do continente sul-americano, em Touros], pois se o bordejo litorâneo fosse contado a partir do sul da Bahia, Cabral teria dado com os costados em Comodoro Rivadavia [...] em plena Patagônia, e não em Cananéia.

Assim, continua Lenine Pinto em outro dos seus livros:

[N]essa navegação de Cabral por 2.000 milhas ou mais depois de tomar posse de Vera Cruz [...] o Descobrimento (ou Achamento) não poderia ter ocorrido no suposto porto seguro baiano, pois essa distância [...] teria levado a frota [...] às portas da Patagônia, não no litoral paulista, onde Cabral firmou presença cantando outro padrão [...]. Onde o geólogo Guilherme Schuch, Barão de Capanema, encontrou o 2º padrão cabralino em 1886, atualmente exposto no Salão Nobre do Instituto Histórico e Geográfico/IHGB, no Rio de Janeiro. (PINTO, 2015, p. 42, grifos do autor).

Compartilhando da mesma tese, o Prof. Dr. Lenin Campos Soares²⁸ menciona a já citada comparação de Capistrano de Abreu, das 2.000 milhas a 500 léguas, e acrescenta que essa foi a distância que percorreu Cabral desde o primeiro porto, onde ele teria fixado o primeiro marco, sendo o segundo marco fixado em Cananéia. (ABREU, 2013, p. 126).

Pinto (1998, p. 73, apud Soares, 2019) reconhecendo que essas medidas de distância ainda eram muito díspares para se chegar a um número exato, acredita que eles só poderiam

²⁸ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

ter desembarcado primeiramente nas praias de Touros. Os cálculos de Lenine Pinto de quanto seriam **500 léguas dá 2.777km**, em que usa o valor da **légua de 5.555Km**, mesmo valor que consta no dicionário português de 1881, de Caldas Aulete²⁹, para a légua marítima. “Se seu desembarque tivesse se dado em Porto Seguro, após essa distância, o segundo marco deveria ter sido colocado já na Argentina [...]. Contudo, se contarmos 500 léguas a partir de Cananeia para o norte, chegamos às praias de Touros.” (AULETE, 1881, p. 1048; SOARES, 2019³⁰)

A equivalência da légua em quilômetros varia de país para país e de épocas para épocas. Entretanto,

Segundo o Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea, de Caldas Aulete, de 1881, a légua [...] **equivale a 5,555 km** (légua marítima). [...] Os demais dicionários portugueses, porém, são precisos: segundo o Dicionário Universal (da Texto Editores) e o dicionário da Porto Editora, a légua equivale, taxativamente, “a cinco quilômetros”. [...] Já para Houaiss (2015), os números seriam precisos: a légua, “no Brasil, vale aproximadamente 6.600 metros; em Portugal, 5.572 metros”. (DICIONARIOGRAMATICA.COM, 2018-2020; AULETE, 1881, p. 1048, grifo nosso)

O valor grifado acima coincide com o valor citado por Lenine Pinto, embora este autor também viesse a comentar que “[...] as medidas de distância eram muito díspares [...]” entre os navegadores quanto à equivalência da légua. No entanto, Lenine Pinto concluiu que o valor da milha náutica como referência é equivalente a 5,555 Km. (PINTO, 1998, p. 73,74).

Regina Ramos³¹, em sua matéria jornalística cita a análise que Lenine Pinto faz das distâncias que, de fato, “são difíceis de serem apuradas porque o valor do grau terrestre não coincidia entre os navegadores.” (PINTO, 1998, p. 73, 74)

Pela costa, ao longo das 2 mil milhas ou 500 léguas de Cabral, flui a chamada corrente do Brasil, a qual conduz as embarcações no rumo sul. Como será explanada adiante, ela começa sua influência na altura da ilha de Fernando de Noronha, próximo ao Rio Grande do Norte. Contudo, era muito improvável que a numerosa frota de Cabral conseguisse chegar primeiramente à Bahia, devido às grandes interferências das correntes marítimas e ventos alísios junto à linha do equador, que empurram as naus primeiramente para a esquina do continente.

²⁹ AULETE, Francisco Júlio de Caldas. Légua: légua marítima. In: AULETE, Francisco Júlio de Caldas. **Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa**: feito sobre um plano inteiramente novo. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881. p. 1048. (Segundo Volume). Disponível em: <<http://bibdig.biblioteca.unesp.br/handle/10/26034>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

³⁰ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

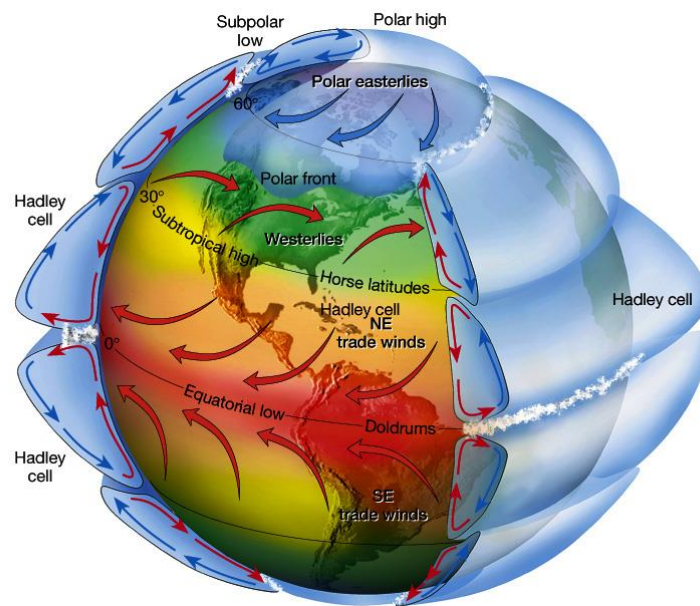
³¹ RAMOS, Regina Helena Paiva. **Porto Seguro: Verdade ou Mentira?** Getúlio, Rio de Janeiro, n. 24, p. 46-49, 2010. Bimestral. Novembro/dezembro de 2010. Disponível em: <https://escrevinhacoesdairegina.wordpress.com/jornalismo/reportagens/porto-seguro-verdade-ou-mentira/>. Acesso em: 20/03/2020, às 8h30min.

3.4 A Influência das Correntes Marítimas do Atlântico para os Navegadores na Época de Cabral

A probabilidade de Cabral ter primeiramente chegado à Bahia é pequena, se for observada a constante influência das correntes marítimas e ventos alísios, ao nível da linha do Equador, os quais, predominantemente, se dirigem à costa do Rio Grande do Norte.

Esse é um dos fatores que tem sido levado em conta por um grupo de pesquisadores, desde o ano de 2018, no Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN), sobre a tese do historiador potiguar Lenine Pinto, acerca da possibilidade de Cabral ter chegado primeiramente ao Rio Grande do Norte, como refere Ramon Ribeiro³².

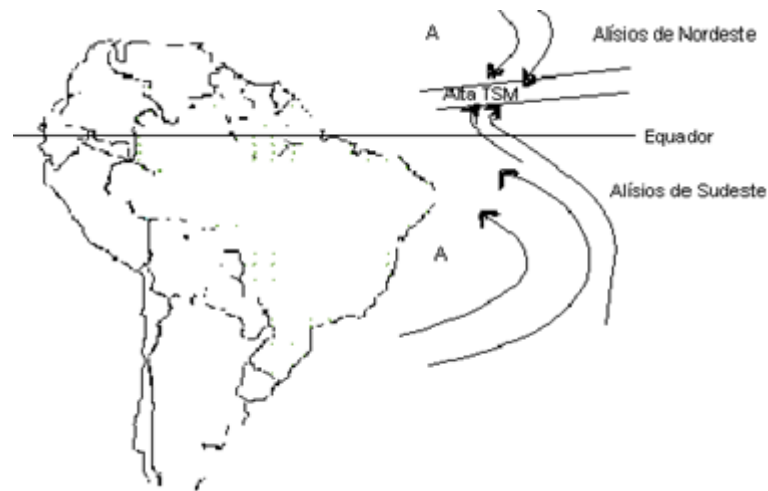
Figura 1 - Mecanismo de Vento na Zona de Convergência Intertropical



Fonte: USP (2010)

³² RIBEIRO, Ramon. De Volta a Tese sobre O Descobrimento. **Jornal Tribuna do Norte**, Natal, 11 maio 2018. Disponível em: <<http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/de-volta-a-tese-sobre-o-descobrimento/412608>>. Acesso em: 05 abr. 2020.

Figura 2 - Ventos Alísios. TSM: Zona de Máxima Temperatura da Superfície do Mar.

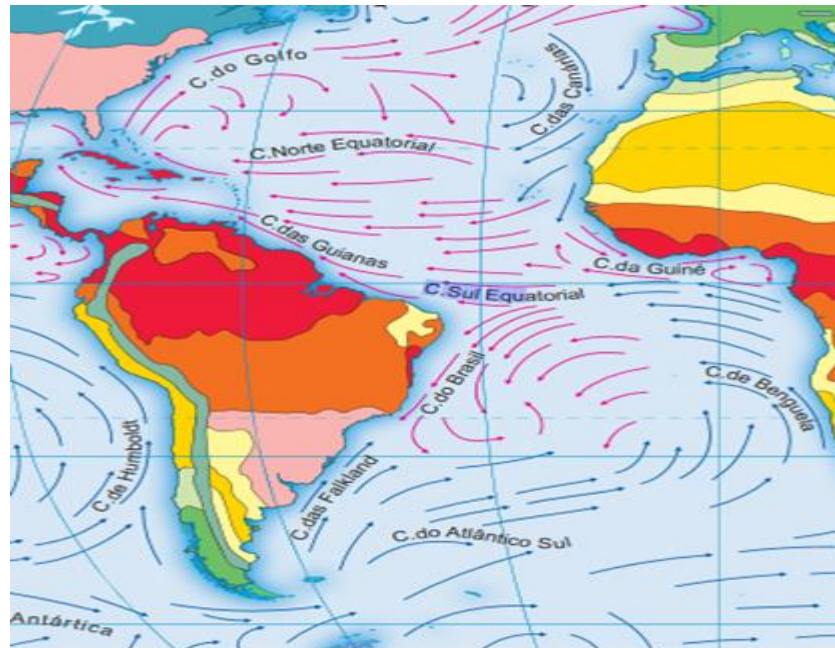


Fonte: USP (2010)

A esquadra cabralina, bem como outros navegadores sofreram a influência dos ventos alísios na Zona de Convergência Intertropical. Essa zona é uma faixa para onde convergem os ventos tropicais dos Hemisférios Norte e Hemisfério Sul do planeta, na região compreendida próximo à linha do Equador. Nessa área, o aquecimento devido a radiação solar é bastante uniforme e intenso, o que provoca baixas pressões à superfície. Por causa disso e também do movimento do globo terrestre (ver fig. 1), os ventos alísios do Hemisfério Norte vêm do Nordeste, e os alísios do Hemisfério Sul vêm do Sudeste, e convergem em baixos níveis de altitude (ver fig. 2). (MUANZA, 2018; USP, 2010)

A convergência dos ventos alísios, na costa brasileira, nas proximidades da linha do Equador, tende a conduzir embarcações a vela para a esquina do continente, onde fica o Rio Grande do Norte. Já os dados de Oceanografia indicam que uma embarcação, partindo da Península Ibérica rumo ao hemisfério sul, sofre influências dos ventos e das correntes marítimas do Oceano Atlântico, tendo tal embarcação a tendência a se deslocar no mesmo sentido dessas forças. A seguir, descreve-se a movimentação das correntes do Atlântico Norte:

Figura 3- Representação das Correntes do Atlântico.



Fonte: Adaptado de Strahler, 1969; Darmstadt, 2011 apud IBGE, 2012³³.

No Atlântico Norte, nas proximidades da Europa e do continente africano, ocorre a Corrente das Canárias (ver fig. 3), a qual é movida pelos ventos alísios de Nordeste. Ela flui para Sul e depois para Oeste, compondo a Corrente Norte Equatorial, e se junta à parte da Corrente Sul Equatorial que transpõe a linha do Equador, atravessando o oceano até chegar à costa brasileira, na altura do Cabo de São Roque, nas proximidades de Touros, no Rio Grande do Norte. Lá, a corrente se divide em dois ramos, um seguindo para o Noroeste, que irá compor a Corrente das Guianas, na direção do Caribe, e o outro descendo para o Sul pela costa brasileira, sendo denominada Corrente do Brasil. (HARARI, 2007; SIQUEIRA, 2014).

Um dos piores lugares para se navegar, com as naus portuguesas, era para além do Sul de Cabo Verde e do extremo Oeste da África. Isso era devido às calmarias, que paralisavam as embarcações por longos dias, e também devido às duras tempestades. Colombo, em sua terceira viagem, entrou, certa vez, em uma dessas calmarias, tendo afirmado que a falta de vento suscitava um calor tal que chegou a temer que a tripulação e os navios incendiassem. (CROSBY, 2011)

³³ IBGE (comp.). Clima e Correntes Marítimas. 2012. Disponível em: <https://atlas escolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_mundo/mundo_clima_e_correntes_maritimas.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2019.

Por causa disso, ao quererem contornar a África, seguiam o trajeto sugerido por Gil Eanes, descoberto ao ultrapassar o Cabo Bojador em 1434. Segundo Pinto (2018, p. 86), Eanes, antes de chegar ao Bojador, "mudou o curso para Oeste [...], a fim de executar, adiante, um grande arroteio, por distância segura [...]". (ver fig. 4)

Sendo assim, os navegadores adentravam na área de influência da *Corrente Norte Equatorial* e de ventos alísios de Nordeste, que poderiam trazê-los à esquina do continente Sul-Americano, por ser uma zona de convergência entre as *Correntes Norte-Equatorial, Sul Equatorial* e da *Corrente de Benguela* (ver fig. 4 e 5).

Figura 4 - Mapa invertido, representando a visão subjetiva dos navegadores ao saírem de Portugal para executar o afastamento a Oeste (*volta do mar*) rumo ao Brasil. As setas e as linhas indicam a influência das correntes e ventos alísios. O tracejado representa o hipotético percurso à saliente esquina norte-rio-grandense.

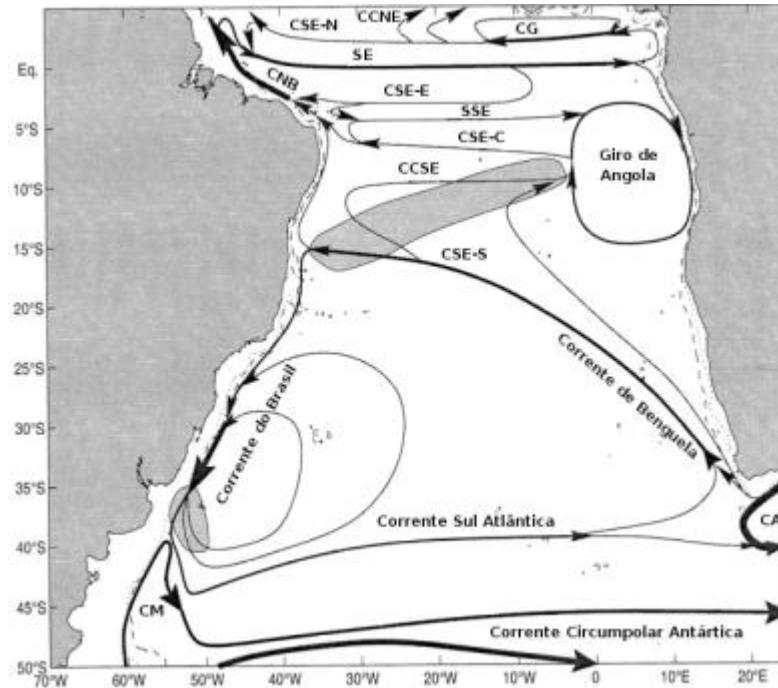


Fonte: Adaptado de <https://medium.com/@marranoo/a-incongru%C3%Aancia-de-um-mapa-mundi-diante-de-um-globo-terrestre-9d5abafcb738>.

As forças confluentes do hemisfério Sul são descritas a seguir, pelas quais Cabral deve ter sido conduzido para junto da costa nordestina e depois pelo Cabo da Boa Esperança para as Índias.

No Atlântico Sul (ver fig. 3 e 5), os ventos alísios impulsionam a Corrente Sul Equatorial para Oeste. Uma parte desta corrente transpõe o Equador e passa ao Atlântico Norte, formando a Corrente Norte do Brasil, junto à costa. O restante se dirige para Sul, ao longo do continente sul-americano, formando a Corrente do Brasil. Posteriormente, ao sul do Oceano Atlântico, a Corrente do Brasil encontra a Corrente das Malvinas ou Falklands, rumando com força para Leste, atravessando o Atlântico para a região da África do Sul. (HARARI, 2007; MOURA, 2011)

Figura 5 - Circulação do Oceano Atlântico Sul, indicando: ramo Norte da Corrente Sul Equatorial (CSE-N); Corrente Norte do Brasil (CNB); Ramo Central da Corrente Sul Equatorial (CSE-C); Corrente das Malvinas (CM).



Fonte: Adaptado de STRAMMA & ENGLAND, 1999 apud SIQUEIRA (2014).

A partir da Península Ibérica, a viagem para às Índias margeando a costa brasileira era maior em extensão, comparada com o percurso que seria se pudessem margear a costa africana. Apesar disso, era mais rápida, pois aproveitava o fluxo das correntes e dos ventos, inclusive da Corrente das Malvinas para atravessar o Atlântico rumo a África do Sul. Para o retorno, também compensava voltar pelo Brasil, por causa da Corrente de Benguela, que começava ao largo da África do Sul e se dirigia ao Nordeste brasileiro, vindo a integrar a Corrente Sul Equatorial. Estava caracterizado o percurso chamado *Volta do Brasil* (PINTO, 2018).

Diante do exposto, como uma possibilidade, pode-se inferir que quando os navegadores zarparam da Europa a Sudoeste, depois guinando para Oeste a fim de afastar-se do Bojador e das calmarias da costa africana, teriam sido impelidos pela Corrente Norte Equatorial, que os traria em direção à América do Sul, até a região da linha do Equador. Em sequência, sendo essa corrente ali interceptada pela Corrente Sul Equatorial, que ruma para o Oeste, há ali uma confluência de forças somando-se com a dos ventos alísios, que resultaria

muito facilmente no impulsionamento das naus para a costa norte-rio-grandense, a esquina do continente.

3.5 O Tempo de Viagem como Evidência para O Ponto de Chegada de Cabral

A narrativa de Pero Vaz de Caminha diz:

A partida de Belém foi — como Vossa Alteza sabe, segunda-feira 9 de março. E sábado, 14 do dito mês, entre as 8 e 9 horas, nos achamos entre as Canárias [...] E ali andamos todo aquele dia em calma, à vista delas, obra de três a quatro léguas. E domingo, 22 do dito mês, [...] havemos vista das ilhas de Cabo Verde [...]. Na noite seguinte à segunda-feira amanheceu, se perdeu da frota Vasco de Ataíde com a sua nau [...] Fez o capitão suas diligências para o achar, em umas e outras partes. Mas... não apareceu mais ! E assim seguimos nosso caminho, por este mar de longo, [...] E quarta-feira seguinte [22 de abril], pela manhã, topamos aves a que chamam furabuchos. Neste mesmo dia, a horas de véspera, havemos vista de terra! (CAMINHA, [s. d.], p. 2)

A partir da narrativa de Pero Vaz de Caminha, é possível estimar o tempo de viagem, para comparar com a travessia que outras caravelas perfizeram, na mesma rota e na mesma época do ano, mais especificamente no trecho do Atlântico que está entre o arquipélago de Cabo Verde e o Brasil.

De acordo com Caminha ([s. d.], p. 2), a frota passou em Cabo Verde no dia 22 de março, chegando ao Brasil em 22 de abril. No entanto, ele relata um atraso que ocorreu devido ao desaparecimento da nau de Vasco de Ataíde. Pero Vaz não informa quanto tempo Cabral passou buscando pela nau desaparecida. Se foi um dia ou dois não sabemos, porém sabemos que o tempo da viagem entre Cabo Verde e o Brasil foi de um mês.

Ao passar por Cabo Verde, a armada não se reabasteceu ali.

Em 1498 havia peste na ilha de Cabo Verde, o arquipélago [...] presenciava a seca provocadora do esgotamento de suas reservas hídricas. Este era o local para reabastecimento de água das embarcações. Vasco da Gama, lembra Lenine, passou por lá e também fez estas observações depois de Cristóvão Colombo. Nas instruções a Cabral diziam que se ele tivesse água para mais quatro meses não era preciso parar em Cabo Verde. (DIAS, 1923, 52, 53; PINTO, 1998, p. 103, apud ARAÚJO³⁴)

³⁴ ARAÚJO, Henrique. *A Tese de que O Brasil Foi Descoberto no Rio grande do Norte e Não na Bahia*. 2014. Disponível em: < <https://curiozzzo.com/2014/11/11/a-tese-de-que-o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte-e-nao-na-bahia/>>. Acesso em 20/03/20, às 16h50min.

Há outros relatos que mencionam o tempo de viagem de 30 dias entre o arquipélago de Cabo Verde e o Brasil.

De acordo com Pinto (1998, p. 100; apud Araújo, 2014³⁵; apud A. R. Costa, 2013³⁶), no ano de 1501, em que o rei D. Manoel manda o navegador João da Nova, para seguir o mesmo trajeto feito por Cabral, aquele navegador passou por Cabo Verde e chegou ao Brasil em 28 dias, na região de Touros-RN. Uns dois dias a menos do que Cabral. Comparando-se as duas viagens, considerando-se o atraso que a armada cabralina sofrera pela procura da nau de Vasco de Ataíde, é possível indagar:

como Cabral seria capaz de fazer, nesse mesmo tempo mais 800 milhas [até o sul da Bahia]? Cabral saiu de Portugal em 9 de março e passou por Cabo Verde a 22. Um mês depois, poderia chegar ao RN, de acordo com as cartas náuticas; para chegar ao sul da Bahia, só lá pelo dia 10 de maio. (A. R. COSTA, 2013, grifo nosso).

Fazendo a comparação, Leite (1923, p. 252) diz que

João da Nova alcançou o arquipélago de Cabo Verde nas proximidades de 20 de março e Vera Cruz não longe de 20 de abril, dando cerca de um mês para a travessia do Atlântico, como aconteceu a Cabral. É certo que em vez de arribar a Porto Seguro, por 17° de latitude, ficou entre 5° e 8°, nas proximidades do Cabo de S. Agostinho. (LEITE, 1923, p. 252)

Dessa forma, Duarte Leite, partidário do descobrimento/achamento em Porto-Seguro/Cabralia, afirmou que, naquele trecho do Atlântico, a duração das viagens de Cabral e de João da Nova coincidem em um mês. Contudo, diz que enquanto João da Nova chegou a no máximo o Cabo de Santo Agostinho (PE), curiosamente, Cabral atingira o sul da Bahia – mais distante e no mesmo tempo.

Descontando o(s) dia(s) de atraso pela busca da nau de Vasco de Ataíde, Lenine Pinto questiona: “na realidade ele [Cabral] fez a travessia em 28 ou 29 dias, como é que ele poderia ter ido até o sul da Bahia?”. (PINTO, apud ARAUJO, 2014)

Analisando o trajeto de João da Nova, Duarte Leite relata que

³⁵ ARAÚJO, Henrique. **A Tese de que O Brasil Foi Descoberto no Rio grande do Norte e Não na Bahia**. 2014. Disponível em: < <https://curiozzo.com/2014/11/11/a-tese-de-que-o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte-e-nao-na-bahia/>>. Acesso em 20/03/20, às 16h50min.

³⁶ COSTA, Alexandre Rodrigues. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande do Norte**. 2013. Portal Luis Nassif. Disponível em: <<http://blogln.ning.com/forum/topics/o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte?page=1&commentId=2189391%3AComment%3A1217943&x=1#2189391Comment1217943>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h30min.

Os cronistas são omissos a respeito desta escala de João da Nova, excepto Correia: ‘Pelo regimento de navegação que os pilotos levaram, fizeram seu caminho ao longo da costa do Brasil [...], e foram de longo até o cabo de Santo Agostinho [...]’. (LEITE, 1923, p. 251-252, grifo e grafia do autor).

Ora, se fizeram “seu caminho ao longo da costa do Brasil [...] até o Cabo de Santo Agostinho”, Pernambuco, é porque já vinham navegando desde um ponto de chegada precedente, para daí navegar “ao longo da costa”, via litoral da Paraíba ou Rio Grande do Norte, do local em que completaram “cerca de um mês para a travessia do Atlântico” (LEITE, 1923, p. 251, 252)

Sobre outra expedição, Dias (1923, p. 208), analisando a carta Lettera de Américo Vespúcio, na qual o navegador indica ter gasto 4 dias de navegação entre a latitude de 5° e 8° 20’ (distância entre o Cabo de São Roque-RN e o Cabo de Santo Agostinho-PE), assevera que essa distância não se consegue percorrer em 4 dias. Assim ele diz:

Perante o laconismo exasperador de Vespúcio torna-se impossível identificar de modo concludente o Cabo a que ele chamou de Santo Agostinho. Seria o Cabo Branco, a 7° 12’ de Lat. S.? Esta hipótese concorreria para explicar como a esquadra, partindo no dia 24 do primeiro ancoradouro, pôde passar, fazendo escalas, à vista do referido Cabo no dia 28, pois é impossível atribuir-lhe velocidade capaz de vencer em quatro dias a distância entre 5° e 8° 20’. (DIAS, 1923, p. 208)

Se em quatro dias não se consegue navegar cobrindo uma diferença de 3° 20’ de latitude, então indagemos por um instante: se essa distância fosse realmente possível de ser percorrida em quatro dias, quanto tempo Cabral necessitaria para cobrir a distância de 12°? Essa é a distância entre o saliente potiguar (5° S) e o sul da Bahia (17° S).

Ora, ainda se a velocidade da armada cabralina fosse alta ao ponto de, porventura, conseguir a façanha de cobrir 3° 20’ em quatro dias, então, por uma simples regra de três, Cabral só conseguiria navegar a diferença dos 12° entre o saliente potiguar e o sul da Bahia em 16 dias. Portanto, somando-se a média de 30 dias de viagem entre Cabo Verde e a altura do RN com mais esses supostos 16 dias, entre o RN e a Bahia, a distância, ao todo, entre o arquipélago de Cabo Verde e Porto-Seguro/Cabrália, deveria ser percorrida em um somatório total de 46 dias. Isso contraria o relato de Pero Vaz de Caminha e a perspectiva da viagem de João da Nova.

À vista dessa discrepância, Pinto (1998, p. 138) ironiza sobre o tempo da viagem de Cabral: “Não há saída, a menos que essas contas estejam erradas ou imaginemos que as caravelas eram turbinadas.”

Outro aspecto envolvido, segundo Pinto (2015, p. 26, 135, 139), é o de que Cabral muito provavelmente já era sabedor da rota, dada a ele de antemão por Bartolomeu Dias e Vasco da Gama, com respeito às aguadas no Cabo de São Roque para abastecimento. À vista disso, como ele iria, então, preferir parar somente no Sul da Bahia em lugar de fazer seu desembarque nas terras potiguares?

Há alguns anos atrás, a rota de Cabral foi percorrida novamente. A Regata Internacional Brasil 500 anos foi promovida no ano 2000, pela APORVELA (Associação Portuguesa de Vela), para comemorar o evento histórico da chegada da frota cabralina ao Brasil. A regata partiu de Portugal, da frente da Torre de Belém, em Lisboa, de onde também partira a frota de Pedro Álvares Cabral. Entre as embarcações, veio a caravela Boa Esperança, réplica das caravelas quinhentistas.

Apesar de Cabral ter partido no dia 9 de março, a largada da regata foi antecipada para o dia 8 de março, à 11h, pelo motivo de o então presidente brasileiro Fernando Henrique Cardoso não poder ficar em Portugal até o dia 9, o qual assistiu a largada ao lado do então presidente português Jorge Sampaio. (SEABRA, 2000³⁷, p. 15; PINTO, 2015, p. 25-29)

As nove equipes participantes eram integradas por embarcações portuguesas e brasileiras. Dentre elas estavam o veleiro-escola Cisne Branco da Marinha do Brasil, o navio-escola português Sagres e os velejadores Amyr Klink e Lars Grael. A caravela Boa Esperança, réplica das caravelas quinhentistas fora comandada pelo português João Lúcio, casado com uma brasileira. (SEABRA, 2000, p. 15)

Segundo Pinto (2015, p. 25-29), ao ter feito contato por e-mail com João Lúcio, algum tempo após a regata, indagou-lhe se de fato haveria tempo suficiente para chegar à região de Porto-Seguro/Cabralia, dentro do mesmo prazo que chegara Cabral, já que João Lúcio havia feito a rota numa caravela similar à da época, nas mesmas condições de vento, de correntes marítimas e na mesma época do ano. De acordo com Lenine Pinto, a resposta que obteve de João Lúcio, no e-mail de 14 de maio de 2000, transcrito em seu livro foi:

Estimado amigo, pela primeira vez encontro alguém que partilha a minha teoria, com argumentos muito semelhantes. Quem tem um mínimo de experiência de mar, à

³⁷ SEABRA, Cátia. Na Rota de Cabral, Obstáculos na Terra e no Mar. **O Globo**, Rio de Janeiro, ano LXXV, n. 24.309, 19 mar. 2000. O País, p. 15. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=200020000319>>. Acesso em: 05/07/2020, às 9h30min.

vela, vê que Cabrália (ou porto Seguro) não pode ter sido [o alvo do Descobridor do Brasil]. Já fiz oito travessias do Atlântico e três vezes a rota de Cabral. É impossível ter chegado à Cabrália tão rápido naquela época do ano. [...] Ele [Cabral] tinha instruções de Vasco da Gama e certamente de Bartolomeu Dias para fazer a chamada volta [do Brasil]. No Cabo de São Roque, devido à bifurcação da corrente e pelos ventos contrários, as Naus sobretudo, teriam muita dificuldade em continuar a rota para a Índia, enfrentando as frentes frias de Sueste. Contudo, para mim, São Roque continua a ser um dos pontos mais prováveis (...) Lamento que na minha viagem tão programada tivesse sido forçado, contra minha vontade, a utilizar motor para cumprir datas ou eventos [...]. Com amizade, João Lúcio. (PINTO, 2015, p. 29)

A informação sobre a dificuldade de seguir a rota a partir da linha do Equador, rumo ao sul, devido aos ventos contrários de Sueste, é confirmado no documentário português “Caravelas e Naus: um Choque Tecnológico no século XVI”³⁸, realizado por Antônio José de Almeida para a Discovery Network Ibéria. No minuto 39 do documentário é dito:

[...] Já sabemos que a nau atingia a performance desejada se o vento atingisse a nau pela poupa, isto é, pela parte de trás. Ora, para que isso acontecesse, era necessário escolher a melhor rota para chegara à Índia. Por isso, as naus deveriam sair de Lisboa em março para que as condições fossem as mais favoráveis. O navio devia seguir junto à costa ocidental de África até sul de Cabo Verde [...] ventos de nordeste [...] pela poupa [...]. Existe uma zona de calmarias [...]. A solução era atravessar o Atlântico em direção ao Brasil. E faziam isto com o objetivo de começar a lhe apanhar os alísios de sueste aproximadamente de lado, ou seja, de través [pois de frente lhes seriam contrários] [...]. Aconteciam por vezes que os navios subiam demasiado [mais para oeste acima do RN] [...]. E nesses casos os ventos alíseos [de sueste] passavam a ser desfavoráveis [contrários]. E quando isso acontecia os navios eram empurrados para a costa do Brasil, a norte, umas vezes ficavam ali e esperavam que [os ventos] passassem, outras vezes voltavam mesmo para Lisboa [por não conseguirem seguir viagem]. (CARAVELAS..., 2007, minuto 39-40, grifo nosso)

³⁸ CARAVELAS e Naus: um Choque Tecnológico no século XVI. Produção: Antônio José de Almeida. Gravação de Panavision. [S. l.]: Discovery Network Ibéria, 2007. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7xUEZt0_osc&list=FLcDjiLw4EclSgxiKzF07G5Q&index=4>. Acesso em: 05/07/2020, às 10h30min.

Figura 6 - Caravela e os ventos alísios de sueste



Fonte: Caravelas... , 2007³⁹, min. 39-40.

Figura 7 - Caravela empurrada para a costa norte do Rio Grande do Norte



Fonte: Caravelas... , 2007, min. 39-40

Por essas informações, compreende-se a resistência que os ventos contrários impunham às embarcações que se dirigissem da linha do Equador para o sul, rumo à Bahia. As embarcações eram empurradas para a costa na altura do RN, por serem convergentes os ventos alísios de sueste e de nordeste, naquela região do planeta, “[...] no arco que sobe de Pernambuco ao Ceará e é ornado pelos 410 quilômetros de litoral do Rio Grande do Norte”. (PINTO, 1998, p. 128; CARAVELAS..., 2007, minuto 39-40, grifo nosso)

Diante dessas evidências, segundo Pinto (1998, p. 138; 2015, p. 29), para que a frota de Pedro Álvares Cabral tivesse chegado a Porto-Seguro/Cabralia primeiramente, precisaria de mais duas semanas, para que pudesse vencer os ainda 1.500 km (aproximadamente 800 milhas náuticas) que separam a esquina do continente do sul da Bahia.

3.6 Os Topônimos e a Datas de Chegada da Expedição Cabralina

Caminha relata: “[...] E quarta-feira seguinte [dia 22], pela manhã, topamos aves a que chamam furabuchos. Neste mesmo dia, a horas de véspera, houvemos vista de terra!” (CAMINHA, [s. d.], p. 2, grifo nosso)

Para os navegadores, os lugares e os acidentes geográficos eram nomeados segundo o santo do dia da sua descoberta. Eles davam aos lugares o nome do santo ou da liturgia do

³⁹ CARAVELAS e Naus: um Choque Tecnológico no século XVI. Produção: Antônio José de Almeida. Gravação de Panavision. [S. l.]: Discovery Network Ibéria, 2007. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7xUEZt0_osc&list=FLcDjiLw4EclSgxiKzF07G5Q&index=4>. Acesso em: 05/07/2020, às 10h30min.

calendário católico que se comemorava naquele dia. Esse procedimento era chamado pelo historiador norte-americano, Henry Harisse, de praxe litúrgica. (Pinto, 2015, p. 202; *apud* Costa, 2013⁴⁰; Leite, 1923, p. 270).

Sendo assim, chegando Cabral ao Brasil, nas Oitavas de Páscoa, ou seja, na Semana Santa daquele ano, ele nomeou o monte avistado de Monte Pascoal, e a terra de Terra de Vera Cruz. De modo semelhante, o atual arquipélago de Fernando de Noronha veio figurar no mapa de Cantino (1502), o qual, “[...] recebeu o nome de Quaresma. Talvez o motivo seja porque Cabral tenha passado lá nesse período.” (TEIXEIRA, 2013, p.90)

Deve-se levar em consideração a distância entre o arquipélago e o Rio Grande do Norte, como possível rota de Cabral nas proximidades da esquina do continente; e também as afinidades que há entre os nomes Quaresma (tempo litúrgico que vai até a semana da Páscoa), Monte Pascoal e Terra de Vera Cruz, com possível origem comum. Conforme se vê na figura 8, “a singular designação Quaresma [é a] que Harisse e Stevenson erradamente leram Anaresma [...]”, no mapa de Cantino. (DIAS, 1923, p. 294; LEITE, 1923, p. 275)

Um outro exemplo é o do Rio de Cananéia, no Estado de São Paulo, lugar do chantamento de um marco, por onde passava a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas; cujo nome foi dado porque era o dia litúrgico em que se lia a perícopes do Evangelho de S. Mateus, capítulo 15, em que se descreve o encontro de Jesus com a mulher de Cananéia. (PINTO, 1998, p. 156; 2015, p. 42; SANTOS *apud* ARAUJO, 2014⁴¹; LEITE, 1923, p. 434)

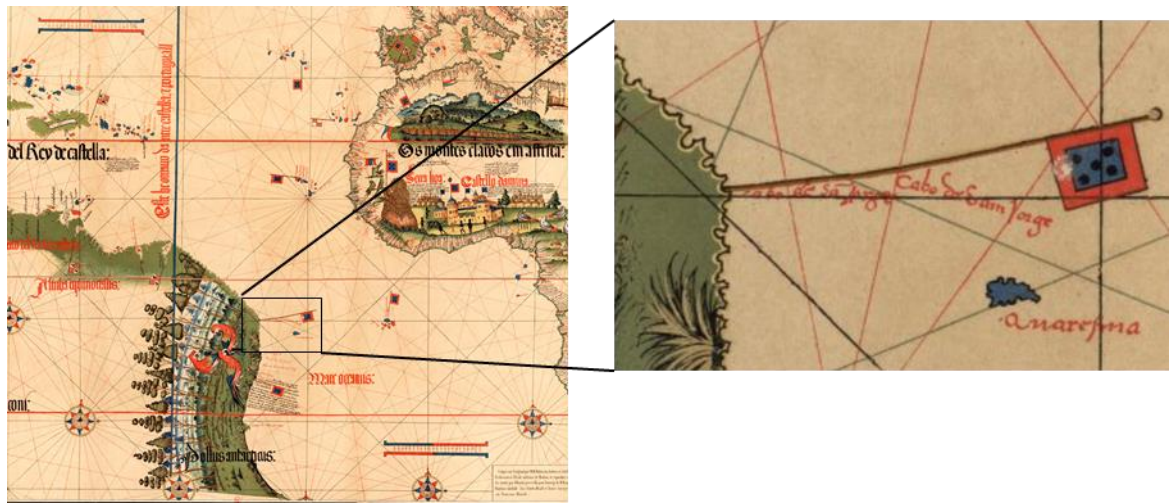
Um outro topônimo, como pista da possível passagem de Cabral pelo Rio Grande do Norte, no mapa mais antigo do Brasil, o Planisfério de Cantino de 1502 (ver fig.8), aparece sinalizado como **Cabo de São Jorge. Tal nome do cabo fora dado, provavelmente, porque o mesmo deve “ter sido descoberto no dia 23 de abril, para ser nomeado assim pelos portugueses.”** (PINTO, *apud* Soares, 2019⁴²; PINTO, 2015, p. 167, grifo nosso)

⁴⁰ COSTA, Alexandre Rodrigues. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande do Norte**. 2013. Portal Luis Nassif. Disponível em: <<http://blogln.ning.com/forum/topics/o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte?page=1&commentId=2189391%3AComment%3A1217943&x=1#2189391Comment1217943>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h30min

⁴¹ ARAÚJO, Henrique. **A Tese de que O Brasil Foi Descoberto no Rio grande do Norte e Não na Bahia**. 2014. Disponível em: <<https://curiozoo.com/2014/11/11/a-tese-de-que-o-brasil-foi-descoberto-no-rio-grande-do-norte-e-nao-na-bahia/>>. Acesso em 20/03/20, às 16h50min.

⁴² SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

Figura 8. Trecho do Mapa de Cantino de 1502.



Fonte: <http://www.historia-brasil.com/mapas/brasil-cantino.htm>

Para Lenine Pinto, o Cabo de São Jorge foi nomeado pela esquadra de Cabral, no ensejo da sua possível chegada ao litoral norte-rio-grandense, aos dias de 22 para 23 de abril de 1500. Quanto ao que parece ser discrepante aqui, na teoria de Lenine Pinto, no tocante a Cabral ter chegado a 22 ou 23 de abril, a incongruência se resolve no tocante à viração do dia náutico, para os navegadores, naquela época. O dia náutico virava exatamente ao meio dia, momento em que as ampulhetas eram corrigidas, isto é, o dia mudava de 22 de abril para 23 de abril ao meio dia em ponto. E como a carta de Caminha diz que eles aportaram ao fim da tarde “a horas de véspera”, assevera Lenine que “[...] ao entardecer do dia 22 de abril, os capitães e seus pilotos registraram o fato datando-o de 23, já em data devotada a São Jorge segundo o calendário eclesiástico a que chamavam Regimento do Astrolábio e do Quadrante [...]” (CAMINHA, [s. d.], p. 2; SOARES, 2019⁴³; PINTO, 1998, p. 148, 149, 152, 154, 202, grifos do autor)

De acordo com Dias (1923, p. 207), “no mapa de Cantino, os indícios de uma viagem de exploração do litoral começam no Cabo de S. Jorge [...]”. Isso pode ser o indicativo de que essa região tenha ficado conhecida, no início do século quinhentista, como o ponto de partida do desvendamento português dessa nova terra.

Quanto ao nome do Cabo de São Jorge, na historiografia, não se dispõe de muitos dados para explicar sua origem. É o que diz o professor Duarte Leite, quando faz referência ao mapa de Cantino:

⁴³ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

O ponto mais setentrional do litoral brasileiro em que se divisam as quinas está escrito cabo de S. Jorge, em caracteres diversos. Somente aqui aparece esta denominação, cuja duração foi efêmera, pois não consta de documento algum de qualquer espécie. (LEITE, 1923, p. 266)

Para Lenine Pinto, o mapa de Cantino dá a inferência de que nesta região, (Cabo de São Jorge), e nesta data, (dia 23 de abril), Pedro Álvares Cabral teria tomado posse do território brasileiro. Lenine Pinto assevera ser esta a única explicação plausível para o nome do cabo aparecer assim no mapa, pois as outras expedições conhecidas, que se realizaram entre 1500 e 1502, na costa brasileira, teriam acontecido em dias muito distantes da data de comemoração de São Jorge. O autor se refere até “1502, porque nesse ano, entre outubro e novembro, foi concluída a confecção do mapa de Cantino”, tempo máximo em que o topônimo estivesse sido estabelecido, para ser inserido no documento que assinala a sua existência. (SOARES, 2019⁴⁴, p. 147-158; PINTO, 1998, p. 152)

O professor Duarte Leite, uma vez que não considerava que Cabral teria tocado o RN, em abril de 1500, discutiu a origem do nome como tendo sido originado por outra expedição diferente da de Cabral. Ele assim tratou:

“Deve o nome S. Jorge plausivelmente ter sido imposto em 23 de abril, quando se festeja o lendário cavaleiro. Se assim passou, êle não é de imputar a [i] Gaspar de Lemos em 1500, que largou de Pôrto Seguro dez dias depois, a 2 de maio; o baptismo realizou-se em ano posterior, no decurso de uma viagem à índia com escala por Vera Cruz, ou então noutra directamente empreendida à nova região. Só se sabe de uma das últimas que estivesse concluída em outubro de 1502, último mês compatível com sua notificação no planisfério [confecção do mapa]; foi a que partiu com [ii] Vespúcio a 10 de maio de 1501, consoante a Lettera. Como nela se assevera que a costa americana foi definitivamente abandonada em 15 de fevereiro do ano seguinte [1502], segue-se que o nome S. Jorge, imposto a 22 de abril [o autor quisera dizer dia 23?], não se pôde filiar nesta expedição. As datas do Mundus Novus ou da Lettera, todavia, não são muito de fiar, e deixam dúvidas acerca da nossa inferência, mas há uma circunstância que a vem corroborar decisivamente. E que a nomenclatura do mapa, proveniente da terceira navegação de Vespúcio, está tôda inscrita em cursivo, e nessa caligrafia está mesmo repetido S. Jorge; a inscrição dêste cabo no semigótico primitivo do cartógrafo tem portanto diversa origem [ou seja, segundo Duarte Leite, Américo Vespúcio teve ciência do nome daquele cabo, que não tinha sido dado por ele, tendo alguém de sua tripulação reescrito o nome do cabo junto à primeira inscrição. O nome fora estabelecido mesmo por outra pessoa que o antecedeu, em data anterior à sua partida em 10 de maio de 1501]. Ela só pôde provir então de uma armada com destino ao Oriente. Ora os cronistas mencionam duas armadas indianas entre 1501 e 1502: [iii] a de João da Nova no primeiro ano, e [iv] a de Vasco da Gama no imediato; mas como o almirante tornou a Lisboa em 1503, não há lugar para a alternativa . Foi o fidalgo galego [João da Nova] que, no caminho para Calecut, tocou em Vera Cruz para refrescar, e deixou S. Jorge como rasto da sua passagem. [...] Invocaremos o que acerca de João da Nova ficou dito atrás no sumário das navegações ao Brasil. Ali assentámos como certo que o

⁴⁴ SOARES, Prof. Dr. Lenin Campos. **O Brasil Foi Descoberto no Rio Grande?**. 2019. Blog Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-teoria-de-lenine-pinto>>. Acesso em: 15/04/20, às 15h 20min.

capitão-mór de 1501 fêz escala por Vera Cruz e que a atingiu não longe de 20 de abril deixando-a para descobrir a ilha da Ascensão em 13 de maio. A data de 23 de abril cabe pois dentro da estadia no continente americano e explica plenamente a origem de S. Jorge .” (LEITE, 1923, p. 266, 267, grafia da época do autor, grifo nosso, comentários nossos nas interpolações).

A conclusão de Duarte Leite é a de que o nome do Cabo de São Jorge tenha sido dado por João da Nova em 1501. Porém, essa é apenas uma conjectura com fundamento incerto, sem evidências de precisão. Leite, na verdade, tenta empurrar para João da Nova o encaixe de 23 de abril, por causa da possibilidade de ele ter passado pelo Cabo de São Jorge, em abril, na viagem em que fora mandado pelo rei em busca de Cabral, viajando para Calecute.

Por vezes, quis-se identificar o Cabo de São Jorge como não sendo aquele que está no RN, confundindo-o com o Cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco. Sobre isso, o professor Duarte Leite afirma:

Correntemente se toma pelo cabo de S. Jorge o de S. Agostinho [...]. A opinião não merece assentimento, [...] por o cabo não [...] mostrar grande mudança no rumo do litoral [como indicado no mapa de Cantino], circunstância ausente em S. Agostinho [...]. (LEITE, 1923, p. 266, 267)

Por outro lado, não é difícil perceber em qualquer mapa do Brasil, que o litoral muda o seu rumo na região de Touros-RN, como sendo a esquina do continente, também conhecida como Ponta do Calcanhar.

Quanto à identificação exata do local, atualmente, ao que corresponde ao cabo de São Jorge, não há como dar precisão pelo mapa de Cantino, mas o professor Duarte Leite argumenta que inferências podem ser feitas

Nos rumos do mapa de Cantino, ainda quando tivessem sido fielmente transportados das cartas de marear, não há que fiar, por causa da variação das agulhas orientadoras. Se suposermos, como a maioria dos autores, que elas nordesteavam nesta parte da América austral, o rumo acima de S. Jorge deverá inclinar-se para nornoroeste, e abaixo do cabo para susudoeste [...] o que nos leva a identificá-lo com qualquer das pontas acima mencionadas; mas a curvatura do litoral é nelas menos acentuada do que a apresenta o mapa. Pondo fé, ao contrário, nas afirmações de João de Lisboa quanto à linha agónica, as agulhas noroesteavam no Novo Mundo, e o rumo abaixo de S. Jorge inclina-se para susueste; seríamos tentados a ver nesta ponta a do Calcanhar, tanto mais quanto é nela máxima a inflexão do litoral. Sua latitude é 5° 9' S e a do cabo controvertido anda por 7°, diferença explicável pelos erros inevitáveis do astrolábio e do desenhador; [...] (LEITE, 1923, p. 267, grifo nosso)

A Ponta do Calcanhar está bem na “esquina do continente”, no município de Touros/RN, área de influência do Cabo de São Roque, onde atualmente

A Área de Proteção Ambiental dos Recifes de Corais [...] abrange o território marinho situado entre o *Cabo de São Roque* e a *Ponta do Calcanhar* e é delimitada pelas linhas de costa dos municípios de Maxaranguape, Rio do Fogo e Touros. (FERNANDES; NASCIMENTO, 2010, p. 154, grifo nosso)

Como já foi dito, “o ponto [...] em que se divisam as quinas está escrito cabo de S. Jorge, [...] denominação, cuja duração foi efêmera [...]” pois foi modificada alguns anos depois. (DIAS, 1923, p. 266)

De acordo com Pinto (1998, p. 157), no ano 1890, foi descoberto por Ernesto Gallois o mapa “*Portulam de Nicolas Canerio*”, confeccionado não antes de 1505-1506, que traz a indicação da inscrição “*Cabo de São Roque*”. Segundo Jaime Cortesão, o Cabo de São Roque é “a mesma extrema saliência oriental do continente austral (...) que na carta de Cantino corresponde ao nome de Cabo de Sam Jorge.” (CORTESÃO apud. PINTO, 1998, p. 157)

Portanto, o histórico *Cabo de São Jorge* passou a ser chamado de *Cabo de São Roque*, assim como é chamado até os dias atuais.

A origem do nome Cabo de Roque é explicada também segundo à *praxe litúrgica*, por Duarte Leite:

Varnhagen, escrevendo da expedição de 1501 na qual Vespúcio se arrogou papel preponderante, afirma peremptóriamente que seu comandante baptizou sucessivamente, de calendário na mão, diferentes lugares da costa brasileira, a partir do cabo de S. Roque, avistado a 16 de agosto, em que se celebra este santo. (LEITE, 1923, p. 269, grafia da época do autor)

Entretanto, aqui há uma pequena diferença de datas. De acordo com Leite (1923, p. 399, 419), “o dia dedicado ao santo é 16 de Agosto, mas Vespúcio conta não ter visto terra antes do imediato [o dia 17].” Igualmente, Dias (1923, p. 207) afirma que “S. Roque, em latitude pouco superior a 5°, é festejado a 16 de Agosto e Vespúcio designa o dia 17 como o da chegada ao ancoradouro”. A diferença, mais uma vez, se resolve no tocante à viração do *dia náutico*, quando a partir do meio dia de 16 de agosto se registra dia 17. Logo, Vespúcio teria chegado ao cabo na tarde do dia 16, atribuindo-lhe o nome do santo do dia: *São Roque*. (PINTO, 1998, p. 157)

Segundo Capistrano de Abreu, “[...] desde 1503 o Cabo de São Roque está figurado nas cartas como o ponto inicial de uma exploração que terminou em Cananeia.” Chama a atenção aqui a relação entre São Roque e Cananéia, lugares que receberam padrões (marcos) portugueses, lugares assinalados em mapas; distantes 2 mil milhas, o equivalente à distância

percorrida por Cabral na costa brasileira, segundo informações do espião Domenico Pisani, em carta enviada para Veneza. (ABREU, 2013, p. 51; PINTO, 1998, 2015, p. 45).

Portanto, à vista do que foi explanado, para Lenine Pinto, a razão de haver a bandeira posta na esquina do continente e a inscrição “*Cabo de São Jorge*” no mapa de Cantino (1502) é esta: a de marcar **o lugar inicial, em solo norte-rio-grandense, da exploração de Cabral** em terras brasileiras e de ter sido descoberto o cabo no entardecer do dia 22 de abril, o equivalente a ser dia 23 o dia náutico.

3.7 A Contrainformação como Obstáculo à Espionagem e Os 17º de Mestre João: Possível Blefe que Pode Ter Gerado O Porto-Seguro Baiano

Alguém pode questionar: o que desabonaria a credibilidade de a região de Porto-Seguro/Cabrália ser o lugar de desembarque de Cabral? Ou ainda, de onde teria nascido a ideia de ter sido ali, no sul da Bahia, o primeiro ancoradouro de Cabral no Brasil?

Pinto (1998, p. 164, 165) trabalha o possível nascedouro da ideia de Porto-Seguro/Cabrália ao tocar na menção feita por Riccardo Fontana, no seu livro “*O Brasil de Américo Vespúcio*”, editora UNB, em que este autor alega que Vespúcio teria vindo para o Brasil buscando identificar onde estaria aquele *porto seguro* de Cabral. Lenine Pinto critica a alegação de Fontana de que Vespúcio teria extraído da Carta de Caminha a localização do *porto seguro* e o desejo de Cabral em dar esse mesmo nome ao lugar. Tanto é que, sobre esse dado estar na Carta, Pinto (1998, p. 165) chega a ironizar: “deve ser noutra!”. Protesta que a Carta de Caminha não dá nenhuma precisão topográfica da localização do *porto* que servisse de orientação para Vespúcio, como foi constatado em leituras da Carta de Caminha, durante a presente pesquisa. Porém, Lenine Pinto *especula* que Américo Vespúcio poder ter se arrogado em plotar o nome de Porto Seguro no mapa de Cantino, por pura vaidade e pretensão de fama de descobridor, personalidade demonstrada em outras ocasiões, como apontado por Carlos Malheiro Dias. (DIAS, 1923, p. 215-222)

Quanto à marcação do nome “*porto seguro*” no mapa de Cantino, atribuído por Fontana como de autoria de Vespúcio, Leite (1923, p. 263) informa que o que chama logo a “[...] atenção de quem examina o Brasil de Cantino é a existência de dois tipos de letra na toponímia: o semigótico e o cursivo. [...] Vê-se que duas mãos distintas colaboraram no

trabalho.” Cavalcanti Neto (2018, p. 55) complementa a análise dizendo: “além disso, também foi acrescentada uma nota posterior na altura da Bahia, onde há uma bandeira de quina, dizendo que ali os portugueses aportaram em 1500. Essa, percebe-se pela tinta escura, diferente das outras que são de um sépia mais claro.” Pode ter sido acrescentado muito tempo depois da confecção do mapa.

Pinto (1998, p. 165) ainda assevera que os escritos quinhentistas de Pero Magalhães Gandavo e Gabriel Soares de Sousa, feitos no mínimo 70 anos depois da vinda de Cabral (1576 e de 1587 respectivamente), de que o capitão-mor teria chegado primeiramente à Bahia, não apresentam fundamentos nem evidências de tal informação, a não ser que a informação tivesse sido colhida de outros portulanos que guardariam registros de uma parada intermediária da esquadra, no sul da Bahia, mas de cujas evidências também não há comprovação.

Pinto (1998, 2015) alega que na Carta de Mestre João, que informa ao rei o local de desembarque da expedição cabralina a 17° de latitude (que coincide com a região de Porto-Seguro/Cabrália), está escrito esse dado como um blefe de contrainformação antiespionagem, cujas evidências serão explanadas mais adiante, sendo essa uma tática muito utilizada pelos navegadores da época, como será descrito a seguir.

Calógeras (*apud* Pinto, 2015, p. 162), relata que

a Coroa Lusitana, devido ao seu diminuto território e reduzida população, protegia seus feitos navais com uma blindagem inexorável, a que Boorstin chama *conspiração de silêncio*: “temos indícios de uma conspiração de silêncio, apesar da escassez de portulanos, mapas e crônicas das navegações portuguesas entre os séculos XV e XVII.”

De acordo com Bouchon (*apud* Pinto, 2015, p. 145, grifo do autor),

Nunca, porém, os portugueses *abriram* mão da blindagem com que resguardavam a *passagem* para a Índia e às ilhas produtoras de *especiarias* [...]. Os espanhóis teriam, ainda, de esperar que Fernão de Magalhães abrisse a passagem pelo Estreito Patagônico, no *fim do mundo*, para igualarem-se aos portugueses no acesso aos mercados do Oriente, porquanto o segredo da *Volta do Brasil* foi muito “bem guardado”.

A sonegação de informações pelas expedições, a escassez de mapas portugueses, ou seja,

[...] essa ignorância abrange os relatórios de Cabral e dos capitães da sua esquadra, a Carta de Caminha, o relatório de Gonçalo Coelho e o manuscrito do Esmeraldo. Se esses documentos tivessem sido manuseados pelos cronistas, outra, muito diversa, haveria sido a narrativa que em todos lemos sobre o descobrimento de Vera Cruz. (DIAS, 1921, Introdução, p. CXV)

Pinto (2015, p. 167, 168) destaca que esse acobertamento de informações foi o que fez com que a Carta de Caminha só viesse à luz em 1793, cerca de trezentos anos depois, no livro de Juan Bautista Muñoz, reproduzida no Brasil em 1817, pelo padre Aires do Casal, quando assim se pôde saber da verdadeira data do *Achamento/Descobrimento*. A política do sigilo também produziu o sumiço do Mapa Mundi de Pedro Reinel (1485), encontrado em Istambul em 1938; bem como do planisfério de Cantino, que indica a marcação do Cabo de São Jorge, o qual foi encontrado só em 1859, na parede de uma salsicharia em Módena (Itália).

Segundo Calógeras (*apud* Pinto 2015, p. 144), a política de sigilo punia as transgressões com pena capital.

Morison (*apud* Pinto, 1998, p. 26; 2015, p. 164) indaga:

como pode alguém explicar que essas supostas descobertas portuguesas somente apareçam em mapas italianos, espanhóis, ou de outros países, nunca em portugueses [...]? ‘Política dos segredos’, os historiadores portugueses certamente responderão. Mas, quão secreta foi essa política de segredos, se as mencionavam os cartógrafos estrangeiros? [...]

Boorstin (*apud* Pinto, 2015, p. 163) relata que, já desde 1481, as Cortes requereram a D. João II “a expulsão de imigrantes estrangeiros, principalmente genoveses e florentinos, porque eles roubam segredos do Reino referentes à África e às ilhas”.

De acordo com Bailey Duffie (*apud* Pinto, 2015, p. 180), a presença de espões em Lisboa era constante, o que estimulava corrupção e traições, os quais acontecia por meio da venda de informações e mapas.

Dentre os representantes da espionagem italiana, segundo Berthon e Robinson (*apud* Pinto, 2015, p. 180), estava Alberto Cantino, que se estabeleceu em Lisboa como negociante de cavalos, embora fosse chamado de embaixador pelos italianos, o qual era espião de Ercole d’Este, o Duque de Ferrara. Ao genovês Nicolau Canerio é atribuída a cópia do mapa de Cantino, que “também escapou de Lisboa”. Quanto aos venezianos, Lunardo da Ca’Masser fora enviado “em 1504 para descobrir informações sobre a rota e os carregamentos de *especiarias* trazidas pelos comboios que voltavam a Lisboa”.

Lenine Pinto cita Assis Cintra, que teve acesso a documentos leiloados de uma coleção, em Londres, na qual estaria inserida uma valiosa carta de Cabral para o rei de Portugal, em que fala sobre sua estadia em Vera Cruz. Assim, Lenine Pinto se refere:

Devemos lamentar, sobretudo, o destino da *Carta de Cabral*, tragada ao correr do martelo [do leilão em 1855] na *Sotherby’s* de Londres, posto que nela o Descobridor

informa a D. Manuel ter “tomado posse com **padrão** da terra de Vossa Alteza que os antigos chamavam de Brandão ou Brasil” (CINTRA, apud PINTO, 2015, p. 167-169, grifos do autor)

A política do sigilo também promovia a deturpação de informações, na intenção de confundir ou despistar a espionagem. Dentre os despistamentos contidos nos documentos portugueses estão

os textos omissos ou tergiversantes de Caminha, Mestre João e do *Piloto Anônimo*, o despistamento das *ladezas* de Duarte Pacheco no **Esmeraldo de Situ Orbis**, no mais das vezes inteligíveis apenas nas entrelinhas e assim mesmo ocultados, alguns deles por séculos [...] como a Carta de Caminha que demorou três séculos para ser achada [...] e, até lá, deve-se à espionagem italiana o pouco testemunho autêntico que se tinha da viagem de Cabral. (PINTO, 2015, p. 197, grifos do autor)

Calógeras (*apud* Pinto, 2015, p. 163) relata que os apontamentos, tão imprescindíveis sobre as expedições, deveriam ser escritos de um modo que nenhum dado fidedigno pudesse ser aproveitado.

Dessa forma, Pinto (2015, p. 166) alega que

um dos aspectos mais intrigantes da *política* foi a adulteração de documentos, notadamente de portulanos e mapas, para que os capitães de suas naus, quando pegos, “*enrolassem*” seus captores, entregando-lhes cópias falsas, das quais a Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro possui em seu acervo algumas dessas falsificações, que podem ser consultadas em seus computadores.

Bouchon (*apud* Pinto, 2015, 162, 163) afirma que “nos primeiros anos do reinado de D. Manuel proliferaram as confusões: mapas falsos, datas trocadas, comemorações de Descobrimentos antecipadas, omissões fortuitas ou voluntárias, mesmo em assentamentos oficiais.”

Assim,

resultaram absurdos como as coordenadas alopradas de Duarte Pacheco; [...] o inexistente “erro náutico” de Vasco da Gama [...]; Vasco da Gama sugerir a Cabral que, ao alcançar a ilha de Santiago [de Cabo Verde, onde havia surto de doença], se tivesse água para mais quatro meses de navegação (como se ele fosse para a China!) não escalasse ali [...], insinuando distância exageradíssima entre Santiago do Cabo Verde e [presumidamente para Pinto, as já conhecidas terras brasileiras de] São Roque [na intenção de acobertar a localização do Brasil]; a supressão durante 65 dias de registros no Livro de Bordo (**Roteiro**), na 1ª viagem de D. Vasco à Índia para escamotear a derrota [rumo que o navio percorre] e a passagem pelo nosso litoral; Mestre João, confundindo sombra austral com setentrional [...], fixando o ponto da arribagem de Cabral em Porto Seguro, na Bahia, igualmente para fazer crível num longo percurso. (PINTO, 2015, p. 163, 164, 168, grifo do autor)

“Havia razão para essa insistência em exagerar as distâncias: o risco de faltar água a bordo e a ameaça de escorbuto, em etapas mais prolongadas para desestimular a

concorrência. É que as pipas d'água nas embarcações luso-castelhanas da época eram pequenas e não permitiam autonomia para grandes estirões.” (PINTO, 2015, p. 168)

De acordo com Pinto (1998, p. 133; 2015, p. 216), um exemplo da contrainformação exercida pela esquadra de Cabral é o registro de Mestre João, o qual “[...] Capistrano de Abreu chama de uma ‘lenga-lenga confusa’[...]. Abreu acrescentou ‘ele quis apenas semear dúvidas’”.

Para Pinto (2015, p. 216), a Carta de Mestre João fora testemunha da chegada de Cabral, mas disfarça os fatos “[...] em obediência à política de sigilo[...]”. Esse cosmógrafo e bacharel em medicina, que participava da esquadra de Cabral, afirma que “[...] desceu em terra com o piloto Sancho de Tovar e tomou ‘a altura do sol ao meio-dia, achando 56 graus de latitude Sul, com sombra setentrional.’” Sobre isso o comandante Abel Fontoura afirma haver “[...] engano na denominação da sombra, *que era austral*”. Para dizer isso, Lenine Pinto respalda-se na obra do comandante Abel Fontoura, intitulada “*Os Sete Únicos Documentos de 1500 Conservados em Lisboa Referentes à Viagem de Pedro Álvares Cabral*, página 109, alínea b”.

Mestre João (*apud* Pinto, 2015, p. 217) prossegue afirmando que “[...] *segundo as regras do astrolábio, julgamos estar afastados da equinocial por 17 graus e, por conseguinte, tínhamos a altura do Polo Antártico por 17 graus... [...]*”. De acordo com Pinto (2015, p. 217), foi essa informação que deu origem à proposição de Varnhagen, de que o local da chegada de Cabral, no Brasil, teria sido na região de Porto Seguro, no sul da Bahia.

Comentando o escrito de Mestre João, Lenine Pinto (2015, p. 217) destacou que o cosmógrafo afirmara “que se errava muito nas tábuas da Índia como no manuseio do astrolábio, e comete alguns deslizes, certamente propositais, no intuito de ‘aprimorar’ a embromação.” Pinto explica que Mestre João, dessa forma, indicava para o rei que estava usando uma tática de desinformação antiespionagem, e sinaliza isso especialmente quando diz: “*Se Vossa Alteza soubesse como desconcertavam todos na polegada, riria disso mais do que do astrolábio.*”

Lenine Pinto (2015, p. 217) enfatiza a afirmação de Mestre João de que os pilotos não concordavam com ele quanto aos 17° de latitude, afirmando que a certeza disso eles só poderiam ter quando chegassem ao Cabo da Boa Esperança, e ali se veria quem tinha mais razão, se era quem tinha só a carta ou quem estava com carta e astrolábio. Assim, possivelmente, Mestre João sinalizaria para o rei que os 17° não eram verdadeiros. O comandante Oliveira Bello (*apud* Pinto, 2015, p. 217) assevera ter havido um lamentável equívoco da parte de Mestre João na identificação da posição dos 17°.

No que defende Pinto (1998, p. 133, grifo nosso),

17º seria uma “armadilha” de despistamento na forma da política dos segredos, posto que ele não brincaria, sugerindo ao rei que consultasse o “mapa” de Bisagudo (que não era cartógrafo, mas deveria possuir a cópia de algum outro mapa)

De acordo com Lenine Pinto, o desencontro de informações, bem como esses dados deturpados e faltantes, foi o reservatório que serviu de fonte para a historiografia oficial:

Pelo sim, pelo não, o desaparecimento de documentos imprescindíveis à montagem de um esboço realista da nossa História criou hiatos, [...] a começar pelo verdadeiro ponto do Descobrimento (ou *Achamento*). (PINTO, 2015, p. 167, grifo do autor)

3.8 O Local Chamado de Porto Seguro

De acordo com Pinto (1998, p. 120), o local de ancoragem e desembarque de Cabral, na costa brasileira, foi chamado por Pero Vaz de Caminha de *porto seguro* por dar condições a todos da frota de estarem abrigados da tempestade por trás dos recifes, e por lhes dar a colheita de água, frutas e lenha. É o que se pode verificar nos registos de Caminha, a seguir:

[...] Fomos ao longo, e mandou o Capitão aos navios pequenos que fossem mais chegados à terra e, se **achassem pouso seguro para as naus**, que amainassem. E velejando nós pela costa, [...] acharam os ditos navios pequenos **um recife com um porto dentro, muito bom e muito seguro**, com uma mui larga entrada. E meteram-se dentro e amainaram. E as naus foram-se chegando, atrás deles. [...] (CAMINHA, [s. d.], p. 3, grifo nosso)

Ao final, Caminha encerra a Carta assim:

E desta maneira dou aqui a Vossa Alteza conta do que nesta Vossa terra vi. E se a um pouco alonguei, Ela me perdoe. [...] Beijo as mãos de Vossa Alteza. **Deste porto seguro, da Vossa Ilha de Vera Cruz**, hoje, sexta-feira, primeiro dia de maio de 1500. (CAMINHA, [s. d.], p. 14, grifo nosso)

De acordo com Pinto (1998, p. 119, 121), a frota de Cabral estava em *um porto seguro*, e não em Porto Seguro. Como o da Carta de Caminha, um *porto seguro* poderia haver

em diversas localidades da costa brasileira, pois existem vários portos naturais. (TEIXEIRA, 2013, p. 96)

A esse respeito, Morison (*apud* Pinto, 1998, p.119; 2015, p. 214) afirma que

além de magníficas baías [...] existem dezenas de lugares [...] aonde ancoradouros naturais são formados por arrecifes, detrás dos quais um pequeno navio ou mesmo uma frota pode fundear e receber carga com relativa segurança.

Quando Caminha faz uso dos termos *porto seguro*, estava meramente citando de qual tipo de lugar escrevia, isto é, de um dos diversos portos seguros do litoral brasileiro. Vale ressaltar que da Carta de Caminha se apreende que a expedição não fundou qualquer cidade ou vila com o nome de *Porto Seguro*. Os únicos nomes que constam ali, como estabelecidos por eles, são os do *Monte Pascoal*, e da *Terra de Vera Cruz*. O autor na carta não menciona que *porto seguro* era topônimo, mas somente um porto seguro na terra de Vera Cruz.

Uma outra razão pela qual a esquadra não teria dado o nome de Porto Seguro ao local, era o costume da época, como já foi dito, de batizar os locais com nomes religiosos, ou do santo do dia ou da época litúrgica, segundo o calendário eclesiástico, a que chamavam *Regimento do Astrolábio e do Quadrante*. Por isso surgiram os nomes *Monte Pascoal* e *Terra de Vera Cruz*. (PINTO, 1998, p. 148, 149, 152, 154, 202)

Segundo Regina Ramos⁴⁵, a primeira obra de História do Brasil foi escrita trezentos e cinquenta anos depois do Descobrimento/Achamento, em 1850, por Francisco Adolfo de Varnhagen. É possível imaginar a dificuldade que Varnhagen teve para reunir dados históricos para compor sua historiografia, a primeira de História do Brasil. Um exemplo da escassez de dados é devido à política do sigilo criada pela Corôa Portuguesa, vigente nos séculos XV e XVI, fizeram com que a Carta de Caminha ficasse desaparecida por séculos.

As informações que Varnhagen dispunha certamente eram fragmentadas. Segundo Beure-paire Rohan (1880, p. 5, 6), Varnhagen enviara um ofício ao Ministério do Império, em 1877, no qual afirmava que da pesquisa que fizera, **nos arquivos de Porto-Seguro e Ilhéus na Bahia, não encontrou nenhum documento digno a ser recolhido ao arquivo público do Império**. Ou seja, não encontrou documentos que apontassem registros históricos para também respaldar a ideia de aquela terra ter sido o local de chegada dos primeiros portugueses.

⁴⁵ RAMOS, Regina Helena Paiva. **Porto Seguro: Verdade ou Mentira?** Getúlio, Rio de Janeiro, n. 24, p. 46-49, 2010. Bimestral. Novembro/dezembro de 2010. Disponível em: <https://escrevinhacoesdairegina.wordpress.com/jornalismo/reportagens/porto-seguro-verdade-ou-mentira/>. Acesso em: 20/03/2020, às 8h30min.

Mas, Porto Seguro foi convalidada pelo senhor Francisco Adolfo de Varnhagen, também conhecido como Visconde de Porto-Seguro, como o local em que a expedição cabralina aportou. (PINTO, 1998; 2015).

A esse respeito, controvérsias houveram. O major Aragão, pesquisador do assunto na área de Porto Seguro/Cabralia, em 1899, disse: “**Devido a confusão** que pretendeu lançar sobre a primeira a pagina de nossa historia **o Sr. Visconde de Porto-Seguro, fincou nos filhos dessa localidade a crença de que foi ella a primeira terra descoberta**”. (ARAGÃO, 1899, p. 53, grafia da época do autor, grifo nosso)

O major Aragão citou um outro autor que levantou objeções contra Varnhagen. Assim diz:

Refutando e cabalmente **demonstrando os erros commettidos pelo Visconde de Porto-Seguro**, o Sr. General Henrique de Beure-paire Rohan, cuja competência ninguém contestará, escreveu o Primitivo e Actual Porto-Seguro, memória que publicou em 1881. (ARAGÃO, 1899, p. 53, grafia da época do autor, grifo nosso)

De acordo com Renilson Ribeiro (*apud* Alves Filho⁴⁶), Varnhagen, após a publicação do seu livro “História Geral do Brasil”, esforçou-se para fazer com que a obra fosse aceita como uma produção oficial do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Apesar disso, o livro foi recebido com profundo silêncio pelos seus pares, e o instituto acabou por não acolhê-lo, embora, após sua morte, tenha sido reconhecido pela importante e vasta obra produzida.

No seu livro, Beure-paire Rohan, em alusão à pesquisa que fizera na região de Porto Seguro/Cabralia e sobre Varnhagen, fez a seguinte narrativa:

Ainda vivia o visconde de Porto-Seguro, quando, na sessão d’este Instituto de 23 de novembro de 1877, iniciei a leitura de uma memória, na qual procurava refutar as errôneas apreciações d’aquelle historiador, sobre uma questão de máximo interesse relativamente à história do nosso paiz. (ROHAN, 1880, p, 5, grafia da época do autor)

Dessa forma, a atribuição a Porto Seguro como local de desembarque de Cabral aparenta ter sido uma ideia que foi repetida até se tornar uma tradição, a qual, pela repetição, ganhou valoração de verdade. Uma tradição oral que, em a Carta de Caminha só vindo aparecer séculos depois, com dados insuficientes sobre o local do desembarque da frota, não

⁴⁶ ALVES FILHO, Manuel. O Brasil ‘inventado’ por Varnhagen: historiador aponta viés etnocêntrico no conjunto da obra do visconde de porto seguro. **Jornal da Unicamp**. Campinas, p. 4-4. 28 out. 2009. Disponível em: https://www.unicamp.br/unicamp_hoje/ju/setembro2009/ju443pdf/Pag04.pdf. Acesso em: 16 out. 2020

encontrou bases documentais consistentes e registros de testemunhos oculares, na historiografia, que reconhecessem o território baiano como o *porto seguro* de Pedro Álvares Cabral.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das evidências apontadas por Lenine Pinto, para a chegada de Cabral ter ocorrido primeiramente a Touros-RN e não a Porto Seguro/Cabrália-BA, depreende-se que o número das evidências que apontam para a Bahia são menores do que as que apontam para o RN. Apesar disso, são necessárias futuras investigações para uma comprovação mais acurada.

Uma das evidências que chamam muita atenção é a que se baseia na informação colhida pelo espião Domenico Pisani, de a armada ter percorrido 2 mil milhas na costa brasileira, ou 500 léguas para Capistrano de Abreu, que aponta a extensão aproximada do percurso; juntando-se isso à constatação de dois marcos de pedra, um em Cananeia/SP e outro em Touros/RN, distância proporcionalmente aceitável diante das imprecisões métricas daquele tempo a essas milhas e léguas citadas. Ademais, a similaridade entre os marcos (em padrão) aliada à carta de Cabral informando ao rei que tomara posse da terra com padrão, como já era costumeiro nas missões oficiais da Coroa, tornam esse conjunto de fatores um tanto verossímil, quando junta-se à outras evidências que serão citadas adiante.

A probabilidade de Cabral ter chegado primeiramente à Bahia é pequena, se for observada a constante influência das correntes marítimas e ventos alísios, ao nível da linha do Equador, os quais, predominantemente, se dirigem à costa do RN, resultando facilmente no impulsionamento das embarcações a vela para a costa norte-rio-grandense, a esquina do continente. Por que não haveria, esses navegadores, de desembarcar em uma terra próxima da região para onde as forças marítimas os levaram (RN), para somente desembarcarem milhas e milhas mais ao Sul, na Bahia? Por que delongariam mais a viagem? Não seria mais vantajoso para eles se reabastecerem de água e de frutas, descansando após semanas em alto-mar, o quanto antes? Certamente não faltavam condições para que pudessem ancorar e desembarcar em algum ponto dos 410 km de extensão do litoral norte-rio-grandense. A prova disso foi a instalação do *Marco de Touros*, por alguma expedição no início do século XVI. Segundo Pinto, muito provavelmente Cabral era sabedor da rota, dada a ele por Bartolomeu Dias e por Vasco da Gama; diante disso, como Cabral iria então preferir parar somente no Sul da Bahia ao invés de parar em terras potiguares?

Outra coisa importante foi o tempo de viagem de Cabral. Se ele saíra de Portugal em 9 de março e passou por Cabo Verde em 22, um mês depois chegaria ao RN, conforme ocorreu com outras embarcações. Por exemplo, o fato de João da Nova alcançar a travessia do Atlântico entre Cabo Verde e Vera Cruz por cerca de um mês, como aconteceu com Cabral. Ora, se João da Nova levou um mês para a travessia entre Cabo Verde e Brasil, chegando ao Cabo de São Jorge, como poderia Cabral alcançar o sul da Bahia, em mesmo tempo, numa mesma época do ano, em mesmas condições de correntes e ventos, com uma esquadra muito mais numerosa? Para poder chegar ao sul da Bahia, considerando os ventos alísios contrários e a distância, só lá pelo dia 10 de maio, ou seja, precisaria aproximadamente de mais duas semanas. Só assim para vencer os ainda 1.500 km (aproximadamente 800 milhas náuticas) que separam a esquina do continente do sul da Bahia.

Vale ressaltar a indicação que o mapa de Cantinho dá por meio da bandeira de quinas fincada nesta região norte-rio-grandense, do Cabo de São Jorge. Conforme a praxe litúrgica para se criar topônimos no século XVI, a data de 23 de abril (dia de São Jorge) é um forte indicativo de que teria sido neste lugar e data que Pedro Álvares Cabral teria tomado posse do território brasileiro, segundo Lenine Pinto. Para ele, seria esta a única explicação plausível para o nome do cabo aparecer assim no mapa, pois as outras expedições conhecidas, que se realizaram entre 1500 e 1502, na costa brasileira, teriam acontecido em dias muito distantes da data de comemoração de São Jorge.

Dessa forma, a ideia de Porto Seguro/Cabralia parece ter sido, nas palavras do historiador Eric Hobsbawm, uma tradição inventada, aparentemente, que de tanto ser repetida ganhou aparência de verdade. Uma tradição oral que não encontra bases sólidas documentais e testemunhais na historiografia. Gandavo e Gabriel Soares afirmam que Cabral chegou a Porto Seguro, mas apenas afirmaram isso, no mínimo, 76 anos depois, sem terem sido testemunhas oculares. Mais tarde, Varnhagen reitera a afirmação, porém sob a discordância de outros pesquisadores de seu século.

De acordo com Morison (*apud* Pinto, 1998, p. 135) “nenhuma teoria é válida se seus resultados não fazem sentido”. Chama a atenção também a declaração de Carlos Malheiro Dias (*apud* Pinto, 1998, p. 135) de que “é precária em história a hipótese que contradiz a verossimilhança e os dados racionais e científicos do problema”.

REFERÊNCIAS

ABREU, João Capistrano de. **O Descobrimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2013. 276 p. (Coleção biblioteca básica brasileira; 11).

AMARAL, Manuel; TORRES, João Romano (ed.). Henrique (D.): o navegador. In: **Portugal: dicionário histórico, corográfico, heráldico, biográfico, bibliográfico, numismático e artístico**. [2. ed.]. [s.l.]: Manuel Amaral, 2000-2015. p. 901-903. (Volume III). Versão eletrônica de uma versão impressa. Disponível em: <<http://www.arqnet.pt/dicionario/henriquei.html>>. Acesso em: 11/04/ 2020, às 19h30min.

ARAGÃO, Salvador Pires de Carvalho e. **Estudos sobre A Bahia Cabrália e Vera Cruz: feitos por ordem do governador do estado cons. luiz vianna**. Bahia: Litho-Typ. e Encadernação de Reis & C., 1899.

AULETE, Francisco Júlio de Caldas. Léngua: léngua marítima. In: AULETE, Francisco Júlio de Caldas. **Diccionario Contemporaneo da Lingua Portuguesa: feito sobre um plano inteiramente novo**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881. p. 1048. (Segundo Volume). Disponível em: <http://bibdig.biblioteca.unesp.br/handle/10/26034>. Acesso em: 24 jul. 2020.

BACELAR, Jonildo. **História de Porto Seguro: centro histórico de porto seguro**. Centro histórico de porto seguro. 2018. Guia Geográfico - Bahia. Disponível em: Fonte: <http://www.bahia-turismo.com/porto-seguro/historia.htm>. Acesso em: 19 nov. 2020.

BOXER, C. R. **O Império Colonial Português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. CPRM. **Projeto Porto Seguro - Santa Cruz Cabrália**. 2000. Painel em PDF. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/media/geodiversidade/ps/historico/hist_ctgeologica.pdf>. Acesso em: 25 maio 2020.

CAMINHA, Pero Vaz de. A Carta de Pero Vaz de Caminha. [s. d.]. Edição feita pela Universidade da Amazônia. Disponível em: <http://www.portugues.seed.pr.gov.br/arquivos/File/leit_online/pero_vaz.pdf>. Acesso em: 07 maio 2020.

CARVALHO, Filipe Nunes de. Do Descobrimento à União Ibérica. In: SERRÃO, Joel & MARQUES, Antônio Henrique de Oliveira. (Orgs.). **O Império Luso-brasileiro 1500-1620**, Nova História da Expansão Portuguesa (Vol. 6, p.19 - 204). Lisboa: Estampa, 1992, p. 66-67.

CASTANHEDA, Fernão Lopez. **História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses**. Vol 1. Coimbra: João da Barreyra impressor del rey, 1554. Disponível em <http://purl.pt/15294/4/res-425-1-v/res-425-1-v_item4/res-425-1-v_PDF/res-425-1-

v_PDF_24-C-R0150/res-425-1-v_0000_rosto-CCII_t24-C-R0150.pdf >. Acesso em 25/05/2020, às 01h30min.

CAVALCANTI NETO, Manoel de Oliveira. **1500 de Portugal ao Saliente Potiguar: praia do marco porta oficial do brasil**. Natal: Offset Editora, 2018. 155 p

CINTRA, Assis. **Nossa Primeira História**. Caieiras: Companhia Melhoramentos de S. Paulo, 1922.

CORTESÃO, Jaime. **A Expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil**. Lisboa: Casa da Moeda, 1994.

COUTINHO, Gago; ROCHA, Roberto B. **Descobrimento do Brasil: conferências**. 1955. Disponível em: <https://www.academia.edu/30703351/Gago_Coutinho_Descobrimento_do_Brasil>. Acesso em: 14 set. 2020.

CROSBY, Alfred W. **Imperialismo Ecológico: a expansão biológica da europa 900-1900**. [s. l.]: Companhia das Letras, 2011. 376 p.

CUNHA, Manuela Carneiro da (org.). **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, Secretaria Municipal de Cultura, FAPESP, 1992.

DIAS, Carlos Malheiro. A Expedição de 1501. In: DIAS, Carlos Malheiro *et al* (org.). **História Da Colonização Portuguesa Do Brasil**: edição monumental comemorativa do primeiro centenário da independência do brasil. Porto: Litografia Nacional, 1923. Cap. 8. p. 173-224. (Vol. II). Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/535864>>. Acesso em: 02/03/20, às 20h30min.

DIAS, Carlos Malheiro. A Semana de Vera Cruz. In: DIAS, Carlos Malheiro *et al* (org.). **História da Colonização Portuguesa no Brasil**: edição monumental comemorativa do primeiro centenário da independência do brasil. Porto: Litografia Nacional, 1923. Cap. 7. p. 76-172. (Vol. II). Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/535864>. Acesso em: 02/03/20, às 21h.

DIAS, Manuel Nunes. Expansão Europeia e Descobrimento do Brasil. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em Perspectiva**. 8. ed. Rio de Janeiro: Difel, 1977.

DICIONARIOEGRAMATICA.COM: Gramática. Ortografia. Lexicologia. História da língua portuguesa. Suas variantes, evoluções, rumos e futuro. 2018-2020. **Quanto km em uma légua**. Disponível em: <<https://dicionarioeagramatica.com.br/tag/quanto-km-em-uma-legua/>>. Acesso em: 21/06/20, às 17h30min.

FERNANDES, Alinne Kadidja de Sousa; NASCIMENTO, Marcos Antonio Leite do. Unidades de Conservação. In: BRASIL. Ministério De Minas e Energia. (org.). **Geodiversidade do Estado do Rio Grande do Norte**: programa geologia do brasil levantamento da geodiversidade. Rio de Janeiro: CPRM, 2010. Cap. 12. p. 145-158. Disponível em: <http://rigeo.cprm.gov.br/jspui/bitstream/doc/16773/1/Geodiversidade_RN.pdf>. Acesso em: 15/10/2020, às 21h30min.

GINANI FILHO, Jonas Floripe. **Notas Bibliográficas Sobre O 1º Marco de Posse do Brasil no Rio Grande do Norte.** [s.l.], 2012. Disponível em: <<https://pt.slideshare.net/Jonasblog/marco-de-posse-do-brasil>>. Acesso em 16/06/2020.

HARARI, Joseph. **Circulação e Massas d'Água dos Oceanos.** In: HARARI, Joseph. Oceanografia Física Descritiva. São Paulo: Usp, 2017. Cap. 8. p. 1-15. Material disponibilizado impresso durante aulas da disciplina Oceanografia Física Descritiva, ministrada no Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.danilorvieira.com/disciplinas/iof1202/ofd_capitulo08.php>. Acesso em: 17 nov. 2019.

IBGE (comp.). **Clima e Correntes Marítimas.** 2012. Disponível em: <https://atlascolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_mundo/mundo_clima_e_correntes_maritimas.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2019.

IDEMA - Instituto de Desenvolvimento Econômico e Meio Ambiente. Governo do Estado do RN. 2006. Disponível em: <<http://www.rn.gov.br/secretarias/idema>>, acesso em 15/06/20, às 22h30min.

INSTITUTO BRASILEIRO DE DESENVOLVIMENTO FLORESTAL. LEI Nº 4.771/1965: Plano de Manejo Parque Nacional de Monte Pascoal. [S. L.]: IBDF, [197-?]. 155 p. Disponível em: <https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-planos-de-manejo/parna_monte_pascoal_pm.pdf>. Acesso em: 25 maio 2020

IPHAN. **Monumentos e Espaços Públicos Tombados:** porto seguro (BA). [s. d.]. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1403>>. Acesso em: 25 maio 2020.

LEITE, Duarte. A Exploração do Litoral do Brasil na Cartografia da Primeira Década do Século XVI. In: DIAS, Carlos Malheiro *et al* (org.). **História da Colonização Portuguesa no Brasil:** edição monumental comemorativa do primeiro centenário da independência do Brasil. Porto: Litografia Nacional, 1923. Cap. 13. p. 393-439. (Vol. II).

LEITE, Duarte. O Mapa Mais Antigo do Brasil. In: DIAS, Carlos Malheiro *et al* (org.). **História da Colonização Portuguesa no Brasil:** edição monumental comemorativa do primeiro centenário da independência do Brasil. Porto: Litografia Nacional, 1923. Cap. 9. p. 225-284. (Vol. II).

MANGUAL, **Dicionário Priberam da Língua Portuguesa.** 2008-2020. Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/mangual>>. Acesso em: 21/06/2020.

MARQUES, Américo José. **SOBEL, Dava. Longitude:** a verdadeira história de um gênio solitário que resolveu o maior problema científico do século XVIII. Boletim de Geografia, [S.L.], v. 30, n. 3, p. 169-171, 27 ago. 2012. Universidade Estadual de Maringá. <http://dx.doi.org/10.4025/bolgeogr.v30i3.17861>. Disponível em: <<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/17861/9602>>. Acesso em: 19 nov. 2020

MENEZES, Paulo Márcio Leal de. **O Brasil na Cartografia Pré-Lusitana**. In: 1º SIMPÓSIO BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA, 2011, Paraty. Anais [...]. Paraty: UFRJ, 2011. p. 1-18. Disponível em: <<https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio>>. Acesso em: 15/10/20.

MINISTÉRIO DE MINHAS E ENERGIA (Brasil). **Projeto Porto Seguro - Santa Cruz Cabralia**. Salvador: CPRM, 2000?. Disponível em: <http://www.cprm.gov.br/publique/media/geodiversidade/ps/historico/hist_ctgeologica.pdf>. Acesso em: 25/05/2020, às 23h50min.

MOURA, Regiane. **Caracterização da Corrente Sul Atlântica a Partir de Derivadores Rastreados por Satélite**. 2011. 72 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Oceanografia, Centro de Estudos do Mar, Universidade Federal do Paraná, Pontal do Paraná, 2011. Disponível em: <<https://www.acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/34999/R%20-%20D%20-%20REGIANE%20MOURA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 21 nov. 2019.

MUANZA, Gomes Antonio. **Padrões de Circulação Atmosférico Associados à Ligação da Extremidade Frontal com a ZCIT**. 2018. 72 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Meteorologia, Instituto de Ciências Atmosféricas, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2018. Disponível em: <<https://icat.ufal.br/pt-br/pos-graduacao/meteorologia/documentos/dissertacoes/Gomes%20Muanza%20-2018.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2019.

NUNES, E. **Geografia Física do Rio Grande do Norte**. Natal: Imagem Gráfica, 2006.

NUNES, Elias; TAVARES, José Aribério. **Análise Física e Ambiental do Ecossistema Dunas e Lagoas do Litoral Nordeste Oriental, Rio Grande do Norte, Brasil**. Natal: UFRN, 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/120.htm>>. Acesso em 16/06/2020.

PEREIRA, Duarte Pacheco. **Esmeraldo de Situ Orbis**. 1903. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/123134/119500>. Acesso em: 20 jun. 2019.

PINTO, Lenine. **O Mando do Mar**. Natal: Sebo Vermelho, 2015.

PINTO, Lenine. **Reinvenção do Descobrimento: o litoral norte-rio-grandense, atração necessária às navegações exploradoras do atlântico sul e ponto de desembarque de Pedro Álvares Cabral**. Natal: RN/Econômico, 1998.

PLUMB, J. H. Introdução. IN: BOXER, C. R. **O Império Colonial Português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981

RAMOS, Regina Helena Paiva. **Porto Seguro: verdade ou mentira?** Getúlio, Rio de Janeiro, n. 24, p. 46-49, 2010. Bimestral. Novembro/dezembro de 2010. Disponível em: <https://escrevinhacoesdairegina.wordpress.com/jornalismo/reportagens/porto-seguro-verdade-ou-mentira/>. Acesso em: 20/03/2020.

BEAURE-PAIRE ROHAN, Henrique de. O Primitivo e o Actual Porto Seguro: memoria lida na sessão do instituto historico e geographico do brasil, de 26 de novembro de 1880. Revista do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil, Rio de Janeiro, Tomo XLIII,

Parte III, n. 60, p. 5-26. 1880. Trimestral. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B_G9pg7CxKSsZWFPeWU0d0NpTFk/view>. Acesso em: 13 set. 2020.

SANTA RITA, Idelfonso de. A construção da segurança no caminho do gelo. Experiências de navegação e manobra no Atlântico do Noroeste. **Revista de Estudos Sociais - Fluxos e Riscos**, 1, 2010, p. 105. Disponível em: <<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/fluxoseriscos/article/view/2519>>. Acesso em: 12 de março de 2020.

SCHWARCZ, Lilia Moritz; STARLING, Heloisa Murgel. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

SEABRA, Cátia. Na Rota de Cabral, Obstáculos na Terra e no Mar. **O Globo**, Rio de Janeiro, ano LXXV, n. 24.309, 19 mar. 2000. O País, p. 15. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=200020000319>>. Acesso em: 05/07/2020.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. **História de Portugal (1495 – 1580)**, Lisboa, Editorial Verbo, 1990, p. 104.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Conquista e Colonização da América Portuguesa. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). **História Geral do Brasil**. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier, 1990.

SIQUEIRA, Gilmar Wan Zeller. **Oceanografia Física: (ocf-1)**. Belém: Diretoria de Portos e Costas, 2014. (Curso de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Brasil). Apostila utilizada no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar – CIABA. Disponível em: <<https://www.passeidireto.com/arquivo/42784912/apostila-de-oceanografia-prof-gilmar-wanzeller-siqueira>>. Acesso em: 20 nov. 2019.

SOUZA, Thomaz Oscar Marcondes de. **O Descobrimento do Brasil: estudo crítico de acordo com a documentação histórico-cartográfica e a náutica**. 1946. Disponível em: <https://bdor.sibi.ufrj.br/bitstream/doc/339/1/253%20PDF%20-%20OCR%20-%20RED.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2019.

TEIXEIRA, Tânia Maria da Fonseca. **Arraial do Marco: nosso porto seguro**. São Paulo: Editora STS, 2013.

TELLES, Vera. **Porto Seguro: história, estórias**. [s.l.]: Léo Christiano Editorial, 1987.

UFRN. **Geografia do Rio Grande do Norte**. Caicó, 2012. 22 slides, color. Programa Institucional de Bolsa de Iniciação à Docência. Disponível em: <http://arquivos.info.ufrn.br/arquivos/2013193148c78b16055629299776617dd/Aula_sobre_Geografia_do_Rio_Grande_do_Norte.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2020.

USP. **Zona de Convergência Intertropical: características gerais**. 2010. Material didático do MASTER - Meteorologia Aplicada a Sistemas de Tempo Regionais, Instituto de Astronomia, Geofísica e Ciências Atmosféricas. Disponível em: <<http://master.iag.usp.br/pr/ensino/sinotica/aula15/>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

VIEIRA, Andresa Cristina Corga. Por terras de Vera Cruz. Os olhares do experimentado: Caminha, Mestre João e Piloto Anônimo (Dissertação de Mestrado; Orientadora Dra. Ana Paula Avelar), 2013. Disponível em: <https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/3060/1/por%20terras%20de%20vera%20cruz%20_%20os%20olhares%20do%20experenciado_%20camin.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2015.

VILAR, Dacielly Cristiny da Silva. **As Potencialidades Geoturísticas do Patrimônio Geomorfológico do Município de Lages/RN e Angicos/RN**. 2015. 43 f. TCC (Graduação) - Curso de Turismo, Campus de Natal, UERN, Natal, 2015. Disponível em: <<http://natal.uern.br/turismo/wp-content/uploads/2019/07/AS-POTENCIALIDADES-GEOTUR%C3%8DSTICAS-DO-PATRIM%C3%94NIO-GEORMOFOL%C3%93GICO-DOS-MUNIC%C3%8DPIOS-DE-LAJES.pdf>>. Acesso em 15/04/20.

WEHLING, Arno. **Unidade, Diversidade, Sociabilidade**: o IHGB nos seus 170 anos. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 1, p. 201-208, jan/jun 2009. Semestral. Disponível em: <<https://brapci.inf.br/index.php/res/download/109691>>. Acesso em: 19 nov. 2020.