

# DAS ROTAS OCEÂNICAS: “OS MARES” DA ÁSIA

ON OCEANIC ROUTES: “THE SEAS” OF ASIA

III SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DO ORIENTE

III INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON THE HISTORY OF ASIA



AUDITÓRIO ROGÉRIO D'OLIVEIRA  
**ACADEMIA DE MARINHA**

21,22 E 23 NOVEMBRO DE 2023  
21,22 AND 23 NOVEMBER 2023





## FICHA TÉCNICA

**Título:** *III Simpósio Internacional de História do Oriente*  
*“Das rotas oceânicas: “os Mares” da Ásia”*

**Coordenação:** *Ana Paula Avelar | Vítor Gaspar Rodrigues*

**Organização e revisão:** *Afonso Ferreira Cardoso | António Rocha de Freitas*  
*José Manuel Maia | Paulo Silva Varela | Sónia Aires Lima*

**Capa:**

**ISBN:** 978-972-781-178-6

**Data:** *21, 22 e 23 de novembro de 2023*



## COMISSÃO ORGANIZADORA | ORGANIZING COMMITTEE

### PRESIDENTE | PRESIDENT

Francisco Vidal Abreu

### SECRETÁRIO | SECRETARY

António Rocha de Freitas

### VOGAIS | MEMBERS

Afonso Ferreira Cardoso

Ana Paula Avelar

José Manuel Maia

Paulo Silva Varela

Sónia Aires Lima

Vítor Luís Gaspar Rodrigues

## COMISSÃO CIENTÍFICA | SCIENTIFIC COMMITTEE

### PRESIDENTE | PRESIDENT

Vítor Gaspar Rodrigues

### SECRETÁRIO | SECRETARY

António Rocha de Freitas

### VOGAIS | MEMBERS

Ana Paula Avelar

António Costa Canas

Dejanirah Couto

Ernestina Carreira

João Paulo Oliveira e Costa

João Teles e Cunha

Jorge Semedo de Matos

José Malhão Pereira

## APRESENTAÇÃO

Encerrado em 2022 o ciclo de comemorações da viagem de circum-navegação de Magalhães e Elcano, a Academia de Marinha, através da sua Classe de História Marítima, encontra-se a organizar o III Simpósio Internacional de História do Oriente, que decorrerá em Lisboa nos dias 21, 22 e 23 de novembro próximo.

Seguindo esta prática, visa-se agora iniciar um ciclo de dois anos, em que se debaterá um dos temas mais em foco na atual historiografia, a História dos Oceanos. Assim, tomando os oceanos como núcleo central de construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano, neste III Simpósio Internacional de História do Oriente, subordinado ao tema Das rotas oceânicas: os “Mares” da Ásia, debater-se-ão os seguintes tópicos:

- Das rotas das especiarias;
- Da arte de navegar;
- Interações culturais e tecnológicas;
- Impactos sociais e político-militares.

## PRESENTATION

After having concluded the cycle of commemorations of the Magellan and Elcano's circumnavigation voyage, in 2022, the Academia de Marinha, through its Maritime History Class, is currently organising the III International Symposium on the History of Asia, which will take place on 21, 22 and 23 November, in Lisbon.

The aim is to begin a two-year cycle in which we will discuss one of the key subjects of current historiography: the History of the Oceans. Hence, considering the oceans as the core of knowledge construction and human development networks, this III International Symposium on the History of Asia: *On Ocean Routes: the "Seas" of Asia*, will address the following topics:

- The spice trade routes;
- The art of navigation;
- Cultural and technological interactions;
- Social and political-military impacts.

## **PROGRAMA | PROGRAMME**

### **21 DE NOVEMBRO DE 2023**

- 9:30 Receção aos participantes e entrega de documentação | Welcoming and registration
- 10:00 **SESSÃO DE ABERTURA | OPENING SESSION**  
Presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Vice-almirante António Henriques Gomes
- Palavras de abertura | Opening remarks  
**Almirante Francisco Vidal Abreu**, Presidente da Academia de Marinha
- 10:20 Palavras dos Coordenadores do Simpósio | Words from the Symposium Coordinators  
Lançamento da obra “**Magalhães e Elcano –Do ocaso de uma expedição à génese de um mundo global**”
- 10:30 Conferência de Abertura | Opening Lecture  
“**Pedro Fernandes Queirós e a descoberta do Pacífico (séc. XVI-XVII)**”  
*José Manuel Malhão Pereira*
- 11:00 Intervalo | Coffee break

### **1ª SESSÃO |** **1st SESSION |**

*1ª Mesa | Panel Das Rotas das Especiarias*

*Presidente | Moderator: Almirante Roque Martins*

- 11:15 “**Reconocimiento del oriente por occidente. Iban a un mar, tornaban de un Océano**”  
*Mariano Cuesta Domingo*
- 11:35 “**De Oleiros ao Tibete A epopeia do explorador Padre António de Andrade pelos «desertos de neve» até ao «Teto do Mundo» (1600-1624)**”  
*José Manuel Maia*
- 11:55 “**El galéon de Manila y China.**”  
*Enrique Esquivel Lalinde*

12:15 Debate | Discussion

12:35 Almoço | Lunch

## PROGRAMA | PROGRAMME

### 2ª SESSÃO |

#### 2nd SESSION |

2ª Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: João Teles e Cunha*

15:00 “Os prémios da longitude e o conhecimento do Céu e da Terra nos séculos XVI e XVII”

*António Costa Canas*

15:20 “Vénus e Gama na travessia do Índico”

*Carlota Simões*

15:40 “Os 400 anos de Nagasaki (1570-1571) e o início de um ciclo de estudos sobre China e Japão e sobre roteiros do Japão que se prolonga até o presente”

*Carlos Francisco Moura*

16:00 Debate | Discussion

16:20 Intervalo | Coffee break

### 3ª SESSÃO |

#### 3rd SESSION |

3ª Mesa | Panel *Interações Culturais e Tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Mariano Cuesta Domingo*

16:40 “(N)o Oriente—De Nápoles à China “ou como um discurso memorativo traça um encontro português com a Ásia ao longo dos séculos”

*Ana Paula Avelar*

17:00 “A presença portuguesa nos mares do oriente: um testemunho de Gaspar Correia”

*Armanda Paula de Freitas Martins*

17:20 “Ecos da Ásia Portuguesa na correspondência da Cúria Romana (1573-1597): Breves notas sobre alguns documentos do Arquivo Secreto do Vaticano”

*Nuno Vila-Santa / Luana Giurgevich*

17:40 Debate | Discussion

18:00 **Final dos trabalhos | End of Session**

## **PROGRAMA | PROGRAMME**

### **22 DE NOVEMBRO DE 2023**

#### **4ª SESSÃO |** **4th SESSION |**

4ª Mesa | Panel *Impactos Sociais e político-militares*

*Presidente | Moderator: Roderich Ptak*

10:00 “**Entre o Mar e a Terra: Da armada do Suez à expedição da Abissínia (1540-1543)**”

*Lúis Costa e Sousa / Vítor Gaspar Rodrigues*

10:20 “**A Companhia de Jesus e o ‘sengoku jidai’: a dimensão marítima como portadora de soluções e conflito para um Japão em guerra ”**

*Pedro Lage Correia*

10:40 “**A Taforeia, navio dos séculos XV e XVI**”

*Fernando Pedrosa*

11:00 Debate | Discussion

11:20 Intervalo | Coffee break

#### **5ª SESSÃO |** **5th SESSION |**

5ª Mesa | Panel *Das Rotas das Especiarias*

*Presidente | Moderator: Ernestina Carreira*

11:40 “**Uma materialidade singular: A odisséia de um cofre veneziano da Europa à Ásia e de volta novamente .”**

*João Teles e Cunha*

12:00 “**A produção de leques chineses e a dinâmica comercial nos Mares da Ásia**”

*Paulo de Assunção*

12:20 “**The Maritime Silk Road and Chinese Migrations to Peninsular Malaysia (1511-1911)**”

*Diogo Borges*

12:40 Debate | Discussion

13:00 Almoço | Lunch



## PROGRAMA | PROGRAMME

### 6.ª SESSÃO | 6th SESSION |

6ª Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: Vitor Gaspar Rodrigues*

15:00 “Os arquipélagos Dan`gan e Jiapeng (ao sul de Hong Kong) em mapas e textos náuticos chineses do período Ming ”

*Roderich Ptak*

15:20 “ A *Hydrographia* (1606) de Andrés Garcia de Céspedes (c. 1560-1611) em análise.”

*José Maria Moreno Madrid*

15:40 “Os pilotos árabes do pequeno Índico no contexto da grande Ásia”

*Juan Acevedo*

16:00 Debate | Discussion

16:20 Intervalo | Coffee break

### 7ª SESSÃO | 7th SESSION |

7ª Mesa | Panel *Interações Culturais e Tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Carlota Simões*

16:40 “Os grandes armadores da Índia britânica: do tráfico do ópio à Ordem de Cristo”

*Ernestina Carreira*

17:00 “A viagem do agente comercial alemão Lazarus Nürnberger à Índia (1517/18): o relato de um globalplayer do século XVI”

*Jürgen Pohle*

17:20 “O Oceano Índico no Teatro Quinhentista Português”

*Joana Lima*

17:40 Debate | Discussion

18.00 Final dos trabalhos | End of Session

## **PROGRAMA | PROGRAMME**

### **23 DE NOVEMBRO DE 2023**

#### **8.ª SESSÃO |** **8th SESSION |**

8ª Mesa | Panel *Interações culturais e tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Miguel Martins*

10:20 “**A tradução bíblica de João Ferreira de Almeida perante as rotas oceânicas: um património cultural da língua portuguesa forjado desde os mares orientais (1642-1819)**”

*Luis Henrique Menezes Fernandes*

10:40 “**Interações culturais, tecnológicas e político-militares numa das rotas dos mares da Ásia mais navegadas pelos portugueses—as terras dos Nguyễn**”

*Isabel Augusta Tavares Mourão*

11:00 Debate | Discussion

11:20 Intervalo | Coffee break

#### **9.ª SESSÃO |** **9th SESSION |**

9ª Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: Enrique Esquivel Lalinde*

11:30 “**Os Exames na Formação do Piloto Oceânico**”

*Carmo Lacerda*

11:50 “**D. Vasco e D. Paulo da Gama: bisnetos de Vasco da Gama e netos de Luca Girdali nos Mares Orientais**”

*Nunziatella Alessandrini*

12:10 “**Os navios e florestas da Carreira das Índias: estudos sobre a construção naval ibérica**”

*Miguel Martins / Adolfo Silveira*

12:30 Debate | Discussion

12:45 Almoço | Lunch

## PROGRAMA | PROGRAMME

### 10ª SESSÃO |

#### 10th SESSION |

10ª Mesa | Panel *Interações culturais e tecnológicas*

Presidente | Moderator: *Ana Paula Avelar*

15:00 **“Uma Carta Arqueológica Subaquática de Portugal”**

*Filipe Castro*

15:20 **“The Travelling News. The circulation of knowledges in the XVI th Century”**

*Lorenzo Zaccaria*

15:40 **“A *Flora Cochinchinensis* (1790) do jesuíta Padre João de Loureiro (c.1710-1791): um tratado que impressionou os botânicos europeus da época”**

*João Abel da Fonseca*

16:00 Debate | Discussion

### 11ª SESSÃO |

#### 11th SESSION |

11ª Mesa | Panel *Impactos sociais e político-militares*

Presidente | Moderator: *Filipe Castro*

16:20 **“O matemático das estrelas. Histórias de espões e de partilha de saberes na ressa-  
ca das primeiras viagens de circum-navegação.”**

*Amândio Barros*

16:40 **“O desastre de Mormugão de 30 de Setembro de 1639”**

*Adelino Rodrigues da Costa*

17:00 **“Afonso de Albuquerque e a escalada imperial manuelina nos mares do Oriente”**

*Alexandre António da Costa Luís*

17:20 Debate | Discussion

17:40 Intervalo | Coffee break

18:00 **SESSÃO DE ENCERRAMENTO | CLOSING SESSION**

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Almirante Henrique Gouveia e Melo

Conferência de Encerramento | Closing lecture

**“A Carreira da Índia e as Rotas das Sedas”**

*João Paulo Oliveira e Costa*

**Palavras finais | Closing remarks**

*Professor Doutor Vitor Gaspar Rodrigues* (Presidente da Comissão Científica)

*Almirante Francisco Vidal Abreu* (Presidente da Academia de Marinha)

18:45 **Momento musical | Musical moment**

Atuação do *Quinteto Clássico* da Banda da Armada

19:00 **Fim do Simpósio | | Porto de Honra | Farewell drinks**

## **NOTAS GERAIS**

### **COMUNICAÇÕES**

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

### **ALMOÇOS**

Nos três dias do Simpósio os conferencistas e os participantes inscritos terão a possibilidade de almoçar na Messe da Marinha, bastando para isso obter a respetiva senha no Secretariado durante a manhã **de cada dia**.

### **LIVRO DO SIMPÓSIO**

O texto escrito, que será revisto por pares, deverá ser formatado seguindo as normas bibliográficas adaptadas pela Academia de Marinha, disponíveis em: <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx>, e enviado à Academia de Marinha, em suporte digital, até ao final do mês de fevereiro de 2024, não devendo exceder os 70 mil (70 000) caracteres.

### **INFORMAÇÕES**

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

## **GENERAL INFORMATION**

### **PRESENTATIONS**

Each presentation will have a duration of 20 minutes, except for the opening and closing lectures, which will last 30 minutes. After each panel there will be a period of discussion

### **LUNCHES**

During the three days of the Symposium, speakers and registered participants will be able to have lunch at the Messe da Marinha. Tickets can be obtained from the secretariat in the morning of each day.

### **SYMPOSIUM BOOK**

The written text, which will be peer-reviewed, should be formatted according to the bibliographic norms adopted by the Academia de Marinha, sent in digital format by the end of February 2024 and must not exceed 70 thousand (70,000) characters.

More information available at: <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx>

### **INFORMATIONS**

Information is available on the website of the Academia de Marinha ([www.academia.marinha.pt](http://www.academia.marinha.pt)), or by calling +351 210 984 707/708/709/710.

## CONFERENCISTAS | SPEAKERS

José Manuel Malhão Pereira

Mariano Cuesta Domingo

José Manuel Maia

Enrique Esquivel Lalinde

António Costa Canas

Carlota Simões

Carlos Francisco Moura

Ana Paula Avelar

Armanda Paula de Freitas Marques Martins

Nuno Vila-Santa & Luana Giurgevich

Luís Costa e Sousa & Vítor Gaspar Rodrigues

Pedro Lage Correia

Fernando Gomes Pedrosa

João Teles e Cunha

Paulo Assunção

Diogo Borges

Roderich Ptak

José María Moreno Madrid

Juan Acededo

Ernestina Carreira

Jürgen Pohle

Joana Lima

Luís Henrique Menezes Fernandes

Isabel Augusta Tavares Mourão

Carmo Lacerda

Nunziatella Alessandrini

Miguel Martins & Adolfo Silveira

Filipe Vieira de Castro

Lorenzo Zaccaria

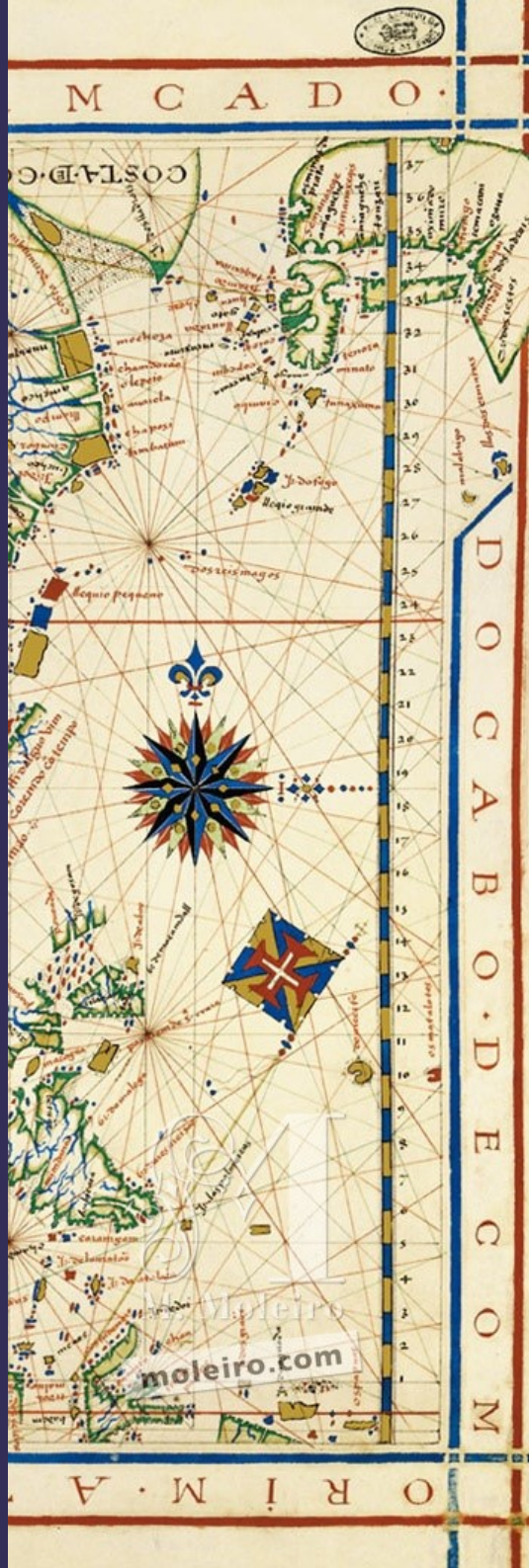
João Abel da Fonseca

Amândio Barros

Adelino Rodrigues da Costa

Alexandre António da Costa Luís

João Paulo Oliveira e Costa



## Adelino Rodrigues da Costa

- Filiação institucional – Academia de Marinha
- Áreas de Investigação – História da Marinha; Cartografia náutica; Goa.
- Publicações – *Early Nautical Cartography of Goa* (2007); *A Marinha de Goa e outros ensaios náuticos* (2009); *Histórias Marítimas dos Açores* (2021).
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



### “O desastre de Mormugão de 30 de Setembro de 1639 ”

*A carreira da Índia que a partir do início do século XVI ligou Lisboa às costas do Conção e do Malabar, começou a ser perturbada pelos navios da Companhia das Índias Orientais (VOC), que fizeram vários bloqueios navais à barra de Goa para impedir a entrada ou a saída das armadas portuguesas que demandavam ou procuravam sair aquela barra, que dava acesso à cidade de Goa. Porém, no período da monção que afecta aquela região nos meses de Junho a Setembro, a situação alterava-se. Os neerlandeses abandonavam a área marítima de Goa, pois o estado do mar é habitualmente muito tempestuoso e afecta a segurança da navegação, enquanto as autoridades portuguesas transferiam as suas armadas de alto-bordo da barra do rio Mandovi para o estuário do rio Zuari, onde estavam mais protegidas dos efeitos da monção. Assim aconteceu com a monção de 1639. Os galeões portugueses Bom Jesus, São Boaventura e São Sebastião foram transferidos para o estuário do rio Zuari, tendo sido fundeados junto da fortaleza de Mormugão. Foi aí que, no dia 30 de Setembro de 1639, uma força naval da VOC comandada por Cornelis Simonsz Van der Veer aproveitou o facto de os navios estarem desarmados e desguarnecidos, bem como a desatenção portuguesa, tendo-os destruído. Foi, provavelmente, a maior catástrofe que alguma vez os portugueses sofreram nos mares da Índia. Este episódio ficou registado em pinturas e gravuras neerlandesas.*

\*\*\*

## Adolfo Silveira

- Filiação institucional: Universidade Autónoma de Lisboa
- Áreas de Investigação: Arqueologia.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, membro da Associação dos Arqueólogos Portugueses; EAA-Associação Europeia de Arqueólogos; Instituto Terra e Memória; Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial; Membro do Comité Internacional para a Conservação do Património Industrial; ICOM e ICOMOS.



### **“Os navios e florestas da Carreira das Índias: estudos sobre a construção naval ibérica.”**

*Este estudo centra-se no desenvolvimento de metodologias para registo arqueológico de madeiras dos navios ibéricos construídos entre os séculos XV e XVIII. Os atuais conceitos e técnicas para captura de informação sobre estas madeiras, conduziu ao desenvolvimento de uma metodologia de análise capaz de identificar potenciais correlações entre florestas, estaleiros e a arquitetura da construção naval durante os Descobrimentos. Um conjunto de tecnologias digitais são utilizadas e adaptadas para permitir o registo, análise e interpretação das características das madeiras, enquanto fragmentos de uma paisagem, mas também como fragmentos do conhecimento dos construtores navais. Os dados foram adquiridos com recurso à combinação de digitalizadores 3D associados ao software Rhinoceros3D (registo interpretativo) e fotogrametria (registo não interpretativo) para obter informação rigorosa sobre as características morfológicas das madeiras. O desenvolvimento desta abordagem tornou possível reconstruir as espécies de árvores que deram origem às madeiras dos navios e as paisagens já desaparecidas, como também identificar padrões na gestão das florestas dedicadas à indústria naval. As características da madeira como os veios, nós e os anéis de crescimento são elevadas a um novo nível de relevância. As reconstruções digitais desenvolvidas neste estudo são o resultado de um processo que levou ao desenvolvimento metodológico que incluiu a utilização de várias técnicas de registo numa abordagem focada na importância das árvores como instrumento fundamental para a expansão ibérica, como também de uma das indústrias mais complexas da sociedade moderna.*

\*\*\*

## Alexandre António da Costa Luís



- Filiação institucional: Universidade da Beira Interior
- Áreas de Investigação: História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa
- Investigador Integrado no PRAXIS (Universidade da Beira Interior) e Investigador Colaborador no Centro de História da Sociedade e da Cultura (Universidade de Coimbra).
- Académico Correspondente (Classe de História Marítima da Academia de Marinha); Membro da Sociedade Científica da Universidade Católica Portuguesa e Sócio do Observatório da Língua Portuguesa.

### **“Afonso de Albuquerque e a escalada imperial manuelina nos mares do Oriente.”**

*Fazendo parte da galeria dos grandes conquistadores do século XVI, Afonso de Albuquerque, que contribuiu decisivamente para o alargamento da área oceânica de intervenção portuguesa, compõe uma figura incontornável da História Universal e, desde logo, do departamento da História do Oceano Índico. A presente comunicação constitui, no essencial, uma breve reflexão em torno da dinâmica de ascensão imperial manuelina nos mares do Oriente, avaliando precisamente o papel exercido por Afonso de Albuquerque nessa escalada que passou por um conjunto de degraus desde o regresso ao reino de Vasco da Gama, corria o ano de 1499. No concreto, é realizada uma rápida digressão por diversos tópicos relacionados com o Terrível e a sua ação na Ásia marítima, tais como: o seu património de aprendizagem, a sua ideologia, a sua estratégia militar, diplomática e económica e, obviamente, o seu inquestionável protagonismo no estabelecimento de vários alicerces do Estado da Índia, entidade imperial que, por seu turno, se inscreve num processo expansionista mais vasto que leva Portugal a instituir o primeiro império marítimo à escala global.*

\*\*\*



## Amândio Barros



- Filiação institucional: Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto.
- Áreas de Investigação: História Marítima
- Publicações: *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna*, 2016; *Os descobrimentos e as origens da convergência global*.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha (Classe de História Marítima).

### **“O matemático das estrelas. Histórias de espões e de partilha de saberes na ressaca das primeiras viagens de circum-navegação ”**

*Este trabalho tem como objetivo analisar a circulação de saberes técnicos entre os impérios e reinos ibéricos. Inicia-se com uma viagem de circum-navegação, a de Fernão de Magalhães-Sebastián Elcano, passa pela segunda, de Loaisa, e decorre num dos primeiros momentos de grande instabilidade política e social na Índia portuguesa, com rivalidades e confrontos entre fações que apoiavam diferentes escolhas para vice-reis, mesmo contra aquelas que eram feitas em Lisboa. Entre os participantes ativos dessas disputas, e muito por causa disso, Frei João Caro acabará por definir um rumo que o afastará de Portugal e o levará a protagonizar um episódio de espionagem que integra a questão da posse das Molucas. Frei João Caro era um dominicano andaluz, que a vida conduziu a Cochim e o facto de ser castelhano não o impediu de participar ativamente no debate político e religioso da Índia portuguesa, e ao que parece, era também um estudioso da astronomia (astrologia) e matemática, sendo igualmente prestigiado por isso entre os portugueses. Este estudo, assim se pretende, procura, acima de tudo, refletir na complexidade das relações humanas, religiosas, sociais, políticas e científicas nesse tempo em que os reinos ibéricos transformavam o mundo e deixavam-se transformar por ele.*

\*\*\*

## Ana Paula Avelar



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

### **“(N)o Oriente –De Nápoles à China “ ou como um discurso memorativo traça um encontro português com a Ásia ao longo dos séculos.”**

*Através da análise da obra de Adolfo Loureiro será descodificado o modo como nos alvares do século XIX se vivenciou uma memória histórica, evocando-se aquela que foi a rota traçada pela primeira viagem de Vasco da Gama, Recorde-se que O Oriente - de Nápoles à China, de Adolfo Loureiro, foi publicado em dois volumes, pela Imprensa Nacional (1896-1897), por iniciativa da Sociedade de Geografia de Lisboa aquando da comemoração do 4º Centenário do Caminho Marítimo da Índia. Este diário de viagem, como o próprio autor subintitula, consubstancia aquele que é um discurso historiográfico sobre uma presença portuguesa no espaço extra-europeu, atravessando os séculos de um encontro. Para além desta linha analítica, nesta comunicação pretende-se igualmente descodificar aquele que é uma nova rota de aproximação da Europa ao espaço asiático a traçada pelo vapor. Tal exercício hermenéutico será praticado na análise da digressão algo diarística de Adolfo Loureiro que fora incumbido pelo Ministro da Marinha e das Possessões Ultramarinas, José Vicente Barbosa do Bocage, de visitar alguns portos da Europa e da Ásia de modo a obter esclarecimentos e informações que pudessem ser usadas nos trabalhos de alargamento de modernização dos portos portugueses. O facto de possuímos vários tipos de registo sobre a mesma viagem- a de Nápoles à China-, permiti-nos reconstruir, para além da memória de um passado, o português pelas paragens orientais, um presente de encontro e desencontro com novas realidades culturais, em que a viagem por vários espaços oceânicos é o meio que nos permite reconstruir uma vivência, a da segunda metade do século XIX, naquela que é a expressão de um pathos e ethos orientalistas.*

## António Costa Canas



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

### “Os prémios da longitude e o conhecimento do Céu e da Terra nos séculos XVI e XVII.”

*A exploração dos grandes oceanos do planeta, por navios europeus, iniciada no século XV, foi possível sem que os navegadores determinassem a longitude nas longas viagens oceânicas. A necessidade de conhecer a longitude colocou-se viagem iniciada por Fernão de Magalhães em 1519 na qual pela primeira vez navios europeus cruzaram o maior oceano do mundo. Mas mesmo nesta, o conhecimento da longitude não servia para conhecer a posição do navio durante as travessias, mas sim para determinar a longitude das Molucas, disputadas entre Espanha e Portugal. Tal não significa que a questão da longitude não tenha interessado os homens do mar. Em 1514, o piloto João de Lisboa apresentou um processo que se baseava no pressuposto, errado, de que a longitude variava proporcionalmente com a declinação magnética. D. João de Castro demonstrou a falsidade deste processo, pouco mais de duas décadas depois de ele ter sido proposto, mas tal não significa que o mesmo tenha sido abandonado. Entretanto, ainda no século XVI foram oferecidos prémios para quem resolvesse este problema. Estes prémios incentivaram a busca de soluções para conhecer a longitude no mar, sendo que várias destas contribuíram para o estudo de assuntos relacionados com a astronomia e com o magnetismo terrestre. Na comunicação proposta serão apresentados algumas dessas propostas, procurando mostrar-se de que modo elas contribuíram para melhorar o “conhecimento do Céu e da Terra”.*

\*\*\*

## Armanda Paula de Freitas Marques Martins



- Filiação institucional – Universidade Aberta.
- Área de Investigação – História da Idade Moderna, História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa, Temas de Cultura, Estudos Portugueses Interdisciplinares.
- Doutoranda em História com o projeto de tese: Representações e Poderes na Cronística Régia de Gaspar Correia.

### “A presença portuguesa nos mares do oriente: um testemunho de Gaspar Correia”

*Gaspar Correia, Crónica de D. Manuel, p.19 Na Índia de influência lusa do séc. XVI, encontramos Gaspar Correia, oficial do Estado da Índia, cronista e espetador privilegiado do desenrolar dos acontecimentos. Acontecimentos por ele registados na Crónica de D. Manuel e de D. João III de forma algo sintética e talvez como esboço da sua posterior obra de maior fôlego, as Lendas da Índia, esta assumidamente sobre a matéria do Oriente. Contudo, na primeira prefiguram-se já os interesses primeiros do autor: a narração dos acontecimentos no Oriente marcados pelas viagens transoceânicas, a afirmação da influência portuguesa, os recontros militares, o trato comercial, a construção de fortalezas, pautando-se a estrutura do texto pelo ir e vir das armadas do reino, permitindo-nos discernir o desenho inicial e sucessivo alargamento de um novo espaço geográfico de influência político/económica portuguesa no Oriente. Com efeito, podemos denotar, já nesta primeira obra de Correia, uma progressão constante da ascendência lusa em rotas «adjacentes» da estruturante Rota do Cabo e o posicionamento em locais-chave para o seu controlo, de forma direta pela conquista militar ou ascendente imediato sobre os governantes locais, consolidada pela construção de fortalezas, ou indireta, consubstanciada pelas alianças políticas ou «policimento» por armadas de vias marítimas estratégicas. Procuraremos assim, analisando a Crónica de D. Manuel, de Correia, apercebermo-nos da «construção» de um novo espaço geográfico intercontinental, no tempo do reinado de D. Manuel, ao qual subjaz uma estrutura de rotas locais, com os seus produtos, com os seus pontos de ligação e suporte, que sustentam uma nova experiência de mobilidade moderna, gerando uma rede de circulação de produto e bens, pessoas, ideias, técnicas e culturas a um nível nunca anteriormente experimentado.*

\*\*\*

## Carlota Simões



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

### “Vénus e Gama na travessia do Índico”

*Na Odisseia de Homero, Ulisses tem como inimigo Poseidon, o deus dos mares, e como protetora a deusa Atenas; na Eneida de Virgílio, o herói é protegido por Vénus contra as ciladas de Juno e também n’Os Lusíadas Vénus protege o herói Vasco da Gama do inimigo Baco ao longo de toda a epopeia. Mas n’Os Lusíadas Vénus orienta de facto os portugueses, sendo a palavra “orientar” duplamente certa, já que Vénus não só conduz a armada até à Índia, como o faz surgindo diariamente à proa dos navios, todas as manhãs, literalmente indicando o caminho à armada de Gama. Nesta comunicação, com recurso a ferramentas informáticas, vamos verificar não só que Vénus como planeta acompanhou a armada de Gama durante toda a travessia do Índico, despedindo-se quando os navios chegaram a Calecute, como ainda que Camões estava consciente desta efeméride, mostrando-o no seu texto. (...) Quando a armada de Vasco da Gama chegou à Índia, Vénus encontrava-se ao amanhecer diante do Sol, no horizonte, tocando o Céu e a Terra. E porque a armada estava prestes a chegar à Índia, o astro no horizonte tocava simultaneamente a terra e o mar. Vénus, que como deusa e planeta tinha acompanhado os portugueses durante a viagem, que como deusa os protegeu de todos os perigos, despedia-se agora como estrela da manhã, cumprida que estava a sua missão.*

\*\*\*

## Carlos Francisco Moura



- Filiação institucional — Academia de Marinha
- Áreas de Investigação – história da navegação, roteiros e viagens, relações históricas de Portugal e do Brasil com o Japão e a China, história da Ciência em Portugal e no Brasil.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha, Académico de Número da Academia Portuguesa da História, Correspondente da Academia das Ciências de Lisboa e Correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

### **“Os 400 anos de Nagasaki (1570-1571) e o início de um ciclo de estudos sobre China e Japão e sobre roteiros do Japão que se prolonga até o presente.”**

*Os 400 anos da fundação, pelos portugueses, da cidade de Nagasaki e de seu porto em 1570/1571 deram ensejo a quatro pesquisas pioneiras: Nagasaki cidade portuguesa no Japão (Lisboa, 1969), O primeiro roteiro de Nagasaki (Évora, 1970), Os Roteiros do Japão do Códice Cadaval (Lisboa, 1972), e Tristão Vaz da Veiga Capitão-mor da primeira viagem Macau-Nagasaki 1571 (Macau, 1972). Dois anos depois de este último trabalho ter sido publicado em Macau, foi erigido em Nagasaki um monumento ao quarto centenário da cidade, e nele figuram, em japonês e em português, os nomes dos três fundadores: pe. Cosme de Torres, capitão Travassos e Tristão Vaz da Veiga. Um quinto trabalho, não tão original quanto os anteriores, mas interessante para os contextualizar, Macau e o comércio português com a China e o Japão nos séculos XVI e XVII: As Viagens da China e do Japão – A nau do trato e as galeotas (Macau, 1973). Um trajeto que pode ser considerado um apêndice marítimo extremo-oriental da célebre Rota da Seda. Essas pesquisas deram início a um ciclo de estudos sobre as relações com a China e o Japão e os respetivos roteiros de navegação, que se prolongou ao longo dos anos, com publicações de verbetes em enciclopédias, dicionários de história de Portugal e no Boletim do Museu Marítimo de Macau. E uma série de outros estudos que vêm sendo publicados pelo Instituto Internacional de Macau e pela Academia de Marinha. E agora, que Nagasaki acaba de comemorar (em 2021) 450 anos de fundação, sai em Macau a terceira edição da biografia de Tristão Vaz da Veiga, revista, atualizada e complementada pelo autor.*

\*\*\*

## Carmo Lacerda



- Filiação institucional – Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa
- Áreas de Investigação – doutoranda em História e Filosofia das Ciências, na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, e membro do projecto «RUTTER: Making the Earth Global: Early Modern Nautical Rutters and the Construction of a Global Concept of the Earth»
- Publicações – “A Remarkable Collection of Rutters, 16–18th Century: Derroteros Que Hacía El Piloto Mayor Para Que Llevasen Los Jefes De Las Embarcaciones Que Iban a Indias” (2021). <https://doi.org/10.6084/m9.figshare.14333267.v1>.

### “Os Exames na Formação do Piloto Oceânico”

*A transição da navegação costeira para a navegação oceânica, em finais do séc. XV, inícios do séc. XVI, obrigou a diversas transformações na arte de navegar. O oceano surgiu como um horizonte sem referências, um espaço difícil de controlar, mas cujo domínio permitiu a criação de uma rede de rotas marítimas global. Um dos principais protagonistas deste processo foi o piloto oceânico, um grupo profissional com características muito particulares, que surgiu com as necessidades deste novo tipo de navegação. Homens simples, com baixos níveis de educação, mas que desempenhavam tarefas de grande complexidade. Com base na análise dos exames destes pilotos, um conjunto de documentos ainda pouco estudado, nesta comunicação pretendo centrar-me nesta figura, procurando dar a conhecer novos dados acerca da forma como estes homens eram ensinados e sobre os conhecimentos que necessitavam para o desempenho das tarefas complexas que lhes eram exigidas, próprias da sua arte de navegar.*

\*\*\*

## Diogo Borges

- Filiação institucional – ISCTE-IUL
- Áreas de investigação – Chinese interactions with Southeast Asia
- Works closely with the Macau Scientific and Cultural Center (CCCCM), where he has a research grant, and the Center for International Studies of ISCTE (CEI-ISCTE).



### **“The Maritime Silk Road and Chinese migrations to Peninsular Malaysia (1511-1911)”**

*Since the 8 th century, the sea lanes of the Maritime Silk Road have been the main means of connection of southern China with Southeast Asia and the Indian Ocean, serving as a means of trade, cultural, technological and social exchange. Going as far back as to the 10 th century, a phenomenon that accompanied this sea lanes is the migration of Chinese citizens to Southeast Asia, who would use maritime trade lanes to establish trade outposts in the region. Zheng He’s tributary voyages in the early 15 th century led to an increase of this migrations and to the establishment of bigger Chinese communities in this tributary states. These migratory sea patterns would serve as means of establishing and reinforcing maritime influence over trade routes between the Ming Dynasty and its tributaries states in Southeast Asia. However, the rising Portuguese maritime presence in the region and the Portuguese conquest of Malacca in 1511 challenged traditionally Chinese maritime influence in the region and opened the way for further European powers to join the struggle for control over maritime trade. This study aims to examine the impact that European maritime presence had in Chinese migrations to Peninsular Malaysia between 1511 and 1911. This will be accomplished by analysing Portuguese, Dutch and British maritime presence in the region, as well as the reaction of the Ming and Qing dynasties to said actions, and how this affected Chinese migrations. The period of 1511-1911 was chosen because it marks two crucial points in regional and Chinese history: the conquest of Malacca and the 1911 Chinese Revolution. The main objective of this study is to show how these changing dynamics in maritime (1511 - 1911) were a key factor for the settlement of Chinese migrants in the Peninsula, whose impacts are still seen.*



## Ernestina Carreira



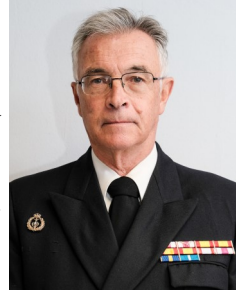
- Filiação institucional – Université d’Aix-Marseille; Laboratoire I.M.A.F..
- Áreas de investigação – História Económica e Social do “Estado da Índia” nos séculos XVII a XIX.
- Publicações – *Globalizing Goa (1660-1820). Change and Exchange in a form capital of Empire*, Pangim, Edições Goa 1556, 2014.
- Membro Academia de Marinha (Classe de Artes, Letras e Ciências).

### “Os grandes armadores da Índia britânica : do tráfico do ópio à ordem de Cristo ”

*Nas últimas décadas do século XVIII, à medida que a East India Company concretizava a conquista militar da Índia, a abertura dos mares do Oriente à navegação privada provocou um crescimento excecional dos armamentos entre Atlântico e mares do Oriente. Esse dinamismo permitiu a emergência de dois novos portos e futuras grandes capitais militares e marítimas: Bombaim (Mumbai) e Calcutá (Kolikata). Nesses portos residiam há várias gerações comunidades autónomas descendentes de Portugueses, ali refugiadas após a violenta queda da rede portuária do Estado da Índia, a meados do século XVII e depois a não menos dramática expulsão da Província do Norte (Bassein) anexada pela confederação marata em 1739. Estas comunidades conseguiram manter, não sem conflitos, a dupla identidade de vassais da coroa britânica e portuguesa (católicos do Padroado). A globalização do comércio marítimo privado na segunda metade do século XVIII iria transformar esse estatuto incerto, e frequentemente discriminatório, em pilar de construção das maiores fortunas da Ásia. comercial, seguros marítimos e mais tarde grandes plantações de agricultura colonial). O tráfico de escravos alimentou todas as redes marítimas entre Índia, África e América. O algodão em rama indiano representou a primeira moeda de troca não metálica dos Europeus na China, seguido nos últimos anos do século XVIII pela emergência de outra moeda indiana bem mais lucrativa: o ópio. Estes três pilares da economia asiática não podiam desenvolver-se sem ligação com os portos Estado da Índia: construção naval e ópio em Damão, tráfico de escravos na ilha de Moçambique, e as discretas alfândegas de Macau.*

\*\*\*

## Enrique Esquivél Lalinde



- Filiação institucional – Instituto de Historia y Cultura Naval
- Áreas de investigação – especialista en Artilería Naval y diplomado de Estado Mayor.
- Professor da Escuela Naval Militar. Desempenhou funções na División de Planes del Estado Mayor de la Armada e na Dirección General de Política de Defensa. Consejero de Defensa en la Representación de España ante la Unión Europea en Bruselas y ha estado destinado en el Cuartel General de la OTAN en Nápoles.
- Participou na operação da União Europeia contra a pirataria, na Somália.

### “El galeón de Manila y China”

*Curiosamente España y China terminaron encontrándose en Filipinas. Desde el momento en que la Monarquía hispánica alcanza las Filipinas en el viaje de Magallanes y Elcano, se planteó la necesidad de establecer una ruta de vuelta que comunicara dichas islas con la península Ibérica a través del Pacífico, es decir “la vuelta del Poniente” o tornaviaje. La búsqueda de dicha ruta se convirtió en una obsesión de la Corona y de los virreyes de la Nueva España, pero hubo que esperar hasta la expedición a Filipinas en 1564 al mando de Miguel López de Legazpi, para lograrlo.*

*Será Andrés de Urdaneta, embarcado con Legazpi, el descubridor de la derrota para navegar desde las Filipinas hasta Nueva España. Este descubrimiento abrió el camino a la gran aventura de conectar Asia con el recién descubierto continente americano y de allí a Europa. La primera parte de este viaje, Asia-América, se lograría por medio del “Galeón de Manila”, “Galeón de Acapulco” o “Nao de la China” que de estas diferentes formas se le denominaba y que se referirá a una ruta comercial más que a un barco propiamente dicho.*

*Por medio del Galeón de Manila se estableció la relación entre dos pueblos de culturas tan diferentes como la española y la china, que tuvo un gran impacto, no solo comercial, sino también social y cultural, influyendo en el arte, las costumbres e incluso la gastronomía de los países a los que enlazaba.*

*Como resultado de lo anterior, el Imperio español ultramarino fue perfilando una parte oriental en la que los chinos tuvieron un protagonismo extraordinario. Aunque es algo poco conocido, españoles y chinos mantuvieron una historia de relaciones estrechas durante más de tres siglos.*

## Fernando Gomes Pedrosa

- Filiação institucional – Academia de Marinha, Lisboa.
- Áreas de Investigação – História Marítima.
- Publicações – O declínio do poder naval português. Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários.
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima).



### “A Taforeia, navio dos séculos XV e XVI”

*A taforeia era um navio destinado a transportar e desembarcar cavalos em operações militares, para o que tinha fundo plano ou quase plano, com calado muito reduzido, que lhe permitia varar na praia, e uma porta à popa, que podia ser arriada para saírem (ou entrarem) os cavalos e os cavaleiros. De propulsão mista, vela e remo, navegava normalmente à vela e só colocava os remos na aproximação a terra, para fazer meia volta e, cindo, varar de popa na praia. Por outras palavras, a taforeia corresponde à lancha de desembarque dos séculos XX e XXI, com a diferença de que esta abica de proa, porque tem a porta à proa, e ela tem de fazer uma manobra mais complicada porque tem a porta à popa. Em Portugal entrava na composição das armadas destinadas ao Norte de África, quase exclusivamente. Uma taforeia de Málaga, em 1511, tinha 40 bancos e transportava 22 cavalos. Se tinha 40 bancos, seriam 40 os remadores, cada um com um remo. Estes remadores faziam parte da marinhagem e só remavam nas manobras junto à praia. D. Diogo Fernandes de Almeida, prior do Crato a partir de 1492, alegava que foi o introdutor das taforeias no nosso país, e o certo é que navegou com elas para o Norte de África três vezes, a primeira em 1486. Na mesma época a taforeia foi muito usada na Índia, por exemplo por Afonso de Albuquerque, e chegou ao Brasil em meados do séc. XVI. A palavra «taforeia» foi também aplicada, sem rigor, a uma variedade de nau.*

\*\*\*

## Filipe Vieira de Castro



- Filiação institucional – Texas A&M University, E.U.A.
- Áreas de Investigação – Arqueologia Náutica; Antropologia; História da Construção Atlântica.
- Publicações – *The Pepper Wreck*. College Station: Texas A&M University Press, 2005; *A Nau de Portugal*. Lisboa: Prefácio, 2003.
- Membro Efetivo da Academia de Marinha (Classe de Artes, Letras e Ciências)

### “Uma Carta Arqueológica Subaquática de Portugal”

*Portugal tem uma história marítima longa e importante e um património arqueológico subaquático rico, mas largamente desconhecido e, em certos casos, desprotegido. A criação pelo estado de uma agência cultural em 1980 – designada primeiro por IPPC, depois IPPAR, IGESPAR e ultimamente DGPC – não resolveu os problemas do inventário nem da proteção do património náutico e subaquático, embora tenham sido desenvolvidas várias listas de achados e de referências documentais a naufrágios e achados de artefactos, de restos de naufrágios, ou de estruturas relacionadas com a paisagem marítima do país. Além da confusão das listas, não sincronizadas, de achados e registos documentais, as sucessivas agências culturais não desenvolveram relações institucionais com outros órgãos do estado, designadamente a Marinha, as polícias e os serviços de informação que permitam manter os órgãos de soberania informados e operativos na defesa do património cultural subaquático. Talvez ainda mais grave, a política de secretismo que caracteriza a atuação das sucessivas agências culturais exclui os cidadãos e torna a gestão do património participada, dos cidadãos e para os cidadãos, impossível. O projeto que aqui se apresenta é a elaboração de uma carta arqueológica subaquática para Portugal, publica e constituída por um inventário que pretende servir como uma ferramenta de gestão para os órgãos de soberania do mar e uma fonte de interesse e informação para as autoridades regionais e os cidadãos em geral, cujo acesso ao passado e a participação no estudo, proteção e gestão do património nacional consideramos um direito consignado na Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948).*

## Isabel Augusta Tavares Mourão



- Filiação institucional – CHAM-Centro de Humanidades, FCSH-Universidade Nova de Lisboa.
- Áreas de Investigação – História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; Arqueologia e História de Arte.
- Publicações — *Portugueses em terras do Dai-Viêt (Cochinchina e Tun kìm) 1615-1660*, IPOR/ Fundação Oriente, Macau, 2005. *Gaspar do Amaral S.J. (1594 -1646) La vie et L'oeuvre d'un Jésuite portugais fondateur de la mission jésuite du Tun Kim à la cour des Trinh* - Diversos artigos publicados relativos à História dos Portugueses no Extremo-Oriente (Tun Kim, Cochinchina, Laos, Hainão, Macau e mares da Ásia.

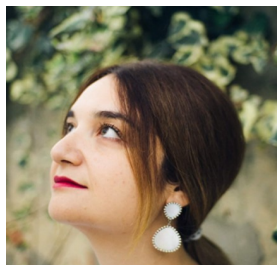
### **“Interacções culturais, tecnológicas e político-militares numa das rotas dos mares da Ásia mais navegadas pelos Portugueses - as terras dos Nguyễn”**

*A frequentação pelos Portugueses, ao longo de vários séculos, das terras governadas pelos Nguyễn (desde o início do século XIX designadas Viêt Nam), teve sucessivos e múltiplos impactos nas relações bilaterais entre os dois povos, mesmo quando não se podia falar de Estados. Do século XVI ao século XX essa rota com vários locais de partida ou de chegada, foi o caminho escolhido pelos nossos antepassados navegantes, para fazer escala ou tratar de negócios. Pressionados por monções e por tufões, por piratas e outros inimigos, em momentos de aflição era ali que se abrigavam. Era também ali que iam expressamente tratar de mercancia ou de questões diplomáticas. Propomo-nos abordar alguns aspectos menos conhecidos no âmbito cultural, tecnológico e político-militar na nossa comunicação.*

\*\*\*

## Joana Lima

- Filiação institucional – Faculdade de Ciências, da Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – membro do Projecto “RUTTER — Making the Earth Global: Early Modern Rutters and the Construction of a Global Concept of the Earth”
- Publicações—recentemente traduziu do Italiano, anotou e editou a *Relação da Primeira Viagem em Torno do Mundo*, de Antonio Pigafetta (INCM, 2021).



### “O Oceano Índico no Teatro Quinhentista Português.”

*Cerúleo, o imaginário das pessoas que em terra escutavam as histórias daqueles que embarcaram nas viagens oceânicas do início da Era Moderna desenhava mentalmente um roteiro oceânico do globo terrestre. Num processo de transmissão de conhecimentos tão fragmentado quanto espontâneo, parece ter-se criado um espaço para se desenvolver uma imaginação toponímica das rotas marítimas nos vários estratos sociais da sociedade quinhentista portuguesa. Dada a natureza elusiva deste processo, o arquivo teatral do século XVI surge como artefacto histórico e documento social que permite vislumbrar os modos mentais da época. Visando reinterpretar culturalmente este processo, esta apresentação percorre as noções do Oceano Índico nos textos dramáticos coevos da experiência transoceânica – do Cabo das Agulhas às Molucas –, explorando a tensão entre o local e o global que procede destas viagens.*

\*\*\*

## João Abel da Fonseca



- Filiação institucional – Academia Portuguesa da História e Academia das Ciências de Lisboa.
- Áreas de Investigação – História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa
- Publicações – *Dicionário da Expansão Portuguesa*, Vol. 2, dir. Francisco Contente Domingues.
- Membro Emérito da Academia de Marinha (História Marítima).

### **“A *Flora Cochinchinensis* (1790) do jesuíta Padre João de Loureiro (c.1710-1791): um tratado que impressionou os botânicos europeus da época”**

*Tomando os oceanos como núcleo central de construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano, no âmbito das interações culturais e tecnológicas, tendo em vista a recolha, compilação e estudo prévio de informações em áreas geográficas prática ou totalmente desconhecidas, capazes de propiciar o progresso científico, pela partilha e circulação na comunidade de cientistas, o tratado *Flora Cochinchinensis* do jesuíta Padre João de Loureiro, publicado em 1790 pela Academia Real das Ciências de Lisboa, para a qual foi eleito em 1781, representa um exemplo paradigmático do contributo de Portugal como motor primacial da evolução da ciência europeia, a merecer divulgação, mormente, por se tratar de um autor português algo esquecido. O inaciano, que dominava para além do latim, o anamita e o chinês, escrevendo nas três línguas, permaneceu 36 anos na Cochinchina sendo que na obra em apreço, dividida em dois volumes, 4.º, com 355 e 744 páginas, descreveu cerca de 1 300 espécies botânicas de 185 géneros novos, entre as quais 630 tidas como novas, a saber: da Cochinchina, 697 espécies; da China, 254; da Cochinchina e da China juntas, 292; da África Tropical, 29; de Moçambique, 9; de Zanzibar, 8; da Índia, 5; da Península de Malaca, 2; das Filipinas, de Madagáscar e de Samatra, uma de cada. Uma parte dos seus estudos permanece inédita, à guarda do Arquivo Histórico da ACL, havendo alguns manuscritos redigidos em chinês. Em várias Memórias da instituição encontram-se publicados sete trabalhos seus, sabendo-se como a Royal Society de Londres, da qual também era sócio, aproveitou alguns dos estudos do sábio botânico português para publicação nas suas Memórias. Deve-se a Loureiro o primeiro artigo de paleontologia em Portugal, sobre o caso de uma petrificação animal, razão pela qual o seu nome está associado ao dinossauro *Draconyx loureiroi*. Foram-lhe ainda dedicadas numerosas espécies de plantas.*

\*\*\*

## João Paulo Oliveira e Costa



- Filiação institucional – Universidade Nova de Lisboa
- Áreas de Investigação — História da Expansão Portuguesa, História do Japão Moderno, História das religiões na Ásia Antiga, História da Europa (séc. XV-XVI)
- Publicações – *Portugal na História ; Contemporary colonial painting; Fifteenth Century, the Age of Discoveries, by Luís Adão da Fonseca; Portuguese Crown and the Mediterranean (1453-1535), Anais de História de Além-Mar.*
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima ).

### “A Carreira da Índia e as Rotas das Sedas”

*O mundo euroasiático desenvolveu redes de contacto e de comércio que permitiam a um cidadão romano residente em Lisboa, no século I, poder adquirir tecidos de seda e desfrutar do sabor das especiarias da Ásia das monções, enquanto o ouro e a prata europeia fluíam para Oriente como forma de pagamento. Chamamos usualmente a esses circuitos as rotas da seda, e por elas circularam objectos e também ideias e até concepções religiosas, pois existem semelhanças entre as éticas confuciana, budista e cristã que são um indício desses contactos lentos e discretos, mas transformadores. Na Idade Média, os europeus continuavam a trocar os seus metais pelos produtos luxuosos da Ásia, mas a cristandade estava afastada dos portos do oceano Índico, ao contrário do que sucedera no tempo do Império Romano. Os Descobrimentos, desencadeados pelos portugueses no século XV, começaram por ser um processo de amplitude geográfica limitada e confinado à linha costeira da África Ocidental, mas o avanço das caravelas para Sul abriu o horizonte dos navegadores e dos seus dirigentes e no final da sua via o infante D. Henrique já mencionava as Índias na sua documentação. Em 1498, Vasco da Gama chegou à Índia e criou uma nova rota naval intercontinental que ligava, inicialmente, Lisboa ao sul da Índia. Por esta via chegaram imediatamente à Europa produtos de toda a Ásia - as especiarias, mas também tapetes da Pérsia e da Turquia ou a porcelana da China. Por isso, a Rota do Cabo deve ser entendida, no âmbito da milenar história euroasiática, como uma nova ligação da velha circulação de produtos, pessoas e ideias por todo o espaço euroasiático em interação com o mundo africano.*



## João Teles e Cunha



- Filiação institucional – Universidade Católica Portuguesa, CHAM - Centro de Humanidades
- Áreas de Investigação – História económica, social e cultural da Índia/Golfo Pérsico.
- Publicações – *Olha da grande Pérsia, o império nobre : relações entre Portugal e a Pérsia na Idade Moderna (1507-1750)*,
- Membro Efetivo da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)

### **“Uma materialidade singular: A odisseia de um cofre veneziano da Europa à Ásia e de volta novamente.”**

*O Museu Nacional de Arte Antiga em Lisboa possui no seu espólio uma notável peça de ourivesaria veneziana, um cofre em cristal de rocha, prata, ouro, cobre e madeira (inventário n.º 576 Our), executado provavelmente por volta de 1600 na oficina de António Fontana. Por detrás desta descrição anódina reside a fascinante história de um objecto oferecido por mercadores de seda venezianos ao rei Firuz Shah de Ormuz (1602-1609) e que mais tarde foi oferecido a D. Fr. Aleixo de Meneses, arcebispo de Goa (1595-1610) e governador da Índia (1606-1609), que por sua vez a trouxe de volta à Europa em 1610 e a doou ao mosteiro de Nossa Senhora da Graça de Lisboa em 1611, o qual pertencia ao seu ordem, os Agostinhos, sendo esta uma casa intimamente relacionada com a Ásia portuguesa e o Golfo Pérsico, onde se manteve até à sua incorporação no acervo do Museu em 1919. Sua história movimentada permitir-nos-á avaliar o papel desempenhado pelas mercadorias raras e luxuosas nas transferências culturais entre a Europa cristã e o mundo islâmico no início da era moderna, como foi recebido, usado e reaproveitado de acordo com ideias e valores das sociedades que cruzou, bem como a sua influência artística e a atração estética que exerceu ao longo dos séculos. Permitir-nos-á, mostrar as continuidades comerciais existentes entre o oceano Índico e o Mediterrâneo, apesar do estabelecimento da Rota do Cabo e a participação directa e indirecta de investidores e de capitais portugueses naquela via terrestre; bem como a tolerância à entrada de mercadores concorrentes (venezianos) no espaço económico do Estado da Índia por via de Ormuz, cujo trato competia com o efectuado pela Carreira da Índia. Por último, o cofre foi, também, o elo de ligação de uma história política e diplomática cruzada e complexa entre a Europa, o Irão Safávida, o reino de Ormuz e Portugal.*

## José Manuel Maia

- Filiação institucional – Marinha Portuguesa/ Academia de Marinha.
- Áreas de Investigação – Docente da Unidade Politécnica Militar do Instituto Universitário Militar (UPM-IUM).
- Doutorando em História Contemporânea na FCSH da Universidade Nova de Lisboa.
- Membro Correspondente da Academia de Marinha. (Classe de História Marítima)



### **“De Lisboa ao Tibete A epopeia do explorador Padre António de Andrade pelos «desertos de neve» até ao «Teto do Mundo» (1600 -1624)”**

*O grande objetivo da viagem para a Índia do jesuíta António de Andrade, em 1600, a bordo da nau S. Valentim, passava pela expansão religiosa ao interior da Ásia. Esse seu entusiasmo ficou testemunhado na procura, na região denominada «teto do mundo», da verdade acerca dos rumores da existência de gentes cristãs e assim cumprir a sua vontade – difundir o Cristianismo. Fundador da primeira missão católica no Tibete, António de Andrade deixou nas suas cartas um precioso registo histórico, cultural, religioso e geográfico, que marcou o início do contacto humano e espiritual entre os europeus e o povo tibetano.*

\*\*\*

## José Manuel Malhão Pereira



- Filiação institucional – Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa
- Áreas de Investigação— História da Náutica e História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa
- Publicações – *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2013.
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de Artes, Letras e Ciências)

### “Pedro Fernandes Queirós e a descoberta do Pacífico (séc. XVI-XVII)”

*Os Portugueses, depois de Vasco da Gama, iniciaram um contínuo fluxo nos dois sentidos, de pessoas e bens entre a Europa e os povos do Índico e do Sueste Asiático, tendo em 1543 atingido o Japão. O conseqüente tratado de Tordesilhas, a procura do antimeridiano, e a ambição por explorar novos mares, novas terras e novas gentes, originou a viagem de Fernão de Magalhães. Outro vastíssimo oceano (designado na altura por Oceano Pacífico), foi descoberto e navegado. Coube assim, aos ibéricos, a descoberta dos oceanos, a navegação de alto-mar e o início da sua exploração científica, sendo a do Pacífico iniciada depois de Magalhães, em 1520, atravessar o Estreito. Mas dada a divisão do mundo nas duas zonas de influência, pretendia-se que Magalhães, depois de cumprida a sua missão, regressasse para a América “legalmente”, isto é, que navegasse no hemisfério atribuído a Espanha, e estabelecesse a Carreira das Índias do Pacífico. Não coube a Magalhães concretizar esta ideia, e só quase 50 anos depois, em 1565, depois de 13 expedições marítimas de reconhecimento, se inaugurou, com a expedição de Andrés de Urdaneta, o futuro galeão de Manila, que passou a ligar o Sueste Asiático à América. Mas depois da viagem de Urdaneta, as viagens, essencialmente comerciais entre a América do Sul e o sueste Asiático tornaram-se rotineiras, não sem a coroa espanhola intensificar a exploração de novos mares e novas ilhas, destacando-se as duas viagens do navegador português Pedro Fernandes de Queirós, nascido em Évora em 1565, personalidade que será o tema principal da nossa comunicação. Atendendo ao exposto, pretende o signatário fazer um breve estudo náutico das viagens de Queirós e Luís Vaz de Torres, e também, e essencialmente, chamar a atenção mais uma vez, para o facto de não se ter ainda dado suficiente relevo às descobertas ibéricas, que, no entanto, têm recebido tratamento adequado por vários autores estrangeiros, ao contrário do que acontece com os autores nacionais.*

## José María Moreno Madrid



- Filiação institucional – Centro Interuniversitário de História da Ciência e da Tecnologia (CIUHCT)/ Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – Doutorando em História e Filosofia da Ciência na Universidade de Lisboa, bem como integrante do Projecto «RUTTER: Making the Earth Global», financiado pelo European Research Council.
- Publicações – *Atravessando a Porta do Pacífico. Roteiros e Relatos da Travessia do Estreito de Magalhães, 1520-1620*, escrito em co-autoria com Henrique Leitão.

### **“A *Hydrographia* (1606) de Andrés García de Céspedes (ca. 1560-1611), em análise.”**

*A Hydrographia (1606) de Andrés García de Céspedes (ca. 1560-1611) é um dos textos náuticos ibéricos mais afamados do século XVII. Apesar disso, considero que o seu conteúdo, sobretudo quando analisado no seu contexto de produção, ainda não foi devidamente explorado. Qual era realmente o objetivo desta publicação? Qual a solidez dos argumentos técnicos e científicos nela apresentados por Céspedes? Qual a utilização que o cosmógrafo castelhano fez das fontes de que dispunha? Em resumo, será a Hydrographia uma obra «honesta» desde o ponto de vista técnico-científico? Lançar luz sobre estas questões é o objectivo desta apresentação.*

\*\*\*

## Juan Acevedo



- Filiação institucional – Universidad de Los Andes (Mérida, Venezuela)
- Áreas de Investigação – History of Philosophy; early modern technoscience across Eurasia, in particular Arabic manuscripts on Indian Ocean navigation; conceptual and cultural history.
- Projecto «RUTTER: Making the Earth Global», financiado pelo European Research Council.

### “Os pilotos árabes do pequeno Índico no contexto da grande Ásia”

*Os pilotos árabes do Oceano Índico do início da época moderna, os que percorriam o Mar Árabe nos tempos de Vasco Da Gama e Afonso Albuquerque, como Ahmad ibn Majid e Sulayman al-Mahri, têm tido desde sempre um reconhecimento merecido e ficado no imaginário europeu como lendários navegantes. Com base em investigações muito recentes dos manuscritos árabes da época, e como fruto de um esforço colectivo no quadro do Projeto RUTTER, a minha apresentação vai contextualizar e analisar detalhadamente a lenda destes grandes pilotos árabes. Com especial atenção ao caso do Mar Vermelho, vou tentar dar respostas preliminares às seguintes perguntas: existe qualquer coisa que tornou os pilotos árabes especiais dentro do contexto da Ásia em geral? Seriam os pilotos árabes especiais por alguma razão? Que particularidade tinham as suas técnicas e a sua ciência que os fizera merecedores de tal reconhecimento? Seriam factores tecno-científicos, ou outro tipo de factores?*

\*\*\*

## Jürgen Pohle

- Filiação institucional – investigador doutorado contratado, na FCSH da Universidade NOVA de Lisboa
- Áreas de Investigação – Projecto «Ultrapassar fronteiras – alargar horizontes. Linhas de força do comércio luso-alemão no alvorecer da Modernidade».
- Publicações – Autor de vários livros e artigos, sobretudo referentes à história das relações luso-alemãs na Idade Moderna



### **“A viagem do agente comercial alemão Lazarus Nürnberger à Índia (1517/18): o relato de um *globalplayer* do século XVI”**

*Lazarus Nürnberger deslocou-se, em 1517, ao serviço da casa comercial dos Hirschvogel de Nuremberga, para Portugal e, logo a seguir, para a Índia. Realizou a viagem a bordo da nau Santiago (a grande), uma das cinco embarcações da armada da Índia comandada por António de Saldanha. Durante a sua missão, Lazarus Nürnberger tomou alguns apontamentos que, posteriormente, envia numa carta ao humanista Willibald Pirckheimer, um dos conselheiros do imperador Carlos V. Pelo conteúdo deste escrito, o agente comercial alemão deve ter feito esta viagem com a tarefa de observar os diversos mercados na Índia, pois menciona na referida carta as principais mercadorias que encontrou nos locais pelos quais passou (Goa, Batalalá, Cananor, Calecut, Cochim etc.). Além disso, informou Pirckheimer acerca do cenário político no Espaço Índico. Depois de uma estadia de aproximadamente três meses e meio na Índia, Nürnberger regressou à Europa. Poucos anos depois, estabeleceu-se em Sevilha, onde levou a cabo uma carreira profissional cheia de sucesso, que fez dele um dos comerciantes mais conceituados e mais ricos daquela cidade. Nürnberger esteve integrado numa rede comercial, que se estendia de Goa e da Costa do Malabar, no Este, ao México e ao Peru, no Oeste. Dispôs de fatores próprios no espaço colonial espanhol e também de agentes comerciais na Índia e em Lisboa. Tornou-se, desta maneira, um autêntico global player e uma das figuras mais brilhantes entre os alemães que, no século XVI, estiveram envolvidos em negócios com Portugal e Espanha, seja na Península Ibérica, seja no ultramar. Esta comunicação pretende iluminar, fundamentalmente, a viagem de Lazarus Nürnberger ao Oceano Índico, efectuada em 1517/18.*

## Lorenzo Zaccaria

- Filiação institucional – Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – Historical, Philological and Literary Studies; European Literary Cultures; Classical Studies



### **“The travelling news: the circulation of knowledges in the XVIth Century.”**

*During the XVIth Century, from the people who witnessed first-hand the experience of the European oceanic expeditions to the intellectuals at home, whose task was to harmonise every testimony, every record, every discovery with prior knowledge, it came to form an entangled net of exchanges that onset a new geographical episteme, a new atlas of the world; Isidore of Seville’s old T-O map wasn’t satisfactory anymore of the needs of both sailors and intellectuals. During this period, we see an intensification of the production of portolan charts, treaties, letters, logbooks, maps, and even poems trying to (literally) redefine the world. It is still possible to keep track of this epistemic net, through which news were spread from the Indian Ocean, the African coast, or the Americas to the Iberian Peninsula, and then from the Iberian Peninsula to the rest of Europe, thanks to people such as the Portuguese humanist Damião de Góis [1502-1574]. The intervention we propose will be particularly focused on his reflection over Ethiopia and the legendary Prester John, in which it can be perceived the persistence of an old mediaeval myth and its interrelation with de Góis’ contemporaneity, when the legendary land of Prester John was identified as the kingdom of Ethiopia. De Góis presented what he was able to gather on Ethiopia and Prester John in two publications of progressive intelligence, presenting the peculiarity of this land, its people, and the Ethiopian Church.*

\*\*\*

## Luana Giurgevich



- Filiação institucional – investigadora do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia da Universidade de Lisboa
- Áreas de Investigação – integra, desde 2020, o grupo de investigação do projecto ERC “RUTTER: Making the Earth Global”.
- Publicações – “*Dall’epistolario di Alberto Fortis. Destinazione Dalmazia*” e, em co-autoria com Henrique Leitão, o livro “*Clavis bibliothecarum. Catálogos e inventários de livrarias de instituições religiosas em Portugal até 1834*”.

### **“Ecos da Ásia Portuguesa na correspondência da Cúria Romana (1573-1597): Breves notas sobre alguns documentos do Arquivo Secreto do Vaticano”**

*No fundo Nunziatura di Portogallo do Arquivo Secreto do Vaticano, encontra-se um conjunto disperso de documentos que se referem à Ásia Portuguesa. Os documentos em questão incluem: descrições em italiano de situações ocorridas na Ásia e relatadas pelos colectores apostólicos do Papa em Portugal, assim como documentos em português remetidos por soberanos asiáticos para a Cúria Romana, a fim de encontrar solução de problemas prementes no período, e também missivas de bispos e arcebispos do espaço asiático para Roma. O propósito desta comunicação é detalhar o conteúdo destes documentos, enquadrando os seus conteúdos com o que se conhece do período em questão. A comunicação detalhará as situações em que os documentos trazem novos dados e as situações em que confirma ou conflitua com relatos de outras fontes já conhecidas para o período. Em ambas as situações se reflectirá sobre a importância destas fontes e sobre se os seus conteúdos poderão ou não ser aceites pelo actual conhecimento historiográfico. Não pretendendo ter um carácter exaustivo, a função primordial da comunicação será divulgar novos dados sobre a troca global de informações da Ásia, passando por Lisboa, até Roma.*

\*\*\*



## Luis Costa e Sousa



- Filiação institucional – investigador integrado no CHAM-Centro de Humanidades, FCSH-Universidade Nova de Lisboa.
- Áreas de Investigação – estudo da ligação entre a produção artística quinhentista com a escrita e prática de guerra em Portugal no século XVI, tema sobre o qual tem vários livros, artigos e comunicações.
- Projetos – Da escrita da guerra à imagem do campo de batalha no espaço português (1521-1621) na qualidade de investigador responsável, co-responsável do projeto MOVING CITY - Cidades para a guerra: um exército europeu em Marrocos no século XVI.

### **“TRÊS ANOS NA ABISSÍNIA: 400 portugueses em socorro do Preste João”**

*Em 1535 o rei Dawitt da Abissínia, a braços com a guerra contra o sultanato de Adal apoiado pelos otomanos, decidiu pedir auxílio aos portugueses. Escolheu como embaixador um membro da comitiva de D. Rodrigo de Lima enviada alguns anos antes à Abissínia, o físico João Bermudes, entretanto nomeado patriarca da Etiópia. Num exemplo da mobilidade conferida pela rede marítima estabelecida pelos portugueses, nos 5 anos que se seguiram, Bermudes esteve em Roma, encontrou-se com o rei D. Manuel, e regressou à Índia. Foi também por mar que regressou à Abissínia, desta vez integrado numa expedição militar dirigida ao Suez. Depois de um demorado cruzeiro pelo Mar Vermelho, a armada comandada por Estêvão da Gama recebeu, em Massuá, um emissário abissínio solicitando ajuda militar. Organizou-se então um contingente, cujo comando foi confiado a Cristóvão da Gama, irmão do capitão-mor da armada, que iria desenvolver uma demorada campanha militar, agora terrestre, portanto ao arripio das intervenções lusitanas no Oriente. É deste invulgar itinerário de guerra que se prolongou por três anos que iremos falar, começando pela fase inicial em que os soldados portugueses enfrentaram vitoriosamente o exército de Adal, depois da derrota e morte de Cristóvão da Gama e da forma como os sobreviventes se reagruparam, para depois contribuírem decisivamente para a vitória final do rei Galawedos.*

## Luís Henrique Menezes Fernandes



- Filiação institucional – investigador integrado ao Centro de Literatura Portuguesa da Universidade de Coimbra.
- Áreas de Investigação – História Social; História do Brasil colonial.
- Publicações – autor de um livro sobre História do Brasil Colonial, e de diversos artigos publicados em revistas especializadas.

### **“A tradução bíblica de João Ferreira de Almeida perante as rotas oceânicas: um patrimônio cultural da língua portuguesa forjado desde os mares orientais (1642-1819)”**

*A primeira tradução da Bíblia em língua portuguesa foi produzida não em Portugal, e nem em algum de seus territórios ultramarinos, mas em colônias holandesas no Sudeste Asiático, ao longo do século XVII. E não deixa de ser mesmo emblemático da cultura portuguesa o fato de que esse pioneiro projeto de tradução, encabeçado pelo então jovem português João Ferreira de Almeida (1629?-1691), tenha se originado não em terra, mas numa rota marítima, mais especificamente no trajeto entre Batávia e Malaca, esta última recém-conquistada dos portugueses pelos “adversários” holandeses. E não somente a origem desse projeto de tradução esteve diretamente associada à navegação marítima, mas toda a sua evolução histórica, seja em formato manuscrito, seja depois em sua complexa teia editorial. Aliás, partimos da hipótese de que a chamada Bíblia Almeida só pode ter o seu sentido histórico apreendido em sua relação vital com o fenômeno da expansão marítima europeia, a qual lhe forneceu não somente uma conjuntura propícia ao seu aparecimento e desenvolvimento, mas também uma feição textual muito própria, fruto de interações culturais propiciadas pela navegação nos mares orientais. Isto posto, o objetivo central dessa comunicação será o de oferecer uma visão histórica panorâmica sobre a formação manuscrita e o sucesso editorial dessa pioneira versão portuguesa da Bíblia, tomando a questão marítima como eixo norteador e buscando, por fim, evidenciar como o seu valor literário-religioso só pode ser apreendido satisfatoriamente em sua íntima relação com a questão das rotas oceânicas.*

\*\*\*

## Mariano Cuesta Domingo



- Filiação institucional – Universidad Complutense de Madrid.
- Áreas de trabalho – Historia de los Descubrimientos y Geografía de América.
- Publicações - *A Casa de Contratación da Coruña. Xunta de Galicia*, 2009; *Un gran viaje. Ocaso de los mapas antiguos y aparición de la nueva cartografía*, 2021; “*Inéditos de Náutica*”, *Com os olhos no céu e os pés na Terra*, 2010.
- Membro Asociado da Academia de Marinha (Clase de História Marítima)

### **“Reconocimiento del Oriente por Occidente. Iban a un Mar, tornaban de un Océano”**

*Después de 1519 se sucedieron acontecimientos muy importantes y cambios especialmente notables en el conocimiento del Globo; ha sido mencionada con reiteración, al respecto, la globalización. Desde todos los puntos de vista, en al estrategia, logística y táctica, en la cartografía, por lo tanto y en la náutica, necesariamente, las novedades se multiplicaron. El punto clave seguía siendo el Extremo Oriente y particularmente unas islas conflictivas por su interés y por su localización. Desde el Occidente fue necesario dibujar la fachada desconocida del Nuevo Mundo o Indias, reconocer el Mar del Sur y hallar la derrota de retorno para las naves castellanas o españolas (lato sensu) a través del mayor de los océanos.*

\*\*\*

## Miguel Martins

- Filiação institucional: Universidade Autónoma de Lisboa
- Área de Investigação: Arqueologia.
- Membro Emérito da Academia de Marinha, membro da Associação dos Arqueólogos Portugueses; EAA-Associação Europeia de Arqueólogos; Instituto Terra e Memória; Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial;
- Membro do Comité Internacional para a Conservação do Património Industrial; ICOM e ICOMOS.



### **“Os navios e florestas da Carreira das Índias: estudos sobre a construção naval ibérica.”**

*Este estudo centra-se no desenvolvimento de metodologias para registo arqueológico de madeiras dos navios ibéricos construídos entre os séculos XV e XVIII. Os atuais conceitos e técnicas para captura de informação sobre estas madeiras, conduziu ao desenvolvimento de uma metodologia de análise capaz de identificar potenciais correlações entre florestas, estaleiros e a arquitetura da construção naval durante os Descobrimentos. Um conjunto de tecnologias digitais são utilizadas e adaptadas para permitir o registo, análise e interpretação das características das madeiras, enquanto fragmentos de uma paisagem, mas também como fragmentos do conhecimento dos construtores navais. Os dados foram adquiridos com recurso à combinação de digitalizadores 3D associados ao software Rhinoceros3D (registo interpretativo) e fotogrametria (registo não interpretativo) para obter informação rigorosa sobre as características morfológicas das madeiras. O desenvolvimento desta abordagem tornou possível reconstruir as espécies de árvores que deram origem às madeiras dos navios e as paisagens já desaparecidas, como também identificar padrões na gestão das florestas dedicadas à indústria naval. As características da madeira como os veios, nós e os anéis de crescimento são elevadas a um novo nível de relevância. As reconstruções digitais desenvolvidas neste estudo são o resultado de um processo que levou ao desenvolvimento metodológico que incluiu a utilização de várias técnicas de registo numa abordagem focada na importância das árvores como instrumento fundamental para a expansão ibérica, como também de uma das indústrias mais complexas da sociedade moderna.*

## Nuno Vila-Santa



- Filiação institucional – Investigador do CHAM e do CIUHCT.
- Áreas de Investigação – Investigação sobre a Ásia Portuguesa na segunda metade do século XVI.
- Publicações – *Biografia de Francisco Barreto, governador da Índia e do Monomotapa (1555-1558; 1569-1573)* e membro do projeto RUTTER.
- Membro Correspondente da Academia de Marinha. (Classe de História Marítima)

### **“Ecos da Ásia Portuguesa na correspondência da Cúria Romana (1573-1597): Breves notas sobre alguns documentos do Arquivo Secreto do Vaticano”**

*No fundo Nunziatura di Portogallo do Arquivo Secreto do Vaticano, encontra-se um conjunto disperso de documentos que se referem à Ásia Portuguesa. Os documentos em questão incluem: descrições em italiano de situações ocorridas na Ásia e relatadas pelos colectores apostólicos do Papa em Portugal, assim como documentos em português remetidos por soberanos asiáticos para a Cúria Romana, a fim de encontrar solução de problemas prementes no período, e também missivas de bispos e arcebispos do espaço asiático para Roma. O propósito desta comunicação é detalhar o conteúdo destes documentos, enquadrando os seus conteúdos com o que se conhece do período em questão. A comunicação detalhará as situações em que os documentos trazem novos dados e as situações em que confirma ou conflitua com relatos de outras fontes já conhecidas para o período. Em ambas as situações se reflectirá sobre a importância destas fontes e sobre se os seus conteúdos poderão ou não ser aceites pelo actual conhecimento historiográfico. Não pretendendo ter um carácter exaustivo, a função primordial da comunicação será divulgar novos dados sobre a troca global de informações da Ásia, passando por Lisboa, até Roma.*

\*\*\*

## Nunziatella Alessandrini



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

### **“D. Vasco e D. Paulo da Gama: bisnetos de Vasco da Gama e netos de Luca Giraldi nos Mares Orientais”**

*Filhos de Luisa Giraldi e de D. Francisco de Portugal, D. Vasco e D. Paulo da Gama faziam parte, juntamente com os irmãos D. Lucas de Portugal, D. João de Portugal, D. Filipe de Portugal, de uma família em que sulcar os Mares constituía uma actividade regular. O pai e os três irmãos tomaram parte na expedição de D. Sebastião a África que partiu do porto de Lisboa a 25 de Junho de 1578, ficando cativos em Fez D. Filipe de Portugal e D. João de Portugal e em Arzila D. Lucas de Portugal. Mares mais longínquos estavam à espera dos irmãos D. Vasco e D. Paulo: a 10 de Abril de 1596, D. Paulo da Gama embarcou para a Índia com o primo, D. Francisco da Gama, na nau Nossa Senhora de Guadalupe, sendo capitão da mesma D. Luís da Gama, irmão de D. Francisco da Gama e, portanto, também primo de Paulo da Gama. A chegada a Goa, onde já se encontrava o irmão D. Vasco, ocorreu em Maio de 1597. Baseando-nos na obra de Diogo do Couto Da Ásia de Diogo de Couto Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista, e descobrimento das terras, e mares do Oriente. Década Duodécima, integrada com outras fontes, tentar-se-á sistematizar a história nos Mares Orientais dos dois capitães luso-italianos.*

## Paulo de Assunção



- Filiação institucional – investigador integrado do Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – presença jesuítica no império colonial português, história cultural e económica, turismo, arquitetura e urbanismo.
- Publicações – É autor de diversos livros e artigos publicados em revistas académicas nacionais e internacionais.

### **“A produção de leques chineses e a dinâmica comercial nos Mares da Ásia”**

*O século XVIII assistiu ao estabelecimento e expansão do comércio e da influência britânicos no sudeste da Ásia, em grande parte devido às atividades da Companhia das Índias Orientais. Foi a partir desta experiência que se deu início aos “hongs”, ou como ficaria conhecido “Sistema de Cantão”. As práticas comerciais cresceram e as atividades ficavam restritas apenas aos “hongs”, que eram controlados de forma rígida, impondo aos estrangeiros as áreas em que poderiam circular. Nosso objetivo na comunicação é analisar a produção de leques chineses, considerando a dinâmica comercial nos mares asiáticos. O leque foi visto como uma joia sedutora, um ornamento charmoso, que colocava em evidência a elegância do espírito feminino, que desejava ser notado e não poupava esforços para que isto acontecesse da melhor forma possível. A produção de leques ocorreu em diferentes localidades da China e evoluiu esteticamente, conforme o gosto interno chinês e a demanda do mercado externo. Cantão e Macau se destacaram no decorrer do século XVIII e XIX como grandes fornecedores de peças para o mercado europeu e americano. O fabrico dos leques, tipo “mandarim” e tipo brisé, foco da comunicação, nos revela aspectos importantes do comércio asiático. Destacamos que o marfim utilizado para a produção do objeto vinha da Índia ou da África, a madrepérola de Madagáscar, Austrália ou Sumatra, e as cascas de tartaruga da região de Bornéu ou de Bali. Tal situação aponta para relações históricas e culturais, bem como econômicas que por vezes passam despercebidas e que pretendemos analisar.*

## Pedro Lage Correia



- Filiação institucional – Investigador doutorado integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – História da Coreia e a História do Japão, relações culturais Europa-Ásia no período moderno, em particular a presença jesuíta e franciscana no Japão no séc. XVI.
- Publicações – *A Concepção de Missionação na ‘Apologia’ de Valignano. Estudo sobre a presença jesuíta e franciscana no Japão (1587–1597)*, (Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2008).

### **“A Companhia de Jesus e o ‘sengoku jidai’: a dimensão marítima como portadora de soluções e conflito para um Japão em guerra”**

*Na viragem para a segunda metade do séc. XVI, a presença jesuíta na Ásia vai formando um conhecimento sobre a realidade político-militar japonesa, devido a uma circulação de informação por rotas marítimas entre Kyushu, Guangdong, Malaca e a Índia. Uma posterior estabilização da Companhia de Jesus no Japão, a partir da década de 70, permite a perceção de um cenário de guerra endémica, o denominado ‘período dos estados guerreiros’ ou ‘sengoku jidai’. A Companhia emerge, agora, como portadora de informação e de um debate de adequação aos conflitos militares que, a partir do Japão, e através de diversos circuitos marítimos do Pacífico Asiático até ao Atlântico, culmina em Roma. Igualmente, poderes militares japoneses associam a missão jesuíta a um contexto luso-asiático, procurando potenciar um apoio naval na organização de uma armada para a invasão da península coreana. Na passagem da década de 80 para os anos 90, o condicionamento por parte das elites militares japonesas torna-se particularmente dilacerante no interior da missão jesuíta. A dimensão marítima externa materializa diferentes sensibilidades: desde uma solução de conflito, com a apologia de uma intervenção militar a partir das Filipinas, até uma solução de convergência, baseada numa valorização das comunidades mercantis de Macau.*

\*\*\*



## Roderich Ptak



- Filiação institucional – Universidade Ludwig-Maximilians de Munique.
- Áreas de trabalho – Estudos Chineses; História Marítima Chinesa.
- Publicações – Livro e artigos da História Marítima Chinesa, Macau Antigo, novelas tradicionais e textos Chineses sobre animais.
- Membro Associado da Academia de Marinha. (Classe de História Marítima)

### **“Os arquipélagos Dan`gan e Jiapeng (ao sul de Hong Kong) em mapas e textos náuticos chineses do período Ming ”**

*Vários mapas chineses do período Ming mostram as ilhas Dan`gan e Jiapeng, que ficam ao sul de atual Hong Kong, perto do corredor internacional de navegação que tradicionalmente ligava a costa da China com o lado leste de Hainão, a Ásia Sueste e a região do Índico. Os textos náuticos Ming também registram essas ilhas. No entanto, é difícil identificar alguns topônimos encontrados em mapas e roteiros dessa época. De facto, há muita informação contraditória. O presente estudo tenta lançar luz sobre esses problemas comparando fontes selecionadas. Também considera algum material português, mas não de forma sistemática. O resultado sugere que as obras Ming eram pouco consistentes no uso de nomes e conceitos geográficos relacionados ao mundo insular da “Grande Baía”*

\*\*\*

## Vitor Gaspar Rodrigues



- Filiação institucional – Investigador Auxiliar com Agregação do Centro de História da Universidade de Lisboa.
- Áreas de Investigação – História Militar do Império Português (séc. XV-XVII); Organização Social e Política do Império Oriental Português (séc. XVI e XVII).
- Publicações – Vários livros e artigos publicados sobre as suas áreas de estudo.
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima.)

### **“TRÊS ANOS NA ABISSÍNIA: 400 portugueses em socorro do Preste João”**

*Em 1535 o rei Dawitt da Abissínia, a braços com a guerra contra o sultanato de Adal apoiado pelos otomanos, decidiu pedir auxílio aos portugueses. Escolheu como embaixador um membro da comitiva de D. Rodrigo de Lima enviada alguns anos antes à Abissínia, o físico João Bermudes, entretanto nomeado patriarca da Etiópia. Num exemplo da mobilidade conferida pela rede marítima estabelecida pelos portugueses, nos 5 anos que se seguiram, Bermudes esteve em Roma, encontrou-se com o rei D. Manuel, e regressou à Índia. Foi também por mar que regressou à Abissínia, desta vez integrado numa expedição militar dirigida ao Suez. Depois de um demorado cruzeiro pelo Mar Vermelho, a armada comandada por Estêvão da Gama recebeu, em Massuá, um emissário abissíneo solicitando ajuda militar. Organizou-se então um contingente, cujo comando foi confiado a Cristóvão da Gama, irmão do capitão-mor da armada, que iria desenvolver uma demorada campanha militar, agora terrestre, portanto ao arremio das intervenções lusitanas no Oriente. É deste invulgar itinerário de guerra que se prolongou por três anos que iremos falar, começando pela fase inicial em que os soldados portugueses enfrentaram vitoriosamente o exército de Adal, depois da derrota e morte de Cristóvão da Gama e da forma como os sobreviventes se reagruparam, para depois contribuírem decisivamente para a vitória final do rei Galawedos.*





**CH  
-UL** CENTRO DE HISTÓRIA  
UNIVERSIDADE DE LISBOA



**AbERTA**  
www.uab.pt





H A · E S T A · L A M C A D O ·



O R I M · A T E · I A P A N · E

moleiro.com