



QUINTO CENTENÁRIO
DO NASCIMENTO DE

VASCO DA GAMA

1469
1969



O RETRATO
LE PORTRAIT
THE PORTRAIT



O BRASÃO
LES ARMOIRIES
THE COAT OF ARMS

O RETRATO

Dos dois retratos mais conhecidos de Vasco da Gama escolhemos para esta emissão o que se encontra na Sociedade de Geografia de Lisboa. É o mais afastado da época do retratado, e portanto, possivelmente, o menos fiel; aliás, o outro retrato, que se encontra no Museu Nacional de Arte Antiga e poderia, talvez, ser do tempo do grande Capitão, tem, com o primeiro, muito de comum nos seus caracteres somáticos.

Foi no retrato do Museu que baseámos o desenho da série «Navegadores Portugueses». Nele se representa o Almirante já avançado em anos. Preferimos agora o retrato da Sociedade de Geografia porque, além de ter muito de comum com o outro, como dissemos, nele se figura Vasco da Gama na força da vida: e o destemido e duro Capitão tinha apenas vinte e sete anos quando fez a sua primeira viagem à Índia. Procuramos aqui representá-lo no ambiente de esplendor oriental que ele lá teria encontrado.

Jaimé Martins Barata

da Academia Nacional de Belas Artes

LE PORTRAIT

Des deux portraits les plus connus de Vasco da Gama nous avons choisi pour cette émission celui qui se trouve à la Société de Géographie de Lisbonne. C'est le plus récent des deux, et donc, probablement, le moins fidèle; d'ailleurs, l'autre portrait qui se trouve au Musée National d'Art Antique et qui date peut-être du temps du grand Capitaine a, avec le premier des caractères somatiques communs.

Ce fut sur le portrait du Musée que nous avons basé le dessin de la série «Navigateurs Portugais». L'Amiral y est représenté à un âge déjà avancé. Nous avons préféré maintenant le portrait de la Société de Géographie car, outre ses caractères communs avec l'autre, comme nous l'avons mentionné, Vasco da Gama y est représenté dans la force de l'âge: et le hardi et courageux Capitaine n'avait que vingt-sept ans lorsqu'il fit son premier voyage aux Indes. Nous avons cherché à le représenter dans l'ambiance de splendeur orientale qu'il y aura rencontré.

Jaimé Martins Barata

de l'Academie Nationale des Beaux-Arts

THE PORTRAIT

Portraits of Vasco da Gama exist in the Geographical Society and the National Museum of Antique Art. There are many similarities between the two, but we have chosen the former even though it was painted after da Gama's time, because it depicts him in the prime of life whereas the other — which in any case was featured in the Issue on Portuguese Navigators — shows him as a man of advanced years.

The resolute and dour Captain who discovered the route to India was only twenty seven years old at the time and we have tried, in our drawing, to portray him amongst the Oriental splendours which were the background of his activities.

Jaimé Martins Barata

of the National Academy of Fine Arts

ALMIRANTE VASCO DA GAMA

Admite-se que Vasco da Gama tenha nascido em 1469, em Sines, onde seu pai, Estêvão da Gama, desempenhou o cargo de alcaide-mor. A Sines regressou, já casado com D. Catarina de Ataíde, após a segunda viagem à Índia. Porém, não se fixou ali para sempre, posto que el-rei D. Manuel, por carta de 25 de Setembro de 1501, tenha prometido dar-lhe «despojada e livre a dita vila de Sines com sua jurdição». Enquanto o não conseguisse, estabelecia-lhe o monarca um «padrão de mil cruzados de ouro de tença».

Querendo prosseguir navegações atinentes a «descobrir e achar» a Índia, como haviam tentado seu tio D. Afonso V e o seu primo D. João II, ambos empenhados naquela magna empresa a que se dedicara o Infante D. Henrique, D. Manuel I confiou de Vasco da Gama o cumprimento do seu mandado, como lembrava mais tarde, com todo o «perigo de sua pessoa e arriscamento da sua vida» (carta régia de 10 de Janeiro de 1502). E Vasco da Gama cumpriu. Partindo de Belém a 8 de Julho de 1497, em Lisboa desembocava, de torna-viagem, pelos fins de Agosto de 1499. Voltou ainda ao Oriente por duas vezes: em 1502, com uma armada de vinte velas — não mais de três nau e um navio velho, com mantimentos, contava a armada do descobrimento — e em 1524, então já Conde da Vidigueira, por mercê régia, e também, dessa vez, viso-rei da Índia.

Deu-lhe o seu feito honra, glória e copiosas mercês. Por ele, mais destacada posição alcançou Portugal na Europa dessa época, quando logrou conquistar o respeito de povos de diversas civilizações fixados noutros continentes. Mas se houve benefício, e dos maiores, a radicar-se no descobrimento do caminho marítimo para a Índia, esse o colheu a Humanidade: descortinados novos mares, novas terras e outras gentes, e também, no juízo de Pedro Nunes, novos céus e novas estrelas, o homem viu dilatados os horizontes da mundivivência, para então compreender, verdadeiramente, o sentido ecuménico decorrente dos Evangelhos e logo sentir quanto importava pregá-lo em toda a latitude e em toda a longitude.

Entre a segunda e a terceira viagem à Índia, Vasco da Gama viveu em Nisa e fixou-se, por fim, na Vidigueira. Venceu os estragos do tempo, mantendo-se tenaz e prudente a um tempo, como nas horas difíceis da sua primeira navegação e dos primeiros encontros com o Samorim. Ao chegar à Índia pela terceira vez, não lhe tremia ainda a mão, se era caso de fazer justiça. Vergado, por fim, ao peso dos anos, lá morreu. Deixara o seu nome ligado, porém, a feito sem par, só porque bem cumprira o mandato de el-rei D. Manuel. Mais: se aceitarmos a dedução de Toynbee, temos de o ver erguido como padrão que baliza duas épocas — a antegâmica e a pós-gâmica — na história da própria Humanidade.

António Cruz

Professor da Universidade do Porto



A ROTA DA VIAGEM
LA ROUTE MARITIME
THE SEA-ROUTE



A FROTA
LA FLOTTE
THE FLEET

O BRASÃO DE ARMAS DE D. VASCO DA GAMA — Conde da Vidigueira

O brasão de armas, motivo dos selos de 2\$80 desta emissão comemorativa do presente centenário do descobridor do caminho marítimo para a Índia, não é propriamente o da família Gama, nem o do seu membro mais notório, Vasco da Gama, mas sim do mesmo elevado, porém, a Dom Vasco da Gama, Almirante do Mar da Índia e Conde da Vidigueira.

Com efeito, se foi com aquele que ele partiu para a sua famosa viagem, foi este que ele, depois do seu regresso, usou por especial mercê de El-Rei D. Manuel I, e, bem se poderá entender, em comemoração do seu feito.

Efectivamente, difere das armas comuns da nobre família dos Gamas, que usava de um simples escudo xadrezado de ouro e vermelho de três peças em faixa e cinco em pala sendo as vermelhas carregadas cada uma de duas faixas de prata, em ter a mais, no ponto de honra, que é um pouco acima do centro do escudo, de um escudete de prata, carregado de cinco escudetes de azul, sobrecarregados cada um de cinco bezantes de ouro, o que constitui as armas reais e nacionais sem a bordadura dos castelos, e com o metal dos bezantes alterado, por diferença.

É um brilhante acrescentamento honroso às suas primitivas armas de família, que o soberano lhe concedeu à sua volta do Oriente. Não se conhece o texto nem a data do respectivo diploma, mas que assim oficialmente aconteceu o comprova o registo destas armas, assim, no livro do Armeiro-Mor, terminado em 1509, e assim também, no teto da sala dos brasões do Paço de Sintra.

Outra recompensa foi o título de Dom, mas desta sabe-se que lha foi concedida por carta de 10 de Janeiro de 1500. Aquele acrescentamento honroso deve andar, mais ou menos, por esta mesma data.

Completam, ainda, estas armas especiais de D. Vasco da Gama, a coroa de Conde. Dispensou-lhe este título, sobre a vila da Vidigueira, o mesmo rei D. Manuel, mas muitos anos mais tarde. Foi por carta de 29 de Dezembro de 1519, e parece até que D. Vasco da Gama se antecipou um tanto a dele usar, logo que entrou de posse daquela vila em 7 de Novembro daquele ano, por isso que tinha já do rei promessa do título. Também o timbre das armas dos Gamas, que por falta de espaço não aparece, que aliás não é indispensável, e é uma gama passante, de ouro, carregada de três palas de vermelho, nestas armas de D. Vasco da Gama foi alterado para um naire (militar) indiano) nascente, ricamente vestido ao modo da Índia, de brocado com alamares de pedraria, na cabeça trunfa e bolante, que cai pelas costas, tudo do mesmo brocado guarnecido de pedras finas, os braços nus, segurando com a dextra um escudete das armas, e com a sinistra um ramo de canela, de sua cõr.

A concessão deste timbre especial deve ter sido simultânea com o acrescentamento honroso do escudo das armas reais portuguesas.

Figura mais alusiva à importância política e comercial da viagem de Vasco da Gama seria impossível imaginar. Encontra-se registado no Livro da Armaria da Torre do Tombo, códice mandado elaborar por D. Manuel I, e, já agora, não poderá haver expoliadores que dali o possam apagar.

Marquês de São Payo

LES ARMOIRIES DE D. VASCO DA GAMA — Comte de Vidigueira

Les Armoiries qui constituent le motif du timbre de 2\$80 de cette émission commémorative du présent Centenaire du Navigateur qui découvrit la route maritime des Indes, ne sont pas à proprement parler celles de la famille da Gama, pas plus que de son membre le plus notoire, Vasco da Gama, mais bien celles du même personnage promu à la dignité de Dom Vasco da Gama, Amiral de la Mer des Indes et Comte de Vidigueira.

L'AMIRAL VASCO DA GAMA

Il est couramment admis que Vasco da Gama naquit en 1469, à Sines, où son père, Estevao da Gama, était gouverneur. Il revint à Sines, déjà marié à D. Catarina de Ataide, après son second voyage aux Indes. Cependant, il ne se fixa pas là pour toujours, bien que le roi D. Manuel, par une lettre du 25 Septembre 1501, ait promis de lui donner «débarassé et libre ledit bourg de Sines et les terres de sa juridiction». Tant qu'il ne l'aurait pas, le monarque lui attribuait «un trître de mil crusades d'or de pension».

Désirant poursuivre les navigations dans le but de «découvrir et trouver les Indes, comme l'avaient tenté son oncle D. Afonso V et son cousin D. Joao II, tous deux engagés dans cette grande entreprise, à laquelle s'était consacré l'Infant D. Henrique, D. Manuel I en confia la réalisation à Vasco da Gama, comme il le rappelait plus tard, avec tous «les périls pour se personne et les risques pour sa vie» (lettre royale du 10 Janvier 1502). Et Vasco da Gama l'accomplit. Parti de Belém le 8 Juillet 1497, il débarquait à Lisbonne, au retour de son voyage, vers la fin d'août 1499. Il retourna encore deux fois en Orient: en 1502, avec une flotte de vingt voiles — la flotte de la découverte ne comprenait pas plus de trois nefs et un vieux navire avec les vivres — et en 1526, déjà Comte de Vidigueira, par faveur royale, et aussi cette fois-la, vice-roi des Indes.

Son exploit lui valut honneur, gloire et nombreuses récompenses. Par lui, le Portugal occupa une position de premier plan dans l'Europe de cette époque et de même arriva à conquérir le respect des peuples des diverses civilisations fixés sur les autres continents. Mais s'il y eut bénéfice, et des plus grands, à s'attacher à la découverte du chemin maritime pour les Indes, ce fut au profit de l'Humanité: avec la découverte de nouvelles mers, de nouvelles terres et d'autres peuples, et également, d'après Pedro Nunes, de nouveaux cieux et de nouvelles étoiles l'homme vit s'élargir les horizons de sa vision du monde, pour saisir alors, véritablement, le sens œcuménique de l'Evangile et sentir ensuite combien il était important de le prêcher sous toutes les latitudes et les longitudes.

Entre le second et le troisième voyage aux Indes, Vasco da Gama vécut à Niza et se fixa ensuite à Vidigueira. Il sut vaincre les ravages du temps, gardant une attitude tenace et prudente à la fois, comme dans les heures difficiles qu'il avait connues à son premier voyage et lors de ses premières rencontres avec Samorim. À son arrivée aux Indes pour la troisième fois, sa main ne tremblait toujours pas s'il fallait faire justice. Vaincu enfin par le poids des ans, il mourut là-bas. Il laissera son nom lié, toutefois, à un exploit sans égal, et cela seulement parce qu'il avait bien exécuté le mandat du roi D. Manuel. Plus encore, si nous admettons les déductions de Toynbee, nous devons le reconnaître comme marquant la frontière entre deux époques — l'antégamique et la post-gamique — dans l'histoire de l'Humanité.

António Cruz

Professeur à l'Université de Porto

S'il est exact, en effet, que c'est sous les premières qu'il prit la mer pour son fameux voyage, c'est des secondes qu'il usa à son retour, par grâce particulière du roi D. Manuel I^{er}, et, s'entend, en commémoration de son exploit.

En fait, elles diffèrent des armoiries communes de la noble famille des Gama, laquelle portait échiqueté d'or et de gueules de cinq tires chacune de trois points, chaque pièce de gueules chargée d'une jumelle d'argent, ayant en plus, au point d'honneur, qui est un peu audessus du centre de l'écu, un écusson d'argent chargé de cinq écussons d'azur en croix surchargés, chacun, de cinq besants d'or, en sautoir, ce qui constitue l'écu des armoiries royales et nationales sans la bordure châtelée et avec changement du métal des besants, pour brisure.

Il s'agit là d'une éclatante augmentation honorifique à ses armoiries de famille primitives, que le souverain lui octroya à son retour de l'Orient. On ne connaît ni le texte ni la date de la charte y afférante, mais que cela est advenu officiellement est comprobé par l'enregistrement de ces armoiries, comme telles, dans le livre de l'*Armeiro-Mor* terminé en 1509, de même qu'au plafond du fameux salon des armoiries au Château de Sintra, qui date du même souverain.

Une autre récompense concédée fut le titre de Dom, mais l'on sait de cette dernière qu'elle fut accordée par lettre du 10 Janvier 1500. L'augmentation honorifique aux armoiries doit être à peu près de la même date. Ces armoiries, propres donc à Dom Vasco da Gama, sont complétées encore par une couronne de Comte. Ce titre lui fut concédé, par le même roi Dom Manuel, sur la ville de Vidigueira, mais plusieurs années après, par lettres patentes du 29 Novembre 1519, et il semble même que Dom Vasco da Gama se soit anticipé à en faire usage, dès qu'il eut pris possession de cette ville, le 7 Novembre, avant déjà promesse du titre de la part du roi. Le cimier des armoiries des Gama, qui ne figure pas par manque d'espace, et qui d'ailleurs ne fait pas défaut, est une daine passante d'or chargée de trois pals de gueules, et fut altéré lui aussi dans ces armoiries de Vasco da Gama en un naïf issant au naturel, richement vêtu de blanc à la manière indienne, coiffé d'un turban muni d'un voile retombant dans le dos, bras nus, tenant de la main dextre un écusson des armes, de la senestre une branche de canelle de sinople, fleurie d'or. La concession de ce cimier spécial doit être de la même époque que l'augmentation d'honneur de l'écu des armoiries royales.

Une figuration plus allusive à l'importance politique et commerciale du voyage de Vasco da Gama ne serait pas possible à concevoir.

On trouve au *Livro de Armaria* de la Tour du Tombo (Archives nationales) un autre armorial commandé par le roi Dom Manuel I^{er}, et il n'est pas de spoliations présentes qui l'en pourront effacer.

Nota: le présent texte a été rédigé directement en français par Monsieur le Marquis de São Payo, auteur de la notice originale en langue portugaise, en liaison avec le CENTRE DE TRADUCTIONS de Lisbonne.

THE COAT OF ARMS OF D. VASCO DA GAMA, COUNT OF VIDIGUEIRA

The coat of arms which is the motif for the \$80 stamp in the issue which commemorates the present Centenary of the discoverer of the sea-route to India, does not represent the original Arms of the da Gama family and its most famous member, Vasco. It is Vasco da Gama's own Arms, granted to him by King Manuel I, with the title of Dom Vasco da Gama, Admiral of The Sea of India and Count of Vidigueira, on his return from the voyage.

The coat of arms of the noble da Gama family was a simple chequered escutcheon, or and gules, with three bars and five pales, the gules overlaid by two bars argent. To this was added, at the point of honour (a little above the centre of the Arms), an escutcheon argent overlaid by five escutcheons azur, respectively overlaid by five bezants or. These are the national and Royal arms minus the border of castles and with an alteration in the metal of the bezants and the concessoin was a great honour, granted in view of da Gama's feat. The date and text of the original warrant are no longer extant but the facts are confirmed by the Arms being thus registered in the book of the Chief Herald, completed in 1509 and in the painted ceiling of the Chamber of Arms in the Royal Palace, Sintra.

Another distinction awarded to da Gama was the use of the prefix Dom, which was conceded by Charter dated 10 January 1500 and the additions to the coat of arms probably date from about the same time.

The arms were further embellished by a Count's coronet, when King Manuel elevated da Gama to Count of Vidigueira, by charter dated 29 December 1519. It appears that the new Count anticipated the proper use of the coronet on his Arms when he assumed his prerogative on 7 November of the same year, having already had Vidigueira pledged to him by the King.

The da Gama timbre or crest — which is not shown for lack of space and is not indispensable — is a doe passant, or, with three pales, or, superimposed. In da Gama's Arms it was substituted by a naire (Indian soldier) naissant, richly dressed in the Indian manner in brocade with jewelled toggles and loops, a turban with tail hanging down his back, in the same jewelled brocade. He holds, dextra, an escutcheon bearing da Gama's Arms and, sinister, a branch of cinnamon, his colour. The concessions of this special timbre was probably simultaneous with the honourable addition of the Royal Arms to da Gama's.

It would be difficult to imagine a more appropriate figure to remind us of the commercial and political importance of da Gama's voyage. It is registered in the Book of Arms at the Tower of Tombo, as ordered by King Manuel, where it will remain, in perpetuity.

Marquis of São Payo

ROTA DA VIAGEM DE DESCOBRIMENTO DO CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA

I — Viagem de ida para um glorioso Destino

Em 8 de Julho de 1497, partiu do Restelo com rumo à praia de Santa Maria da ilha de Santiago de Cabo Verde — primeiro porto de escala previsto — a pequena frota de descobrimento do caminho marítimo para a Índia, comandada por Vasco da Gama. Era constituída por três navios e uma nau de mantimentos. Ao todo, seguiam a bordo 148 homens.

Sete dias depois, a 15, passa a frota à vista das Canárias, e, a 18, dispersa-se junto da costa africana em frente do Rio do Ouro, devido ao grande nevoeiro que apareceria na véspera, ao anotecer.

O reencontro dos navios vem a verificar-se já em plenas águas do arquipélago de Cabo Verde, entre 23 e 26 de Julho, e, a 27 deste mês, pousam todos defronte de Santa Maria.

Em 3 de Agosto recomeça a frota a navegação com rumo E-SE, a fim de ir ao encontro da corrente marítima favorável, de sentido noroeste-sueste, que lhe fará vencer o vento sul até à latitude da Serra Leca. Quando passou a barlavento desta, mas longe da sua vista, faz afi a bordada para o golfão do Atlântico e, indo na volta do mar, paira em 18 desse mês a 200 léguas a S ¼ SO da ilha de Santiago.

ADMIRAL VASCO DA GAMA

It is believed that Vasco da Gama was born in 1469 in Sines where his father held the royal appointment of «alcaide-mor» (Provincial Governor). Vasco da Gama returned there having married Catarina de Ataíde after his second voyage to India. However, he did not settle permanently, as confirmed by King Manuel's letter of 25 September 1501 settling on him jurisdiction over the town of Sines and one thousand gold cruzados until his installation in office.

In his desire to foster voyages for the purpose of discovering a sea route to India, a desire he shared with his Uncle King Afonso V and his cousin King João II, who had both committed themselves to the Infante D. Henrique's great endeavour, King Manuel entrusted a fleet to Vasco da Gama and a royal letter of 10 January 1502 mentions «all the attendant risks on his persons and his life». Vasco da Gama was successful in the enterprise: leaving Belem on the 8 June 1497, he returned to Lisbon at the end of August 1499. He voyaged to the Orient twice more, in 1502 with a fleet of twenty sail — his first had consisted of no more than four ships — and in 1524, as Count of Vidigueira and Vice-Roy of India.

His original feat brought him honour, glory and copious royal favours and, through him, Portugal achieved distinction in contemporary Europe, having conquered the respect of peoples of various cultures in other continents. But the benefits of the discovery of the sea route to India benefitted Humanity as a whole: with the unveiling of new lands, seas and peoples and also, in the view of Pedro Nunes, new skies and stars. Mankind saw its horizons expanded and finally comprehended the Ecumenical message of the Gospels and the importance of spreading them through all latitudes and longitudes.

Between his second and third voyages to India, Vasco da Gama lived at first in Niza and finally settled in Vidigueira. He resisted the ravages of time, preserving the zeal and foresight which had sustained him in his first voyage and his encounters with the Ruler. On his arrival, for the third time, in India he was still able to deal out justice with a firm hand but, weighed down by his years, he finally died there. His name will, however be linked to an incomparable achievement, under the orders of King Manuel. In addition, if we accept Tynbee's thesis he remains the mile-stone which marks a turning point in the history of Humanity.

António Cruz

Professor, University of Oporto

O relato anónimo da viagem, atribuído a Alvaro Velho e que dá a esta notícia, acrescenta que a frota estava, então, a 800 léguas em mar (na realidade estava a 670), ou seja, a 800 léguas do recanto do golfo da Guiné onde se situa a ilha de Fernando Pô, mas estimadas aquelas com o erro correto na época de 15 % por excesso.

O almirante Gago Coutinho, com o seu profundo saber náutico e à margem da consideração do erro de estima referido, afirmou que a frota não podia ter deixado de passar seguidamente a leste e não a oeste do Penedo de S. Pedro (Lat. 58°N e Long. 29°22'0"), só descoberto em 1511, pois de contrário teria ido parar ao Brasil. De facto, se se representar o Penedo nas cartas antigas adoptando as suas respectivas escalas de léguas, ele ficará a oeste daquele ponto do Atlântico alcançado pela frota a 18 de Agosto. Honrou, desta forma, Gago Coutinho a Ciência Náutica que tanto amava.

A frota sofreu depois ventos quase sempre desfavoráveis e, por isso, é obrigada a andar no Atlântico-Sul mais dois meses e meio, havendo feito uma larga curva meridiana, de raio variável, sucessivamente dirigida para sudoeste, sul, sueste e leste, até avistar, em 4 de Novembro, terra africana ao longe, por alturas da antiga serra dos Reis, situada a N da actual Lamberds Bay e descoberta por Bartolomeu Dias em 6 de Janeiro de 1488.

Fez-se depois na volta do mar e só passados três dias consegue de novo ver terra e sondá-la: era uma larga baía onde veio a ancorar no dia seguinte e a que Vasco da Gama deu o nome de Santa Helena.

Em nenhuma viagem dos descobrimentos marítimos, nem mesmo na do Pacífico quando da primeira circunvalação da Terra, concebida por Fernão de Magalhães, uma frota esteve tanto tempo isolada no mar (3 meses e um dia).

Em 16 de Novembro saiu a frota da baía de Santa Helena em direcção ao Cabo da Boa Esperança, que vem a avistar na tarde do dia 18, sem, contudo, o poder dobrar. Volta para o mar, mas em sentido contrário ao do Cabo. Em 19 fez nova tentativa e encontra dificuldades iguais à do dia anterior. Mas no dia 22, a uma quarta-feira, consegue passá-lo e, então, navega em direcção à angra de S. Brás (actual Mossel Bay), onde chega a 25 de Novembro, dia de Santa Catarina. Larga desta angra em 8 de Dezembro de 1497, tendo previamente destruído aí a nau de mantimentos, e no dia 12 sobrevém um temporal que lhe faz atrasar um dos navios de tal modo que se perdeu dela. Na tarde, porém, desse mesmo dia o navio reaparece e, por ser o mais veleiro de todos — era o de Nicolau Coelho — depressa se juntou à frota. E esta continua a viagem ao longo da costa: em 15 de Dezembro de 1497 avista os ilhéus Chãos e, no dia seguinte, 16, o padrão de S. Gregório, implantado por Bartolomeu Dias em 12 de Março de 1488.

Na noite de 16 ainda, alcança a frota o rio do Infante (actual Great Fish River), último acidente geográfico descoberto na viagem de descobrimento do Cabo da Boa Esperança. E ao outro dia, com vento à popa, ganha caminho, mas de tarde apanha vento contrário. Com voltas ora para o mar, ora para terra, a frota no dia 20 de manhã deu conta que tinha andado para trás e se encontrava perto do ilhéu da Cruz — situado 5 léguas antes dos ilhéus Chãos — quando supunha que estaria adiante dele 60. O facto deveu-se à existência de correntes marítimas de sentido contrário ao da viagem, como também era o do vento, o que chegou a fazer recuar os navegantes de que algum dia pudesse navegar no Índico.

O vento, porém, muda de sentido e soprou tão rijo que, no dia de Natal daquele célebre 1497, a frota havia ultrapassado já 70 léguas o rio do Infante.

Em 10 de Janeiro de 1498, já francamente no Índico, a frota procura a costa e vai poussar junto da foz dum rio a que o Capitão-mor pôs o nome de rio do Cobre (actual rio Inharrime, segundo o comandante Fontoura da Costa), dando à terra circundante o de Terra da Boa Gente. Fica a frota aqui 5 dias e depois segue novamente para o mar. Em 24 vê outro rio, o dos Bons Sinais — braço do Zambeze que banha Quelimane —, onde fica então um mês. Atacada aqui pelo escorbuto, resolve Vasco da Gama continuar a viagem a 24 de Fevereiro, apesar de grande parte da tripulação estar ainda doente. Avistou, adiante, em dia ignorado do fim de Fevereiro, 3 das 5 ilhas fronteiras a Nova Nabúri, e em 1 de Março a de Moçambique e os ilhéus adjacentes. Pousa junto de um destes, o actual ilhéu de Goa, durante 10 dias.

Recomeçando a viagem no dia 11 de Março, de novo encontra correntes marítimas que a fazem retroceder 20 léguas, tendo aparecido 4 a sul da ilha de Moçambique. Então decide o Capitão-mor ficar junto desta ilha e em 29 de Março de 1498 reinicia a marcha — uma marcha que irá encontrar ainda dificuldades mas já sem qualquer recuo.

Em 1 de Abril a frota vê as ilhas fronteiras a Quissanga (Moçambique), a primeira das quais recebe o nome de ilha do Acoutado (actual Quisiva), e no dia seguinte passa pelo grupo das que se estendem ao longo da costa entre Mocimbo da Praia e o rio Rovuma. Continua a frota a sua viagem deixando atrás de si a ilha de Mafia, passa a leste da de Zanzibar, sem se aperceber que era ilha, e aproxima-se da costa numa zona de baixios (Baixos de S. Rafael) onde o navio de Paulo da Gama dá em seco, salvando-se com a preia-mar. Em 7 de Abril a frota avista a ilha de Pemba, a qual, pelos recortes da sua costa, lhe pareceu tratar-se de um grupo de ilhas, e na tarde desse dia está defronte da cidade de Mombaça. Tenta a frota entrar no porto a 10 de Abril e neste dia descobre uma traição dos Mouros. A 13 sai da frente de Mombaça e em 14 ancora «bem a carão» de Melinde.

No dia 22 o Rei de Melinde manda a Vasco da Gama o piloto que este lhe pedira para conduzir a frota a Calecute. Era nem mais nem menos — sabemo-lo hoje —, o mais célebre mestre árabe de navegação astronómica do Índico, Ahmad ben Májid, homem de 60 anos de idade, que deixou 35 trabalhos sobre navegação, entre eles a *arjuta de Sofala* (poema marítimo), que fala dos Portugueses, da sua entrada no Índico e dos seus conhecimentos náuticos, estes por ele reconhecidos como superando os dos Árabes.

A frota parte de Melinde para Calecute a 24 de Abril e toma, por conselho de Ibn Májid, o rumo leste, a fim de se afastar da costa, ali muito perigosa; volta de seguida a nordeste até poder observar a Estrela Polar (o que consegue daí a 5 dias), e só depois começa a atravesar o Índico no rumo E-NE. A 18 de Maio avista finalmente a costa ocidental da península Indostânica e a 20 está junto de Calecute, objetivo último da viagem.

II — Regresso a Portugal

A 29 de Agosto de 1498 parte a frota de regresso a Portugal com o seu dever cumprido, «mais do que permitia a força humana», segundo para N, a acompanhar a costa indiana. A 15 de Setembro pairou junto dos ilhéus de Santa Maria e anda, depois, mais 5 dias ao longo da terra para vir a poussar num ponto da costa a N de Cananor, à vista de 6 ilhas, a primeira das quais Angediva. Quatro dias mais tarde vai ancorar junto desta ilha, onde fica até 5 de Outubro, dia em que abala rumo à costa oriental africana.

Por fatalidade encontra no Índico grandes calmarias e ventos contrários que levam a que só atinja a costa africana, em Mogadoco, no dia 2 de Janeiro de 1499. Morrem, entretanto, com o escorbuto, 30 homens, a acrescentar a outros tantos que a frota já havia perdido. No dia 7 reaparece em Melinde de onde sai a 11, mas de novo com menos cerca de 30 homens, sacrificados também pelo escorbuto. A 13, com muita falta de gente, ancora frente aos Baixos de S. Rafael para destruir ás o navio comandado por Paulo da Gama, o mais avariado dos três. A 27 de Janeiro parte para o ilhéu de S. Jorge, hoje de Goa, junto da ilha de Moçambique, onde chega a 1 de Fevereiro. No dia seguinte segue viagem directamente para a angra de S. Brás, que atinge a 3 de Março, e a 12 parte desta angra, mas, após andar 10 ou 12 léguas, volta para trás devido ao vento contrário que apanha. Logo que este passa, retoma a frota a viagem e passa a 20 o Cabo da Boa Esperança. A 25 do mês de Abril os dois navios que agora a constituem navegam nas paragens da costa da Guiné, a sueste do arquipélago de Cabo Verde. Mais dias depois, de noite, perdem-se um do outro. O de Vasco da Gama alcança a ilha de Santiago e o de Nicolau Coelho vem para Lisboa. Como Paulo da Gama, irmão do Capitão-mor, está gravemente doente, este entrega, na praia de Santa Maria, o comando do navio capitânia ao escrivão João de Sá.

Nicolau Coelho chega à Capital do Reino em 10 de Julho e João de Sá, em Agosto, antes do dia 28 desse mês do ano de 1499, último do século XV. Consumou-se assim, o maior feito dos Portugueses e um dos maiores da história da Humanidade.

Vasco da Gama, depois de ter sepultado seu irmão em Angra, chega a Lisboa em 29 de Agosto de 1499.

Viriato Campos

Inspector Superior de Obras Públicas

VOYAGE DE DÉCOUVERTE DE LA ROUTE MARITIME POUR LES INDES

I — Voyage aller pour un glorieux destin.

Le 8 Juillet 1497, partit du Restelo à destination de la plage de Santa Maria dans l'île de Santiago du Cap Vert — premier port d'escale prévu — la petite flotte de la découverte de la route maritime pour les Indes, commandée par Vasco da Gama. Elle était constituée par trois navires et une nef de vivres. En tout, 148 hommes à bord.

Sept jours après, le 15, la flotte passa en vue des Canaries et le 18, se dispersa près de la côte africaine en face du Rio do Ouro, à cause d'un épais brouillard qui s'était formé le soir, à la nuit tombante.

Les navires se retrouvèrent dans les eaux de l'archipel du Cap Vert entre le 23 et le 26 Juillet et, le 27 de ce mois, jetèrent tous l'ancre devant Santa Maria.

Le 3 Aout la flotte repartit pour une destination E-SE, à la rencontre du courant maritime favorable, de sens Nord ouest-Sudest, qui lui fera vaincre le vent du sud jusqu'à la latitude de la Sierra Leone. Lorsqu'elle passa à l'ouest de celle-ci, mais loin de sa vue, elle se dirigea vers le Golfe de l'Atlantique et, revenant en haute mer, croisa le 18 du mois à 200 lieues S/SO de l'île de Santiago.

Le *Journal de bord* anonyme, attribué à Alvaro Velho qui donne ce renseignement ajoute que la flotte était, à ce moment là, à 800 lieues en mer (en réalité à 670), c'est-à-dire à 800 lieues du repli du golfe de Guinée où se situe l'île Fernando Po, avec une estimation erronnée de 15 % en plus, courante à l'époque.

L'almirante Gago Coutinho, avec sa connaissance profonde en matière d'art nautique et en ne tenant pas compte de l'erreur d'estimation dont nous venons de parler, affirma que la flotte, ne pouvait pas ne pas passer ensuite à l'est et non à l'ouest du Penedo de S. Pedro (latitude 58°N et Long. 29°22'0"), seulement découvert en 1511, sinon elle serait allée au Brésil. En fait, si sur les vieilles cartes on représente le Penedo en adoptant leurs échelles de lieues, il se situerait à l'ouest de ce point de l'Atlantique atteint par la flotte le 18 Aout. Gago Coutinho fit honneur, de cette façon, à la Science Nautique qu'il aimait tant.

La flotte subit ensuite des vents presque toujours défavorables, pour cette raison, fut obligée de naviguer dans l'Atlantique sud plus de deux mois et demi, faisant une large course méridienne de rayon variable, successivement dirigée vers le Sud-ouest, le sud, le sud-est et l'est, jusqu'à apercevoir au loin, le 4 Novembre, la terre africaine avec les hauteurs de la Serra dos Reis, découverte par Bartolomeu Dias le 6 Janvier 1488.

La flotte repartit en haute mer et trois jours après, vit de nouveau la terre et fit des sondages: c'était une large baie où elle jeta l'ancre le jour suivant. Vasco da Gama lui donna le nom de Baie Ste Hélène.

Jamais, au cours des voyages de découvertes, même celui du Pacifique lors du premier tour de la terre conçu par Fernand de Magellan, une flotte ne s'était trouvée autant de temps isolée en mer (3 mois et un jour).

Le 16 Novembre, la flotte sortit de la Baie Saint Hélène en direction du Cap de Bonne Espérance qu'elle eut en vue dans la soirée du 18, sans toutefois pouvoir le doubler. Elle revint en pleine mer mais en remontant vers le nord. Le 19, elle fit une nouvelle tentative et rencontra les mêmes difficultés que la veille. Mais le 22, un mercredi, elle arriva à le passer et navigua ainsi en direction de la petite baie de S. Bras (actuellement Mossel Bay) où elle aborda le 25 Novembre, jour de Ste Catherine. Elle quitta cette baie le 8.XII.1497, ayant détruit là la nef des vivres. Le 12, elle subit une tempête qui retarda l'un des navires qui, de ce fait, se perdit. Dans la soirée de ce même jour, pourtant, le navire réapparut et, comme il avait le plus grand nombre de voiles — c'était celui de Nicolau Coelho — rejoignit rapidement le reste de la flotte. Et le voyage se poursuivit le long de la côte: le 15.XII.1497 elle aperçut les îlots Chaos et, le lendemain, le 16, le «padrão» de S. Grégoire, érigé par Bartolomeu Dias le 12.III.1488.

Dans la nuit du 16, en outre, la flotte atteignit le Rio do Infante (actuellement Great Fish River), dernier accident géographique relevé durant le voyage de découverte du Cap de Bonne Espérance. Et le lendemain, vent en poupe, elle continua son chemin, mais le soir, est battue par un vent contraire. Pousée tantôt vers la terre, tantôt vers la haute mer, la flotte, le matin du 20 se rendit compte qu'elle avait fait marche arrière et se trouvait près de l'îlot de la Croix — situé à 6 lieues devant les îlots Chaos — alors qu'elle supposait les avoir dépassés de 60. Le fait était du à l'existence de courants maritimes de sens opposé à celui du voyage, et aussi au vent, ce qui fit craindre aux navigateurs de ne pouvoir jamais naviguer dans l'Océan Indien.

Le vent, cependant changea de direction et souffla si fort que, le jour de Noël de cette célèbre année 1497, la flotte avait déjà dépassé de 70 lieues le Rio do Infante.

Le 10 Janvier 1498, la flotte, alors tout à fait dans l'Océan Indien, chercha la côte et alla aborder près de l'embouchure d'un fleuve que le Commandant appela le Rio do Cobre (actuellement le fleuve Inharrime, selon le Cdt Fontoura da Costa). La région avoisinante fut appellée Terra da Boa Gente. La flotte resta là 5 jours puis reprit la mer. Le 24 elle vit un autre fleuve, celui des Bons Sinais — un bras du Zambèze qui baigne Quelimane — où elle demeura un mois, atteinte de scorbut. Bien qu'une grande partie de l'équipage fut encore malade, Vasco da Gama, résolut néanmoins de poursuivre le voyage, le 24 Février. La flotte arriva, ensuite, à une date ignorée de la fin Février, en vue de 3 des 5 îles en face de Nova Naburi, et le Ier Mars en vue de Mozambique et des îles adjacentes. Elle jeta l'ancre près de l'une d'elles, l'actuel îlot de Goa, durant 10 jours.

Repris son voyage le 11 Mars, elle rencontra à nouveau des courants maritimes qui la font revenir 20 lieues en arrière, à 4 lieues au sud de l'île de Mozambique. Le Commandant décida alors, de rester près de cette île et le 29.III.1498 de reprendre sa marche — une marche qui rencontrera encore des difficultés mais sans plus avoir de retours en arrière.

Le 1er Avril, la flotte vit les îles en face de Quissanga (Mozambique) dont la première reçut le nom de île Açoutado (actuellement Quisava), et le lendemain passa au milieu du groupe de celles qui s'étendent le long de la côte entre Mocimboa da Praia et le fleuve Rovuma. Puis la flotte continua son voyage, laissant derrière elle l'île Quiloa, sans la voir. Son objectif était Mombassa. Elle vit peu après l'île Mafia, passa à l'est de l'île de Zanzibar, sans s'apercevoir que c'était une île et s'approcha de la côte en une zone de bas-fonds (bas-fonds de S. Rafaël) où le navire de Paulo da Gama s'échoua, ne se sauvant qu'à marée haute. Le 7 Avril la flotte aperçut l'île de Pemba, qu'elle crut être un groupe d'îles à cause des découpages de sa côte. Le soir de ce jour elle était devant la ville de Mombassa. Elle tenta d'entrer dans le port le 10 Avril et ce même jour découvrit une trahison des Maures. Le 13, elle laissa Mombassa et le 14 jeta l'ancre «bien en face» de Malindi.

Le 22, le roi de Malindi envoya à Vasco da Gama le pilote que celui-ci lui avait demandé pour conduire la flotte à Calicut. C'était ni plus ni moins — nous le savons aujourd'hui — que le maître arabe de navigation d'après les astres le plus célèbre de l'Océan Indien, Ahmed ben Majid, âgé de 60 ans et qui a laissé 35 ouvrages sur la navigation, parmi lesquels l'*arjaza de Sofala* (poème maritime) qui parle des Portugais, de leur entrée dans l'Océan Indien et de leurs connaissances en art nautique qu'il reconnaît supérieures à celles des Arabes.

La flotte partit de Malindi pour Calicut, le 24 Avril et prit sur le conseil de Ibn Majid, la direction de l'est, afin de s'éloigner de la côte assez dangereuse à cet endroit; elle revint ensuite vers le Nord-Est jusqu'à ce qu'elle puisse observer l'Etoile Polaire (elle y parvint 5 jours après). Elle commença alors la traversée de l'Océan Indien dans la direction E-NE. Le 18 Mai elle aperçut enfin la côte occidentale de la péninsule indienne et le 20 se trouvait près de Calicut, but du voyage.

II — *Le retour au Portugal.*

Le 29 Août 1498 la flotte prit le chemin de retour au Portugal, ayant accompli son devoir, «plus que ne le permettaient les forces humaines», naviguant vers le nord en longeant la côte indienne. Le 15 Septembre elle s'arrêta près des îlots de Santa Maria et suivit la côte pendant 5 jours pour aller s'ancrer en un point au N de Cananor, en vue des 6 îles dont la première est Angediva. Quatre jours plus tard, elle jeta l'ancre près de cette île où elle resta jusqu'au 5 Octobre, jour où elle prit la direction de la côte africaine.

Malheureusement elle trouva dans l'Océan Indies de grandes zones de calme plat et des vents contraires qui firent qu'elle n'atteignit la côte africaine, à Mogadiscio, que le 2 Janvier 1499. Entretemps, 30 hommes étaient morts de scorbut à ajouter au nombre déjà important que la flotte avait perdu. Le 7, Malindi réapparut à l'horizon, elle en repartit le II, mais avec encore environ 30 hommes de moins, victimes aussi du scorbut. Le 13, manquant d'hommes d'équipage, elle jeta l'ancre devant les bas-fonds de S. Rafaël pour détruire le navire commandé par Paulo da Gama, le plus abîmé des trois. Le 27 Janvier, elle partit pour l'îlot S. Jorge, aujourd'hui Goa, près de l'île Mozambique où elle arriva le 1er Février. Le lendemain, elle poursuivit son voyage directement pour la baie de S. Bras qu'elle atteignit le 3 Mars, et en repartit le 12. Après avoir parcouru 10 ou 12 lieues, elle dut retourner à cause d'un vent contraire. Sitôt le vent apaisé, la flotte reprit son voyage et le 20 double le Cap de Bonne Espérance. Le 25 Avril, les deux navires qui maintenant la constituaient, naviguaient au voisinage de la côte de Guinée, au S.E. de l'archipel du Cap Vert. Mais quelques jours après, pendant la nuit, ils se perdirent de vue. Celui de Vasco da Gama atteignit l'île de Santiago et celui de Nicolau Coelho arriva à Lisbonne. Comme Paulo da Gama, frère du commandant, était gravement malade, celui-ci, à Santa Maria, confia le commandement du navire à l'esclave João de Sá.

Nicolau Coelho arriva à la Capitale du Royaume le 10 Juillet et João de Sá en Août, vers le 28 de ce mois de l'année 1499, dernière année du XVème siècle. Ainsi se termina le plus grand exploit des Portugais et même de l'histoire de l'Humanité.

Vasco da Gama, après avoir enterré son frère à Angra, arriva à Lisbonne le 29.8.1499.

Viriato Campos

Inspecteur en chef des Travaux Publics

THE DISCOVERY OF THE SEA-ROUTE TO INDIA

I — *The Outward Voyage*

On July 8, 1497, the tiny fleet which was intended to discover the maritime route to India left Restelo, Lisbon, under the command of Vasco da Gama for the first port-of-call in the Cape Verde Islands, the Isle of Santiago. The fleet was composed of three ships and a victualling vessel and manned by 148 souls.

On the 15th passed the Canary Islands and three days later they were dispersed by fog, off the Rio do Ouro in Africa.

They re-grouped near Cape Verde between the 23 and 26 of July and, on the 27, anchored off Santa Maria.

On August 3, the fleet weighed anchor and set a course of E-SE to find a favourable current to help it make its «Southing» towards Sierra Leone. Without sighting the coast, they tacked towards the Island of Santiago and, on the 18 of the same month, arrived at a position to the S & SW of it, 200 leagues distant.

The Anonymous Record of the voyage which is attributed to Álvaro Velho, gives this information and adds that the fleet was then 800 leagues from the Island of Fernando Pó. Deducting the contemporary error of 15% approximately, reduces this distance to 670 leagues.

Admiral Gago Coutinho, in his profound knowledge of navigation affirmed that the fleet must then have passed to the East of the Rock of St. Peter (Latitude 58° W. Longitude 29° 22' S), discovered in 1511, since they could not have done so without touching Brasil. In fact, if the Rock is represented on an ancient chart according to the respective scale of leagues, it will be seen to be to the West of the point reached by the fleet on August 18.

The fleet subsequently met unfavourable winds and sailed the South Atlantic for two-and-a-half months on a wide Meridian of variable radius, heading successively SW, S, SE and E until it sighted Africa, near the old Mountain of Kings (Serra dos Reis) discovered by Bartolomeu Dias on January 6, 1488.

They then tacked out to sea and sighted land again three days later. Here they took soundings in a vast bay, where they anchored and named it St. Helena. No fleet of discovery — not even Magellan's during his first circumnavigation of the world — was ever isolated for so long (three months and a day) at sea.

On November 16 they left the Bay of St. Helena towards the Cape of Good Hope, which was sighted on the afternoon of the 18. They were unable to round it on this day or the next but they were successful on Wednesday 22 and arrived in the Bay of St. Brás (now called Mossel Bay) on November 25, St. Catharine's Day. There they destroyed the victualling ship and left on 8 December 1497 to meet a storm on the 12 which separated from the fleet one of its ships, although it reappeared during the same afternoon and, being the fastest sailer — under her captain Nicolau Coelho — soon rejoined the group.

The fleet continued its voyage along the coast, sighting the Cháos Islets on the 15 and, on the next day, the monument of St. Gregory which had been erected by Bartolomeu Dias on 12 March 1488. They sighted the last point attained during Bartolomeu Dias' voyage of discovery of the Cape of Good Hope — the River of the Infante, or Great Fish River — during the night of the 16 and set sail again the next day, with the wind astern. The wind, however, soon headed them and this, added to a contrary current, set them back to the Cruz Islet — 5 leagues S of the Cháos Islets — when they had supposed their position to be 60 leagues N of Cruz. The navigators began to doubt, in the circumstances, their ability to sail into the Indian Ocean.

However, the wind soon changed direction and blew so strongly that, by Christmas Day 1497 the fleet had the Great Fish River 70 leagues astern and was well into the Indian Ocean on 10 January 1498. They then sought the land and anchored near the mouth of a river, which the Admiral called the Copper River (Now Inharime River, according to Commander Fontoura da Costa) whilst styling the surrounding country 'the Land of Good People' (*Terra da Boa Gente*). There they remained for 5 days, and setting sail again, on the 24 sighted the River of Bons Sinais (Good Auguries), which is a branch of the Zambeze River flowing through Quelimane, where they stayed for a month, as much of the crew was suffering from scurvy.

With a great part of the crew still sick, they set off again on the 24 February and, towards the end of the month, sighted three of the five islands off Nova Naburi and, on the 1 March, Moçambique Island and its adjacent islets, near one of which — now known as the Islet of Goa — they anchored for ten days.

The voyage was recommenced on 11 March and the ships again found unfavourable currents, which set them back 20 leagues. Once more they anchored near the Island of Moçambique and resumed their journey on the 29 March having reached the point of no return.

On the April the fleet sighted the islands off Quissange (Moçambique) the first of which was named Açoutado (now Quisiva) and, on the next day, passed the group which extends between Mocimba da Praia and the River Rovuma and left behind the Island of Quiloa without sighting it. They were now heading for Mombassa and, shortly after, saw the Island of Mafia, passed to the East of Zanzibar (without realising that it was an island) and approached the coast again near the Shoals of St. Raphael, where Paulo da Gama's ship ran aground, to be re-floated at high water.

On the 7 April they sighted the Island of Pemba which, because of its indented coast, they took for a group of islands and, on the afternoon of the same day, they were off Mombassa. The fleet attempted to enter the port on the 10 April but discovered that a trap had been set for them by the moors and, on the 13 left the area, to anchor off Melinde on the 14.

On the 22, the King of Melinde at last provided Vasco da Gama with the pilot he had requested to guide him to Calicut. This was — as we know now — none other than the most celebrated master of astronomical navigation in the Indian Ocean, Ahmad ben Majid who was then 60 years old and who wrote 35 works on navigation, including the *Arjuza of Sofala* (a nautical poem) which speaks of the Portuguese, their penetration into the Indian Ocean and their knowledge of seamanship, which he considered superior to the Arabs'.

The fleet left Melinde for Calicut on 24 April, heading East on the advice of Ibn Majid to get away from the dangerous coast. Later, they steered NE and, after five days sighted the Pole Star, whereupon they began their crossing of the Indian Ocean, steering E-NE. On the 18 May they finally sighted the western coast of the Indian Peninsula and, on the 20 they were, at last, off their destination, Calicut.

II — The Return to Portugal.

On the 29 August 1498 the fleet, having achieved its objectives, initiated its return voyage, heading N at first to follow the coast. On the 15 of September it was near the Isles of Santa Maria and, 5 days later, anchored to the N of Cannanore within sight of six islands, near which they anchored four days later to stay until the 5 October.

The fleet then headed again across the Indian Ocean but calms and contrary winds delayed their arrival on the African coast, which they only reached on the 2 January 1499, at Mogadishu. In the meantime, 30 men had been killed by scurvy, doubling the number already lost. On the 7, the fleet was back in Melinde which it left again on the 11, minus another 30 men, approximately, who also succumbed to scurvy. On the 13, now very short-handed, the ships anchored off the Shoals of St. Raphael and there destroyed Paulo da Gama's ship — the least seaworthy by then — and on the 27 January departed for the Islet of Goa, near the Island of Moçambique, which they reached on the 1 February. They arrived in Mossel Bay on the 3 March and left on the 12, only to be turned back, after covering 10 or 12 leagues, by head-winds. With the wind in their favour, they later set off again and, on the 20, doubled the Cape of Good Hope.

The two ships which were all that was now left of the original fleet reached the vicinity of the Cape Verde Islands on the 23 April but, a few nights later, they lost each other from sight: Vasco da Gama's vessel headed for the Island of Santiago, and Nicolau Coelho's set course for Lisbon.

As Paulo da Gama, the Admiral's brother was gravely ill, command of the flagship was handed to the scribe João de Sá, on the beach of Santa Maria.

Coelho reached the capital of the Kingdom on the 10 July and João de Sá's ship arrived not later than the 28 August of the year 1499. Thus the greatest feat in Portuguese history — and one of the greatest in historic times — was consummated.

Vasco da Gama, having buried his brother in Angra, reached Lisbon on August 29, 1499.

Viriato Campos

Senior Inspector of Public Works

A FROTA

Vasco da Gama saiu de Lisboa, em 1497, com quatro navios: o «S. Gabriel», onde ele ia, o «S. Rafael», o «Bérrio» e uma nau de mantimentos que seria destruída quando já não fosse necessária. Parece que ao terceiro navio destinava D. João II o nome de «S. Miguel»; mas como não foi construído expressamente, e foi comprado a um piloto chamado Birrio ou Bérrio, deste tomou o nome por que ficou conhecido.

Quase todos os cronistas, espionas e até testemunhas do tempo, como Duarte Pacheco, além da nau de mantimentos falam em «três navios». Lopes de Castanheda e poucos, dizem ser a frota constituída por duas naus (os Santos) de 100 a 120 tonéis e por uma caravela latina — a «Bérrio», de 50. Na dúvida seguimos a última interpretação, pois «navio» era um termo que se aplicava a nau e a caravela, Castanheda é um autor consciente e interessado e a Caravela latina — a única então conhecida — é o navio de mais nobres pergaminhos de Portugal e até exclusivo do nosso país.

Representam-se, pois, no selo, duas naus, com proa de carraca, popa redonda e cinco velas: a cavaideira, redonda, no pau de bujarrona; o pequeno traquete, redondo, no mastro do traquete; o grande papafigo e a minúscula gávea, redondos, no mastro grande, e o bastardo, latino, no mastro de mezena. Vamos aqui, como na emissão «Pedro Álvares Cabral», contra certos canhões estabelecidos, mas a verdade é que estes não têm nenhum documento idóneo a apoia-los. O próprio «Livre das Armadas», que lembra a qualquer, não é documento idóneo para navios de 1497. A caravela representa-se também com a popa redonda e dois mastros, cada um com seu bastardo latino. O maior a meia nau, como sempre, menor para a ré.

Jáime Martins Barata

da Academia Nacional de Belas Artes

LA FLOTTE

Vasco da Gama partit de Lisbonne en 1497, avec quatre «navios» (=navires): le «S. Gabriel», sur lequel il naviguait, le «S. Rafaël», le «Bérrio» et une nef de vivres qui sera détruite quand elle sera devenue inutile. Il semble qu'on avait pensé d'abord à appeler le troisième navire le «S. Miguel» mais comme il n'avait pas été fait sur commande mais acheté à un pilote du nom de Birrio ou Berrio, il en garda le nom.

Presque tous les chroniqueurs, espions et témoins de l'époque, comme Duarte Pacheco, outre la nef des vivres parlent de «trois navios» (=navires). Lopes de Castanheda et quelques autres, disent que la flotte était constituée par deux nefs (les Saints) de 100 à 120 tonneaux et par une caravelle latine — la «Bérrio», de 50 tonneaux. Dans le doute nous suivrons la dernière interprétation, car «navio» était un terme qui s'appliquait à nef et à caravelle. Castanheda est un auteur conscient et compétent et la Caravelle latine — la seule connue alors — est le «navio» des plus nobles parchemins de notre Pays et même exclusivement Portugaise.

Sur le timbre sont donc représentées deux nefs avec avant de caraque, poupe ronde, «à deux fesses», et cinq voiles; la cavigadière, carrée sous le beaupré; la petite misaine, carrée dans le mât d'avant, la grande voile, ou maitresse et le minuscule hunier, carrés, sur le grand mât et la voile latine sur le mât du trinquet ou artimon. Nous allons, ici, de même que pour l'émission «Pedro Álvares Cabral», contre certains canons bien établis, mais ceux-ci ne s'appuient sur aucun document valable. Même le «Livre des Flottes», qui viendrait spontanément à l'esprit, n'est pas un document valable pour les «navios» de 1497. La caravelle est représentée aussi avec une poupe ronde et deux mâts, chacun avec sa voile latine. Le plus grand au milieu de la coque, comme d'habitude, le trinquet descendant vers la poupe.

Jáime Martins Barata

de l'Academie Nationale des Beaux-Arts

THE FLEET

Vasco da Gama left Lisbon in 1497 with four ships: the «S. Gabriel» wherein he sailed, the «S. Rafael», the «Bérrio» and a «ship» with victuals, which was to be destroyed when no longer needed. It seems that the third vessel was to have been named the «S. Miguel» but, as she was not especially constructed and merely bought from a pilot by the name of Birrio or Bérrio she was given that name.

Nearly all chroniclers, spies and other contemporary observers, like Duarte Pacheco, speak of three ships, apart from the victualling ship. Lopes de Castanheda and a few others mention two «naus» (medieval ships) (the «saints») of 100 to 120 tons and a lateen caravel — the «Bérrio» — of 50 tons. Since there exists a doubt, we will follow the latter interpretation, as «navio» (ship) was a term which was applied to the «nau» (medieval ship) and to the caravel, equally. Besides, Castanheda was a conscientious and informed writer and the lateen caravel — the only type then known — was the noblest vessel then afloat and exclusive to Portugal.

The stamp therefore shows two «naus» with carrack bows and rounded poop and five sails: a square head-sail set on the bowsprit, another square-sail on forecastail, a large square mainsail and small main top-sail the triangular lateen sail on the mizzen-mast.

We disagree here, as we did in the case of the Pedro Álvares Cabral Issue, with generally accepted canons but these are not properly documented. Even the «Book of the Fleets», which is generally referred to, is not accurate in its depiction of ships of 1497. The caravel is also shown with a rounded poop and two masts, each with its triangular lateen sail: the largest, as always, amidships and the other diminishing in size towards the stern.

Jáime Martins Barata

of the National Academy of Fine Arts



Os selos, cujo desenho é da autoria do pintor Jaime Martins Barata, ex-Consultor Artístico dos CTT, estão aqui reproduzidos nas suas cores reais, na escala de 1,5:1.
Têm as dimensões de 36,9 x 41,4mm compreendendo a serrilha, com o denteado 11 ¾.
O carimbo e o desenho do sobreescrito do 1.º dia estão reproduzidos na escala de 1:1.
Os trabalhos de impressão executados, em off-set, pela Casa da Moeda.
O plano de emissão é o seguinte:

1\$00	tiragem de	9 000 000	em folhas de	50	selos
2\$80	»	1 000 000	»	»	»
3\$50	»	1 000 000	»	»	»
4\$00	»	1 000 000	»	»	»

Foi marcada a data de 30 de Dezembro de 1969 para o 1.º dia de circulação da nova emissão.
Os pedidos para a aposição do carimbo especial e a venda dos sobreescritos alusivos ao acontecimento filatélico, ao preço de 1\$50, devem ser endereçados até ao dia da emissão aos Serviços de Informações e Reclamações — R. S. José 20, Lisboa-2 —; Estação do Correio da Batalha, Porto, à Estação do Correio de Coimbra, ou à Estação do Correio do Funchal, (Madeira).

Les timbres, dont le dessin est du peintre Jaime Martins Barata (ex-Conseiller Artistique des PTT), sont reproduits en leurs couleurs naturelles, à l'échelle de 1,5:1.
Les dimensions sont de 36,9 x 41,4mm, dent. 11 ¾.
Le cachet et le dessin du 1^{er} jour sont reproduits à l'échelle de 1:1.
Ces timbres ont été imprimés, en «off-set» à l'imprimerie de la «Maison de la Monnaie». Le tirage est de:

9.000.000	timbres de	1\$00	en feuilles de	50	timbres
1.000.000	»	2\$80	»	»	»
1.000.000	»	3\$50	»	»	»
1.000.000	»	4\$00	»	»	»

Cette émission sera mise en vente le 30 Décembre 1969.
Un timbre spécial sera apposé sur la correspondance, reçue jusqu'à la date ci-dessus mentionnée et des enveloppes, se référant à cette émission seront vendues au prix de 1\$50 chacune.
Les commandes devront être adressées, jusqu'au jour de la date de l'émission, aux: Serviços de Informações e Reclamações — R. S. José 20, Lisboa-2, Estação do Correio da Batalha, Porto, Estação do Correio de Coimbra, ou Estação do Correio do Funchal (Madeira).

Traduit par François Castex

The author of the design was the painter Jaime Martins Barata (ex-Artistic Adviser to the CTT), and the stamps are here reproduced in their actual colours.
The stamps are here reproduced to scale 1,5:1.
The dimensions are: 36,9 x 41,4mm, including serrated edge with perforation measuring 11 ¾.
The postmark and the design for the envelope for the first day of issue are reproduced in actual size.
Printing in off-set was carried out in the printing office of the Casa da Moeda (the Portuguese Mint).
The project for this issue is as follows: —

9,000,000	stamps of	1\$00	in	50	sheets of	stamps
1,000,000	stamps of	2\$80	»	»	»	»
1,000,000	stamps of	3\$50	»	»	»	»
1,000,000	stamps of	4\$00	»	»	»	»

The first day of circulation will be 30 December 1969.
Request for special postmarks and sale of envelopes commemorating this special philatelic event, at the price of 1\$50, (one escudo, 50 centavos) should be made up to the day of issue to the Serviços de Informações e Reclamações, Rua de S. José 20, Lisbon 2, to Estação do Correio da Batalha, Oporto, to Estação do Correio de Coimbra, or to the Estação do Correio do Funchal (Madeira).

Trans. V. Forman.