

# WAR @SEA

SCIENCE AND TECHNOLOGY

CONGRESSO INTERNACIONAL

5 a 7 Dez 2023

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa  
Academia de Marinha

[war.at.sea.2023@gmail.com](mailto:war.at.sea.2023@gmail.com)

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, L.P., no âmbito dos projetos UIDB/04311/2020 e UIDP/04311/2020



Entidades associadas



# WAR @SEA

O congresso, organizado pelo Grupo de História Militar do Centro de História da Universidade de Lisboa, propõe reunir um conjunto de investigadores, a nível internacional, que se têm debruçado sobre as áreas da História Naval e da História Militar, numa perspetiva abrangente, sem balizas cronológicas, geográficas ou disciplinares. Tendo como base uma discussão alargada da evolução da guerra marítima, através de uma abordagem multi e interdisciplinar, engloba as mais diversas áreas da investigação, quer ao nível das tipologias dos navios e do armamento, como dos progressos científicos e tecnológicos correspondentes que estiveram na base dessa mesma evolução (náutica, hidrostática, hidrodinâmica, piroballística, arquitetura naval, design, engenharia naval, etc.), incluindo a abordagem do Património Cultural Marítimo. Numa perspetiva mais abrangente, pretende-se igualmente salientar o contributo da Guerra no Mar na globalização, na transferência de saberes e técnicas, que promoveram de forma incontornável o conhecimento dos oceanos.

Desejamos a todos uma boa reunião e, como habitualmente, que permita uma frutuosa troca de ideias e conhecimentos daqueles que estudam estas interessantes temáticas.

*This Congress, organized by the Military History Research Group of the Lisbon's University Centre of History aims to bring together a group of researchers at an international level who have been studying the areas of Naval History and Military History, in a comprehensive perspective, without chronological, geographical, or disciplinary boundaries.*

*Based on a broad discussion of the evolution of maritime warfare through a multi and interdisciplinary approach, it encompasses the most diverse areas of research, both in terms of ship typologies and weaponry, as well as the corresponding scientific and technological progress that supported that same evolution (Nautic, hydrostatics, hydrodynamics, pyroballistic, naval architecture, design, naval engineering, etc.), including the Maritime Cultural Heritage. From a broader perspective, it is also intended to highlight the contribution of the War at Sea to globalization in the transfer of knowledge and techniques, which unavoidably promoted a broader understanding of the oceans.*

*We wish you all a good meeting and, as usual, that allows a fruitful exchange of ideas and knowledge of those who study these interesting topics.*



## **WAR@SEA (A GUERRA NO MAR) - CIÊNCIA E TECNOLOGIA** **WAR@SEA (THE WAR AT SEA) - SCIENCE AND TECHNOLOGY**

### **Localização / Local**

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e Academia Marinha, Lisboa

### **Datas / Date**

5 a 7 DEZ 2023 -

### **Coordenação / Congress Coordination**

Augusto Salgado

Nuno Saldanha

José Varandas

### **Organização / Organization**

Centro de História da Universidade de Lisboa / Grupo de História Militar

### **Comité Científico / Scientific Board**

Augusto Salgado – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa/Centro de História da Universidade de Lisboa

Nuno Saldanha – Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação-U.Europeia / Centro de História da Universidade de Lisboa

José Varandas - Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa/Centro de História da Universidade de Lisboa

Vítor Rodrigues – Academia de Marinha / Centro de História da Universidade de Lisboa

António Costa Canas – Escola Naval & CINAV / Centro de História da Universidade de Lisboa

Carlos André Lopes da Silva – Chefe do Departamento de História/Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil

# WAR @SEA



## **Key-note speakers**

**Abertura** 5/dez: Larrie Ferreiro, George Mason University, Fairfax VA

**Encerramento** 7/dez: António Telo, Academia Militar (Ret.)

## **Contatos / Contacts**

war.at.sea.2023@gmail.com

## **Línguas oficiais / Official Languages**

Português, English

## **Apoios / Entidades Associadas**

Academia de Marinha

FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia

Instituto de Geografia e História Militar do Brasil

Diretoria do Património Histórico da Marinha do Brasil

Marinha do Brasil

Comissão Portuguesa de História Militar

Escola Naval – Marinha Portuguesa

TAP Air Portugal

Vintage Aero Club



## PROGRAMA / PROGRAM

### 5 Dezembro / December (FL-UL)

0900-0930 Recepção de participantes / *Participants Reception*

0930-1000 Abertura

1000-1030 Conferência Inaugural / *Opening Conference*

**Larrie D. Ferreiro**

Science and Technology: A Force Multiplier for War at Sea

1030-1050 Intervalo

1050-1230 1ª Sessão / *1st Session* ANTIQUITY AND MIDDLE AGE

*Chair: Augusto Salgado*

1050-1110 **Daniela Dantas**

Limes Terrae ac Maris: The strategic importance of the Harbours of Rome

1110-1130 **Cátia Borges**

A guerra naval na Antiguidade. O caso de Salamina. 480 a.C.

1130-1150 **Gustavo Gonçalves**

The Fall of the Byzantine Thalassocracy: The Battle of the Masts (655)

1150-1210 **José Varandas**

Entre Saxões e Vikings. A marinha de guerra de Alfredo, o Grande (871-866)

1210-1230 Discussão / *Discussion*

1300-1415 Almoço / *Lunch*

1420-1600 2ª Sessão / *2nd Session* MODERN AGE

*Chair: Nuno Saldanha*

1420-1440 **Vítor Rodrigues/Ana Paula Avelar**

O "terror" como instrumento ao serviço da política expansionista de Afonso de Albuquerque no Índico

1440-1500 **Maria Morais**

They Travelled Up the River (Riverine Operations of the Teutonic Order in Prussia and Lithuania) 13th-14th centuries.

- 1500-1520 **António Martins Costa**  
O primeiro braço-de-ferro luso-castelhano no mar-oceano (1475-1479) poder naval e domínio do Atlântico
- 1520-1540 **Luís Costa e Sousa**  
By Sea and Land to the North of Brazil: Guaxenduba, S. Luís do Maranhão, and Belém do Pará (1614-1616)
- 1540-1600 **Carlos Roberto Carvalho Daróz**  
Ações de Corso Neerlandesas nas Américas no período entre as duas invasões às Capitanias do Norte do Brasil (1625-1630)
- 1600-1620 *Discussão / Discussion*
- 1620-1640 *Intervalo / Break*
- 1620-1750 *3ª Sessão / 3rd Session* LATE MODERN AGE  
*Chair: Johnny Santana de Araújo*
- 1620-1640 **Andre Murteira**  
Full-rigged Ships and Western Military Exceptionalism: European Naval Fleets in Asia (Sixteenth and Seventeenth Centuries)
- 1640-1700 **Inês Pinto/Marco Penajoia**  
A litoralidade da Foz do Mondego e as suas fragilidades defensivas
- 1700-1720 **Adelino Rodrigues da Costa**  
A batalha da na enseada de Mormugão 1639
- 1720-1740 *Discussão / Discussion*
- 1750 *Fim dos trabalhos / End of the Day*



## 6 Dezembro / December (FL-UL)

- 0900-0930 *Recepção de participantes / Participants Reception*
- 0930-1130 *4ª Sessão / 4th Session* ARCHAEOLOGY OF THE CONFLICT  
*Chair: Carlos Guerreiro*
- 0930-1005 **Taras Lyssenko, A and T Recovery**  
Searching Lexington and its fleet
- 1005-1040 **Darren Priday**  
The Dornier 17 project
- 1040-1115 **Society for the Documentation of Submerged Sites – SDSS**  
The battle of convoys

- 1115-1130 **Carlos Tomaz**  
O restauro do avião Douglas DC3 Dakota do Museu da TAP, e a criação da TAP no Pós-guerra
- 1130-1145 Intervalo / *Break*
- 1145-1300 5ª Sessão / *5th Session* PORTUGUESE PROJECTS  
*Chair: Carlos Tomaz*
- 1145-1205 **João Carlos Ferreira**  
Aviões afundados na Costa Portuguesa
- 1205-1225 **Carlos Guerreiro**  
Portugal 1939-45
- 1225-1245 **Pedro Caleja, Augusto Salgado e João Amil**  
Projecto HistArC – História e Arqueologia do Conflito
- 1245-1300 Discussão / *Discussion*
- 1300-1415 Almoço / *Lunch*
- 1415-1555 6ª Sessão / *6th Session* ARTILLERY  
*Chair: Augusto Salgado*
- 1415-1435 **Fernando Gomes Pedrosa**  
As peças de Braga, um erro vulgarizado na história da artilharia (séculos xv-xvii)
- 1435-1455 **Renato Gianni Ridella**  
Cannons for and from the sea. European 16th-century bronze artillery from wrecks: a review
- 1455-1515 **Igor Mihajlović**  
Artillery from shipwrecks in Croatian Adriatic 15th-18th centuries, a research overview.
- 1515-1535 **Germán José Guía Caripe**  
El fuerte San Carlos de la Guayra: baluarte de la artillería costera rayada de la regeneración guzmancista (1875-1878)
- 1535-1555 Discussão / *Discussion*
- 1555-1610 Intervalo
- 1610-1800 7ª Sessão / *7th Session* EARLY 20TH CENTURY  
*Chair: Francisco Vaz*
- 1610-1630 **Miguel Castro Brandão**  
O papel dos impérios informais: Portugal e a *Royal Navy* durante a Primeira Guerra Mundial 1914-1915
- 1630-1650 **Johny Santana de Araújo**  
Os Programas Navais do Brasil do primeiro decênio do século XX: da teoria à prática real da guerra no mar
- 1650-1710 **António Costa Canas**  
Contributos de João Capelo para a geofísica e navegação oceânicas

- 1710-1730 **Hugo Baptista Cabral**  
Aviação naval portuguesa (Lançamento do livro)  
1730-1750 Discussão / *Discussion*  
1800 Fim dos trabalhos / *End of the day*



## **7 Dezembro / December (Academia de Marinha)**

- 0900-0930 Recepção de participantes / *Participants Reception*  
0930-1050 8ª Sessão / *8th Session* EARLY CONTEMPORARY  
*Chair: Miguel Brandão*  
0930-0950 **Ousmane Gaye**  
La défense de l'île de Saint-Louis du Sénégal durant la  
traite atlantique (1758-1817)  
0950-1010 **Edgar Blanco Carrero**  
La máquina de guerra marítima y el aparato de  
captura liberal (1808-1826): un análisis filosófico e  
histórico  
1010-1030 **Mauro di Francesco**  
The King's Navy: shipbuilding and naval policy of the  
Kingdom of Sardinia during the Restoration age (1815-  
1819)  
1030-1050 **Nuno Saldanha**  
The Naval Blockade of Zanzibar (1888-1889). The  
Anglo-German-Portuguese fleet in the fight against  
east-African slave trade  
1050-1110 **Carlos Alves Lopes**  
Bloqueio Naval e a Revolta da Armada Brasileira  
(1893-94)  
1110-1130 Discussão / *Discussion*  
1130-1150 Intervalo / *Break*  
1150-1130 9ª Sessão / *9th Session* WORLD WAR TWO  
*Chair: Carlos Lopes*  
1150-1210 **António Souza Sobrinho**  
II Guerra Mundial. Episódios de Operações Navais no  
Canal de Moçambique  
1210-1230 **Augusto Salgado**  
A Defesa dos arquipélagos Atlânticos: O caso de Cabo  
Verde  
1230-1250 **Francisco Vaz**  
Midway. A batalha decisiva?  
1250-1310 Discussão / *Discussion*  
1310-1430 Almoço / *Lunch*

- 1430-1630 10ª Sessão / *10th Session* COLD WAR  
*Chair: Augusto Salgado*
- 1430-1450 **John P. Cann**  
The Remarkable NC-4
- 1450-1510 **Marlene Matos**  
A importância da recriação dos fuzileiros na  
preparação para a guerra colonial
- 1510-1530 **José Manuel Maia**  
As Guerras de África (1961-1974). Como a Marinha se  
preparou para o conflito
- 1530-1550 **Stanley Byron Weeks**  
Present at the Creation—The U.S. Cold War Maritime  
Strategy
- 1550-1610 Discussão / *Discussion*
- 1610-1630 Intervalo / *Break*
- 1630-1700 Conferência de encerramento / *Closing Conference*  
**António Telo**  
A Guerra no Mar na Edificação dos Sistemas Mundiais  
Contemporâneos
- 1710 Encerramento dos Trabalhos / *End of the Conference*



## RESUMOS / ABSTRACTS

### CONFERÊNCIA INAUGURAL/OPENING CONFERENCE

#### ***Science and Technology: A Force Multiplier for War at Sea***

Larrie Ferreiro

George Mason University, Fairfax VA

Science and technology has long been used as a force multiplier at sea, increasing the military effectiveness of ships and fleets without increasing their actual numbers. While this may appear to be a modern idea, the practice goes back to antiquity. Early fleet warfare in the Mediterranean Sea was radically changed around 500 BCE with the introduction of the ram bow, a military technology that was adapted from much earlier bow cutwaters. Large-scale development of naval science and technology continued with the expansion of overseas empires, led by Portugal in the 1400s, followed by Spain, the Netherlands, France and Britain. Competition between nations for empire gave rise to state-sponsored scientific investments in navigation (observatories and instruments), as well as in shipbuilding and artillery, to give their navies the upper hand. These innovations culminated in the great ships of the line that dominated global warfare during the 18th century. The Industrial Revolution of the 19th and early 20th centuries saw further innovations in steam power, armor and artillery. World War II demonstrated the impact of inventing new science and technology in real time, so that the military effectiveness of ships and weapons increased tenfold from the beginning of the war to the end. Today's navies are making strategic investments in networked information systems, cyberwarfare and artificial intelligence to vastly increase the power of individual ships and aircraft, allowing each one to have the capabilities of the entire fleet behind it.



**1ª Sessão / 1st Session**

**ANTIQUITY AND MIDDLE AGE**

#### ***Limes Terrae ac Maris: The strategic importance of the Harbours of Rome***

Daniela Dantas

Centro de História da Universidade de Lisboa

Harbours, ship sheds, and shipyards were critical logistic infrastructures for ancient city-states. Not only did they provide steady trading centres, often acting as a network that integrated

other harbours and fluvial transportation, but they also existed as a supporting infrastructure for war at sea.

They were an essential element for the survival and growth of the Roman Empire. The multitude of processes that led to the formation and reformation of these harbours is a miscellaneous of structures adjusted to the geographic and physical specificities of their locations across the vastness of the imperial domains. Their origins, too, are diverse: as Rome incorporates the heterogeneous realities of the Mediterranean and the Atlantic into its political sphere, so do the harbours that once belonged to other civilizations fall under Roman control.

The overwhelming vastness of the empire ruling over the waters of the known world often leads to overlooking a subject closer to the heart of Rome: for if many harbours become Roman, what can we say about the harbours of Rome, those in closest geographic proximity to the urbs, which serve it at times of peace and war? Rome's location, slightly removed from the coastline, does not diminish the importance of fortified harbour complexes in its vicinities – and, in a widespread view, across the Italian Peninsula.

Controlling a harbour often signified hegemony over sea routes, influencing the army's movements and the transport of war supplies. As Rome increases its maritime expectations and interests, the investment made in harbours will grow in vigour and the new technologies accompanying it, such as hydraulic concrete. We propose to discuss the development of harbours, ship sheds, and shipyards in the Roman world, underlining their unique importance in the context of the first centuries of Roman naval development and their role in the logistics of a city-state with a wish for conquest. Particular attention shall be given to the ports of the Italian Peninsula.

### ***A guerra naval na Antiguidade. O caso de Salamina. 480 a.C.***

Cátia Borges

Desde sempre que o domínio do mar e dos fluxos da água é fulcral. Tendo o Mar Mediterrâneo sido o centro do mundo durante vários séculos, o seu domínio – ou, pelo menos, ter acesso a uma porção dele – se afigurou como essencial.

No espaço da Antiguidade, uma das formações políticas que quis dominar também o Mediterrâneo foi o Império Persa. Conseguiram dominar a costa mediterrânica desde a Ásia Menor ao Egito, ainda que as cidades-estado da Iónia fossem um dos territórios mais conturbados no reinado de Xerxes. E é com a tensão neste território que se vai dar origem a uma das maiores guerras da Antiguidade: a Batalha de Salamina.

Esta batalha vai pôr frente a frente o Império Persa e uma união de cidades-estado gregas (lideradas por Euríbiades, de Esparta). Apesar de tendencialmente se poder achar que a vitória seria para o lado persa, verificou-se que não. As cidades-estado gregas (sobretudo Atenas) estavam mais bem preparadas navalmente (a nível tático e estratégico) e tinha um elemento que foi fulcral, o trirreme (que conseguiu vencer a grande e pouco eficiente frota persa).

O trirreme foi uma galera rápida por ter uma estrutura leve, durável e navegável dentro das técnicas possíveis na época. O seu nome remete para três remes – remes esses que estão em três níveis de remadores. Seria uma embarcação, assim, com vários homens a bordo.

A Batalha de Salamina é a prova, na Antiguidade, de como uma boa estratégia naval incorpora embarcações específicas para a guerra e táticas militares (e não, necessariamente uma grande armada).

### ***The Fall of the Byzantine Thalassocracy: The Battle of the Masts (655)***

Gustavo Gonçalves

In ancient antiquity, control over the Mediterranean was a key strategic policy. Whoever controlled the sea had the upper hand in land matters. In Late Antiquity, this role befell the Byzantine Empire, the natural continuation of the former Roman Empire. After the (re)conquest of Justinian, during the first half of the sixth century, the Empire's territories spanned from the Straits of Gibraltar to the Syro-Palestinian corridor, with the basileus stretching his authority over the southernmost part of the Iberian Peninsula, North Africa, Italy, and the entire Eastern Mediterranean provinces. The need for a solid and able navy was of the utmost importance to ascertain both imperial rule and supply such a vast territory. Throughout the second half of the sixth century and the first half of the seventh, Byzantine rulers felt the need to keep imperial naval power. From Maurice's *Strategikōn* to Constans II policies regarding the navy, this period of about a century saw significant improvements, not only in naval warfare theorization but also in policies concerning the maintenance of an able web of ports and the upgrades of the Byzantine *dromōn*.

By the end of the first half of the seventh century, Byzantium constituted an absolute thalassocracy over the Mediterranean, a context that would change around the 650s. Following the defeat suffered at Yarmouk in 636, byzantine manpower became scarce to contain the Muslim advances in the East. In the following decades, the territorial losses were accompanied by the ever-growing threats of sieges to Constantinople, the heart of the Empire. At last, in 655, a decisive battle took place off the Lycian coast in Phoenice, where the two major contestants for the rule over the Mediterranean faced off. The conflict, known as the Battle of the Masts, culminated in an absolute Muslim victory over the imperial navy, paving the way for Arab expansion in the Mediterranean basin.

With the hereby proposed paper, we aim to divulge a new light on the issues of naval warfare of the Byzantine Empire of Late Antiquity, with regards to the naval precepts in warfare theorization, the improvements in shipbuilding and battle tactics, as well as the overall policies concerning the rule of the Mediterranean.

## ***Entre Saxões e Vikings. A marinha de guerra de Alfredo, o Grande (871-866)***

José Varandas

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

Centro de História da Universidade de Lisboa

As crónicas anglo-saxónicas contam que o rei Alfredo terá ordenado que os estaleiros saxónicos do Sul da atual Inglaterra construíssem navios de guerra destinados a impedir que os «esk», os navios nórdicos, fustigassem toda a linha costeira e por ali desembarcassem os seus temíveis guerreiros. Também narram que aquele monarca teria influenciado o desenvolvimento de um novo «design» de embarcação. Interceptores que fossem capazes de provocar grande estrago nos navios viquingues. Embarcações mais longas, mais altas e mais rápidas, capazes de embarcar uma força de arqueiros que pudesse prevalecer sobre as tripulações inimigas. São várias as referências a batalhas no mar na segunda metade do século IX e por todo o século X ao largo da costa da Grã-Bretanha e da Europa continental, e a maioria delas centra-se no número de navios envolvidos e nos resultados alcançados, mas com pouco ênfase sobre as táticas utilizadas ou como estas batalhas foram realmente travadas. Esta comunicação pretende observar o contexto dos confrontos navais naquela época no Mar do Norte e no Mar da Irlanda, o sistema de defesas costeiras e os aspetos táticos e estratégicos desenvolvidos por aquele rei do Wessex.



**2ª Sessão / 2nd Session      MODERN AGE**

### ***O "terror" como instrumento ao serviço da política expansionista de Afonso de Albuquerque no Índico***

Vítor Rodrigues

Academia de Marinha/Centro de História da Universidade de Lisboa

Ana Paula Avelar

Academia de Marinha

Neste estudo partir-se-á do modo como foi interiorizado e usado o conceito de "Terror" num tempo preciso, o da actuação de Afonso de Albuquerque, e de como atendendo a uma "arte da Guerra", se evocou ou intuiu o princípio de "Guerra Justa/*jus ad bellum*".

Visa-se, usando tal enquadramento hermenêutico, demonstrar como, ao longo do seu governo, Afonso de Albuquerque usou uma política de "terror", tendo como objectivo último facilitar e acelerar o processo de conquista dos principais centros estratégicos do oceano Índico. Percecionar-se-á igualmente como os vários agentes e interventores foram justificando os vários acontecimentos bélicos. Servir-nos-emos de alguns "estudos de caso", confrontando o modo como os mesmos foram, ao tempo interpretados, assentando a nossa análise numa diversificada tipologia de fontes, que passa seja pela vastíssima epistolografia conhecida, seja pela cronística da época.

***They Travelled Up the River (Riverine Operations of the Teutonic Order in Prussia and Lithuania) 13th-14th centuries.***

Maria Morais

Investigadora GI-HM

The building of the *Ordensstaat* (the Teutonic Order's state in the Baltic) followed the course of the rivers, since it was easier to transport building materials, supplies and troops through the rivers instead of having to trudge through mud, forest, or ice. The best-known vessels used by the Teutonic Order are the cogs, a type of ship widely used in Northern Europe and mentioned by Henry of Livonia at the start of the Crusades.

While the Teutonic Order's inventories list different types of watercrafts for inland navigation, these are not discriminated in the English translation of the Chronicle of the Land of Prussia, nor is it made any reference to the Teutonic Order adopting the natives.

sleeker ships. In addition, the records of the Teutonic Order's riverine operations in the Chronicle of the Land of Prussia are much less than those of terrestrial operations. With this in mind and adding the lack of accessible information about the typology of watercrafts employed by the Teutonic Order in inland navigation, the purpose of this paper is not to list a typology of the Teutonic Order's vessels; instead, the current work.

will focus on some of the Teutonic Order's riverine operations in Prussia and Lithuania in the 13th and 14th centuries, such as transporting supplies and amphibious raids.

***O primeiro braço-de-ferro luso-castelhano no mar-oceano (1475-1479) poder naval e domínio do Atlântico***

António Martins Costa

Centro de História da Universidade de Lisboa

Ainda a Cristandade era marcada pela trilogia negra da fome, da peste e da guerra quando, em meados do século XIV, Portugal e Castela começaram a disputar o Atlântico ao rivalizarem pelas Canárias. O advento das dinastias de Trastâmara e de Avis prolongaria o braço-de-ferro pelo arquipélago, embora as condicionantes do século XV tenham projetado os dois reinos em dinâmicas diferentes. Em Castela, a coroa envolveu-se nas campanhas contra Granada e nas lutas com os grandes poderes senhoriais (como sucedeu nos reinados de Juan II e de Enrique IV). Em paz com os castelhanos desde 1411, Portugal projetou-se nas conquistas em Marrocos; colonizou arquipélagos atlânticos como a Madeira, os Açores e Cabo Verde (senhorio da Casa de Viseu); e foi explorando a costa africana, onde em meados da centúria se desenvolveram negócios lucrativos como o trato do ouro da Mina e dos escravos da Guiné. Tudo parecia correr de feição aos Portugueses nas navegações atlânticas e no comércio africano. Mas a morte de Enrique IV de Castela, em 1474, veio fazer girar a «roda da fortuna». O reino castelhano dividiu-se entre os partidários da meia-irmã do defunto monarca, Isabel, e os seguidores de sua filha, Joana. Em Portugal, D. Afonso V foi sensível aos apelos de certos senhores castelhanos e decidiu intervir na monarquia vizinha em favor da pequena Joana, sua

sobrinha, com quem casou e se fez aclamar rei de Castela em Maio de 1475. Em jeito de retaliação da invasão portuguesa, logo os Reis Católicos reclamaram as águas e os espaços lusitanos além do Cabo Bojador.

Propomo-nos observar a dimensão naval deste conflito, com base nalguns estudos e em fontes portuguesas e castelhanas (nomeadamente documentação de chancelaria e crónicas régias). Será importante observar a organização das armadas em Portugal e em Castela, bem como a estratégia de ambas as coroas no mar-oceano ao longo dos quatro anos de guerra. O poder naval foi de tal maneira importante que, como veremos, teve repercussões no tratado firmado em Alcáçovas, em 1479, e ratificado em Toledo, no ano seguinte: pela primeira vez, duas potências europeias delimitaram áreas de influência no ultramar.

### ***By Sea and Land to the North of Brazil: Guaxenduba, S. Luís do Maranhão, and Belém do Pará (1614-1616)***

Luís Costa e Sousa

Universidade Nova de Lisboa

It is intended to make a brief analysis of the military process that led to the successful Portuguese colonisation of the North of Brazil, culminating after three different military obstacles: the battle of Guaxenduba, the siege of São Luís do Maranhão, and the founding of Belém do Pará in the Amazonas River: the foundation of Belém do Pará. This was accomplished by fighting the French settlements of "France Equinoxiale" and deploying military assets by sea and land. The confrontation between the two rival European powers took place in a physical space that favoured the adaptation of means and attitudes to a wide geographical diversity, underlining three main elements: the versatility and limitations of modern fortification in Brazil, the role of local warriors in adapting of the European war to a completely different tactical environment that included a vast net of watercourses, and the ever-decisive role of the leaders in the military campaigns, namely the arquitecto-mor Francisco de Frias, the sargento-mor Diogo de Campos Moreno.

### ***Ações de Corso Neerlandesas nas Américas no período entre as duas invasões às Capitanias do Norte do Brasil (1625-1630)***

Carlos Roberto Carvalho Daróz

Universidade Federal Fluminense (Brasil)

Os interesses econômicos no século XIV levaram os Estados Gerais das Províncias Unidas e a Companhia das Índias Ocidentais (W.I.C.) a promoverem duas invasões nas capitanias do norte do Brasil. No contexto da União Ibérica, os neerlandeses invadiram, inicialmente, Salvador, em 1624, sendo expulsos no ano seguinte. Em 1630, nova invasão teve lugar na capitania de Pernambuco, resultando no seu controle pela Companhia das Índias Ocidentais durante 24 anos. O período entre as invasões, no entanto, foi marcado pela guerra de corso nas águas do continente americano, que possibilitou aos holandeses financiar o assalto às capitanias do

norte do Brasil. Sob o escopo da História Militar, a presente pesquisa analisa, no contexto da História Colonial brasileira, as ações navais de combate realizadas entre as duas invasões, e repercute seu impacto na segunda tentativa de criação de uma colônia neerlandesa no Brasil.



**3ª Sessão / 3rd Session      LATE MODERN AGE**

***Full-rigged Ships and Western Military Exceptionalism: European Naval Fleets in Asia (Sixteenth and Seventeenth Centuries)***

André Murteira

CHAM – Universidade Nova de Lisboa

The predominantly maritime Portuguese empire in Asia in the sixteenth and seventeenth centuries was heavily dependent on naval power. Its naval fleets combined large full-rigged ships built often in Europe with lighter vessels built mainly in Asia. In this, the Portuguese followed the prevalent pattern of early modern European colonial powers, which built in Europe most of the capital ships they used overseas, leaving to colonial shipyards the building of lighter vessels. Whether this continued dependence from naval resources made in Europe was a structural fatality resulting from superior shipbuilding in Europe, or, on the contrary, a mere product of choice and circumstance is something that existing historiography on the subject has failed to explain so far. The first hypothesis might arguably be considered an argument in favour of Western military exceptionalism, suggesting a European industrial superiority that even European-run shipyards in technologically advanced Asia could not match. The centrality of the great European full-rigged ships in classical claims of Western military exceptionalism such as Geoffrey Parker's makes this question relevant. This paper will attempt to shed some light on the question by analyzing the evolution of the Portuguese fleet in Asia and comparing it with the counter-examples of the Dutch and English East India Companies, as well as with the Spanish Philippines case. It will argue that the Portuguese case presents conflicting and intriguing evidence on the issue. A promising development of galleon-building capabilities in India during the sixteenth century was followed by a regression after 1600. A discussion of the causes of this shift and a comparison with similarly contradictory Dutch, English and Spanish examples will attempt to answer whether it is still possible to extrapolate from all these differing cases generalizations supporting the classic case of Western naval exceptionalism.

## ***A litoralidade da Foz do Mondego e as suas fragilidades defensivas***

Inês Pinto

CHSC-UC Centro de História da Sociedade e da Cultura Marco Penajoia

CHSC-UC Centro de História da Sociedade e da Cultura Museu Municipal Santos Rocha

Ao longo de séculos, o território da Figueira da Foz testemunhou alguma dinâmica, sobretudo no que respeita aos seus núcleos urbanos marítimos, e aos seus quotidianos inerentes. Encetando pelo aspeto geomorfológico, verificamos que este centro urbano detém uma posição semelhante aos importantes portos de maré, inserindo-se “parcialmente num contexto que reencontramos no abrigo em baía de Lagos, e Sines”. Situação bem evidente na cartografia de Pedro Teixeira Albernaz (1634). Este facto realça a boa posição de Buarcos relativamente a portos de mar ainda hoje ativos. No que diz respeito aos aspetos defensivos, importa referir que este espaço soube manter-se em momentos idos de verdadeira instabilidade, conseguindo colmatar alguma fragilidade sentida, apesar de ter sido alvo de constantes investidas, sobretudo nos séculos XVI, XVII e XVIII, com graves danos e prejuízos causados à população. Particularmente ao longo do período da Monarquia Dual, a povoação de Buarcos foi alvo de ataques, tanto ao largo da costa como em terra.

Através desta comunicação procuraremos apresentar contributos que permitam avaliar a importância que a faixa marítima central portuguesa deteve. Algumas das fontes que iremos apresentar foram produzidas como meios de comunicação e ferramentas de divulgação, reservados a diferentes interlocutores, com fins distintos, as quais nos dão um conjunto de informações pertinentes, que permitem compreender o dinamismo inerente ao litoral atlântico na Época Moderna neste território. Embora tratando-se de fontes com tendência para algum exagero, ainda assim, permitem uma análise dos dois lados do confronto – o ponto de vista de quem defende e a perspetiva do atacante.

A metodologia desta investigação centrou-se numa análise cruzada de informações, relacionando diferentes fontes, numa abordagem de micro-história, procurando estabelecer uma relação com outras abordagens locais regionais e, até mesmo, globais.

## ***A batalha da enseada de Mormugão 1639***

Adelino Rodrigues da Costa

Academia de Marinha

A carreira da Índia que ligou Lisboa às costas do Concão e do Malabar, a partir do início do século XVI começou a ser perturbada pelos navios da 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 holandeses abandonavam a área marítima de Goa, pois o estado do mar é 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 holandesa comandada por Cornelis Simonsz aproveitou o facto de os navios estarem desguarnecidos, bem como a desatenção portuguesa, tendo-os destruído. Foi, provavelmente, a maior catástrofe que alguma vez os portugueses sofreram nos mares da Índia.

No Rijksmuseum em Amesterdão, encontra-se um quadro de Hendrick van Anthonissen que mede 2.75 m x 1.52 m e que reproduz os combates travados em Mormugão no dia 30 de Setembro de 1639.

Na Biblioteca da Ajuda há documentação sobre este episódio, referindo que “na enseada de Mormugão dessa barra, estavam muitas peças de bronze dos três galeões que nela queimaram os holandeses no ano de 639”, de que se recuperaram “quatro peças de bronze, nove âncoras e duzentas e quatro balas”.

É sobre este episódio da história marítima portuguesa que será centrada a comunicação proposta, sendo desejável pesquisar a existência de outra documentação de interesse no Arquivo Histórico Ultramarino e na Biblioteca Pública de Évora.



#### **4ª Sessão / 4th Session      ARCHAEOLOGY OF THE CONFLICT**

##### ***Searching Lexington and its fleet***

Taras Lyssenko

A and T Recovery

The primary purpose of this project is to locate and recover once-lost World War II United States Navy aircraft for presentation to the American public. They have recovered nearly forty such aircraft, mainly from Lake Michigan. The aircraft were lost during the aircraft carrier qualification conducted out of the former Naval Air Station Glenview, which was located north of Chicago, Illinois. The Navy had used two ships, the USS Wolverine (IX-64) and the USS Sable (IX-81), to qualify thousands of pilots. A and T Recovery began their recovery efforts in the 1980s as part of the aircraft collection of the US Navy. The aircraft they retrieved using complex techniques are managed by the National Naval Aviation Museum under the direction of the Naval History and Heritage Command. Some of those aeroplanes are restored and put in static exhibitions while others are brought up again to flying conditions and flown in historical commemorative events.

##### ***The Dornier 17 project***

Darren Friday

The recovery, transportation, and conservation of a World War II *Dornier* Do17, lifted from the seabed off the Kent coast in 2013, after 73 years in its watery grave.

## ***The battle of convoys***

Mario Arena and Stefano Gualtieri

Society for the Documentation of Submerged Sites – SDSS

One of their current projects is the Battle of Convoys, dedicated to studying the long and dramatic fight between the Italo-German and the British Commonwealth naval and air forces during WWII. Since 2006, they have been exploring the international waters and high sea off the coasts of Sicily and Tunisia, searching for shipwrecks with the help of fishermen and historical records and accounts. During 13 field campaigns in that area, 41 historical shipwrecks were located, 28 of which sunk during the WW2 Naval War. The SDSS collect high quality documentary materials, including three-dimensional photogrammetry and videos with 360° stereo technology. The objective is to raise an interest in the public for this dramatic story that involved two generations of sailors, soldiers and aviators of European and Commonwealth Nations and to commemorate the dozens of thousands that overwhelmed by the absurdity of war, lost their young lives while fulfilling their duty. The research also includes collection of samples in collaboration with the Institute of Toxicology of the University of Kiel, to allow a structured evaluation of the environmental risk provided by the huge quantities of chemical explosive materials and of the hydrocarbons contained in these wrecks.



### **5ª Sessão / 5th Session      PORTUGUESE PROJECTS**

#### ***Aviões afundados na Costa Portuguesa***

João Carlos Ferreira

Este estudo teve como objetivo verificar a viabilidade da criação de um registo sistemático de todas as aeronaves que se afundaram em águas sob jurisdição portuguesa, examinando qual a metodologia a implementar para o concretizar. Devido às ameaças a que este património está sujeito, seja por ação das empresas de “caça-tesouros”, seja pelos mergulhadores amadores ou por outro tipo de ações depredatórias, importa prever a necessidade de o proteger.

A situação é agravada pela inexistência de um Registo Português de Aeronaves Afundadas e de um estudo dedicado a este tema que pode contribuir para a Carta Arqueológica Nacional, e, em particular através da criação e manutenção do Registo Português de Aeronaves Portuguesas, com a intervenção do Museu do Ar e da DGPC.

#### ***Portugal 1939-45***

Carlos Guerreiro

Portugal foi neutral durante a II Guerra Mundial, mas a localização dos seus diversos territórios colocaram o país directamente nas rotas da guerra. Apesar desta situação o governo de cariz fascista/nacionalista, liderado por António Oliveira Salazar, fez tudo para evitar a entrada no conflito assumindo uma “neutralidade colaborante”, primeiro com os nazis e depois com os aliados.

O país foi porta de entrada e saída da Europa para refugiados, espiões, emissários especiais e todo o tipo de personalidades, mais ou menos obscuras. A neutralidade permitiu-lhe

colaborar e fazer comércio com os dois blocos em conflito, num jogo de cedências e resistências que se foi adaptando ao desenrolar dos acontecimentos.

Parte da população - de um modo geral pobre e alheada dos principais acontecimentos mundiais - foi apesar de tudo testemunha ou participante acidental em alguns acontecimentos relacionados com o conflito.

O "Portugal 1939-1945" quer dar a conhecer algumas das histórias que os portugueses viveram durante aquele período...

### ***Projecto HistArC***

Pedro Caleja, Augusto Salgado e João Amil

O projecto HistArC tem como objetivo principal investigar rigorosa e profundamente a historiografia relacionada com o Património Cultural Marítimo (PCM) relacionado com situações de conflito, assim como dos diversos factos históricos associados e colaterais, de modo a obtermos uma imagem muito clara e relevante da participação ou do impacto para Portugal dos conflitos, em especial os ocorridos no século XX, quer no plano nacional como internacional. Na sequência da componente historiografia, será desenvolvida uma componente arqueológica, através de um estudo arqueográfico de profundidade adequada à cronologia e estado de conservação dos destroços. Neste estudo, pretende-se fundamentar ainda a correlação destroço-objecto, exercício da maior relevância arqueológica e histórica, pouco realizada até ao momento em Portugal. Pretende-se deste modo a disponibilização para todos os interessados (abrangendo académicos até ao público em geral) da informação histórica e arqueológica do Património Cultural Marítimo português ou em espaços com interesses portugueses no passado, relacionado com situações de conflito.

### ***O restauro do avião Douglas DC3 Dakota do Museu da TAP, e a criação da TAP no Pós-guerra***

Carlos Tomás

Vintage Aeroclub

Ainda antes do final da 2ª Guerra Mundial o mundo já antevia que o transporte aéreo iria ser importante no mundo pós-guerra. Portugal, assim como outros países adquiriram os excedentes do conflito, entre eles um DC3 Dakota que foi restaurado em 2015. É a história do surgimento da TAP e desta aeronave que serão aqui apresentados por um dos protagonistas no seu restauro.



**6ª Sessão / 6th Session      ARTILLERY**

### ***As peças de Braga, um erro vulgarizado na história da artilharia (séculos XV-XVII)***

Fernando Gomes Pedrosa

Academia de Marinha

Um erro vulgarizado entre os autores nacionais considera peças de braga o berço, o falcão e o cão, mas não é conhecido nenhum documento português dos séculos XV e XVI que inclua a palavra «braga» designando uma peça ou parte de uma peça de artilharia. O erro começa no artigo «Artilharia antiga de retrocarga» publicado por Henrique Pereira do Vale na Revista de Artilharia, nºs 475-476, março-abril 1965, pp. 423-431, baseando-se em frases infelizes de dois autores espanhóis, Diego Ufano (Tratado de la artilleria y uso della (...), Brusselas, 1613) e Julio Cesar Firrufino (El perfeto artillero: theorica y practica (...), Madrid, 1642), Muitas peças de artilharia dos séculos XV e XVI eram de retrocarga, formadas por duas partes distintas, o cano e a câmara, que depois de carregada de pólvora se encaixava na retaguarda do cano. Em Itália esta câmara era chamada «mascolo» e em muitas peças de retrocarga o «mascolo» introduzia-se num alojamento chamado «braga». Esta terminologia, «mascolo» e «braga», difundiu-se para Espanha e outros países, mas não para Portugal. Marcos Cerveira de Aguilar, que escreveu o seu manuscrito «Aduertencias de naueguantes» à volta de 1640 ou poucos anos depois, no tocante à artilharia segue de muito perto Diego Ufano e inclui a «peça de braga» entre os pedreiros, isto é, as peças que disparam balas de pedra, sem adiantar qualquer descrição. António Martins Âncora, que na sua «Arte manual, liçoens breves de artilheria practica (...)», de 1760, copia e traduz vários autores estrangeiros, afirma que ao terceiro género (pedreiros) pertencem «as roqueiras, que se dizem peças de braga». Esta informação, que está errada, porque as roqueiras disparam balas de pedra, mas nunca foram consideradas peças de braga, deve-se ter baseado num trecho de Julio Cesar Firrufino. A palavra «braga» é de origem italiana e documenta-se em várias peças, como o «petriera da braga», o «smeriglio da braga» e o «moschetto da braga» (pedreiro, esmeril e mosquete)

### ***Cannons for and from the sea. European 16th-century bronze artillery from wrecks: a review***

Renato Gianni Ridella

Laboratorio di Storia Marittima e Navale – Università di Genoa (I)

In these last 50-60 years the discovery of historical pieces of artillery on the seabed have begun more and more frequent mainly owing to the spread of underwater activity both for work and for pleasure. These activities were favoured by the introduction of the compressed air underwater breathing apparatus, invented by Commander Jacques-Yves Cousteau in the 1940s and become economically accessible to a large part of people in the following decades. Archaeologists soon understood the potential of these new tools to investigate the traces of human activity in the submerged sites represented both by settlements flooded for bradyseism and by sunken ships. Of course, the first archaeological evidence that were investigated were those of the Roman era mainly represented by cargo ships with their load of amphorae. However, these research activities were initially limited to the sea where Roman ships normally sailed, i.e., the Mediterranean. In other marine areas, such as the North Sea and the oceans, researchers were forced to turn to more recent wrecks in which the guide fossil was no longer represented by the amphora but by the cannon.

These weapons, which began to be common on ships from the late medieval period, were divided into three broad categories: first those in wrought iron disappeared late in the 16th

century, followed by those in bronze and then by the cast iron ones which became pre-eminent from the 17th century, except for first-rate warships which, for reasons of prestige and representation, kept their more expensive bronze equipment.

It is therefore no coincidence that most of the bronze artillery pieces found in the sea belong to the 16<sup>th</sup> century as it will be confirmed in my intervention proposal, if accepted, where the known and published finds of wrecks with such equipment will be examined and commented. Also, the techniques of productions, the main centres of manufacturing and the founders who operated in them will be treated.

### ***Artillery from shipwrecks in Croatian Adriatic 15th-18th centuries, a research overview.***

Igor Mihajlović

Department for Underwater Archaeology

Croatian Conservation Institute, Zagreb, Croatia

Amphoras, and artillery pieces from the post-medieval period, are the most recognizable objects discovered on the seabed. The artillery pieces served as an incentive for the first underwater archaeological research, carried out in 1949, 1950, and 1957, at the far southern part of Croatia, in the Molunat bay, near Dubrovnik. Among various ceramic finds one iron artillery piece was recovered with a spectrum of various types of ammunition. The researchers contacted their colleagues from the United Kingdom, which, according to the markings on the artillery piece, concluded that it belongs to an English artillery piece, cast in 1789 at the Royal foundry in Woolwich. This dating connected the shipwreck to the Napoleonic wars. After a long break, the research was continued in 2013 and 2015, when another bronze artillery piece was recovered from the sea bottom, and a new shipwreck was discovered. Both shipwrecks are connected to war campaigns from autumn 1806, and the clash between French and Russian forces near Dubrovnik.

In the decades between those early and modern campaigns, the Croatian underwater unveiled more than a dozen shipwrecks, dated in the period between the 15th and the 18th century. Nearly all have been carrying artillery pieces, which in turn differ in material, size, manufacturing technology, and purpose. Artillery pieces were made of wrought iron, bronze, cast iron, or a combination of these metals. Identification of pieces made of wrought or cast iron is more problematic than bronze artillery, since they are rarely recovered and, in most cases, heavily covered with marine overgrowth. Majority of shipwrecks and artillery are of Venetian origin, which is not surprising given the fact that the most of Eastern Adriatic coast was in Venetian possession as early as first quarter of 15th century until its demise in 1797. Artillery pieces of another great Italian maritime republic, Genoa, are also represented, but curiously, Ragusan artillery pieces were not recovered or documented in the Adriatic.

### ***El fuerte San Carlos de la Guayra: baluarte de la artillería costera rayada de la regeneración guzmancista (1875-1878)***

Germán José Guía Caripe

Se detalla el esfuerzo de transferencia de tecnología a través de la contratación de personal técnico, los sargentos de artillería estadounidenses, que vinieron para entrenar al personal venezolano encargado de las defensas de las costas, en especial, el Fuerte San Carlos de la Guaira, y en consecuencia a cargo de la artillería rayada, adquirida por el gobierno regenerador de Antonio Guzmán Blanco en 1875. El resultado no fue del todo satisfactorio en razón de que aun la idea de un ejército profesional no estaba instalada en los militares de la época, lo cual correspondía a una época anterior a su constitución a principios del siglo XX.



**7ª Sessão / 7th Session      EARLY 20TH CENTURY**

***O papel dos impérios informais: Portugal e a Royal Navy durante a Primeira Guerra Mundial 1914-1915***

Miguel Castro Brandão

Centro de Investigação Transdisciplinar, CITCEM

Centro de Investigação Naval, CINA

No âmbito do meu projeto de doutoramento A Frente Marítima Portuguesa durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) segundo a Imprensa Nacional, desenvolvi a ideia de que a geografia portuguesa ganha importância estratégica para a Royal Navy, sempre que a Grã-Bretanha se envolve num conflito com uma grande potência continental. Para sustentar o meu argumentário, analisarei o caso da Primeira Guerra Mundial, e demonstrarei em que medida o acesso à costa portuguesa se revelou fundamental para que a Royal Navy dominasse o Atlântico no verão de 1914. Para o efeito, farei um enquadramento sobre as principais linhas estratégicas do Almirantado em relação a Portugal, e explanarei o modo como as Forças de Cruzadores n.º 5 e n.º 9 se movimentaram ao largo da costa portuguesa nos primeiros momentos do conflito.

Neste sentido, argumentarei também que a geografia portuguesa, enquanto plataforma logística e ativo geoestratégico ao serviço da Royal Navy, insere-se naquilo a que o autor Norman Friedman apelida de «império informal» da Grã-Bretanha: um conjunto de pequenas nações marítimas que, nesta cronologia, se mostraram permissivas quanto à operacionalidade da Royal Navy nas suas águas, funcionando como uma espécie de extensão do império britânico. Deste modo, no quadro da Grande Guerra, tentarei demonstrar que Portugal não só ofereceu a sua geografia à disposição da Royal Navy, como forneceu vários serviços logísticos à Grã-Bretanha na condição de «neutral não declarado».

## ***Os Programas Navais do Brasil do primeiro decênio do século XX: da teoria à prática real da guerra no mar***

Johny Santana de Araújo

Universidade Federal do Piauí UFPI

Centro de História da Universidade de Lisboa

No início do século XX, uma virtuosa competição de poder naval havia sido iniciada na Europa entre o Reino Unido e a Alemanha. Fruto de uma disputa pela tentativa de manter a supremacia naval no mar do Norte, as chamadas corridas navais haviam impactado profundamente na estratégia de guerra no mar, em grande medida haviam sido influenciadas pela teoria de pensadores como Alfred Mahan e pela experiência real de combate com a vitória naval japonesa contra uma esquadra russa em Tsushima, durante a guerra Russo-japonesa em 1905. A teoria e a experiência levaram ao surgimento de navios de guerra mais poderosos e capacitados para os desafios da guerra no mar. Na América do Sul a ideia das corridas navais havia influenciado em grande medida a direção da estratégia naval brasileira, acarretando uma ampla reforma dos meios navais desdobrada em três fases que se encerrou no início da primeira guerra mundial. As reformas navais do Brasil introduziram o país em uma situação de tensão regional escalada contra duas outras forças navais pela busca de preponderância no hemisfério sul, a Argentina e o Chile. O presente estudo procura trazer à tona questões como, a influência dos teóricos navais na construção das corridas navais na América do Sul, procurou ainda tratar sobre o processo de construção e operação dos maiores navios de guerra do mundo em 1910, os encouraçados *Dreadnought* da Classe *Minas Gerais*, e finalmente como se deu a operação desses e de outros navios brasileiros no conturbado período inicial da grande guerra no Atlântico Sul, local em que também operaram forças navais da Inglaterra e da Alemanha.

## ***Contributos de João Capelo para a geofísica e navegação oceânicas***

António Costa Canas

Escola Naval & CINAV

Centro de História da Universidade de Lisboa

O conhecimento das condições ambientais esperadas em cada local é fundamental para uma utilização mais segura e eficaz dos navios, sejam eles mercantes ou de guerra. Ter a possibilidade de prever os ventos e correntes esperados numa determinada região é importante para realizar viagens mais rápidas e para minimizar os efeitos das condições ambientais adversas sobre os navios. Mas essa possibilidade de antecipar as condições prevaletentes é igualmente relevante para o posicionamento de uma esquadra, de modo a conseguir obter vantagem tática sobre os adversários.

João Carlos de Brito Capelo, oficial de Marinha, desempenhou um papel fundamental no estudo de várias destas matérias. Ligado ao Observatório Infante D. Luís, desde a sua fundação, recolheu dados para elaborar cartas onde registou os ventos e correntes prevaletentes no golfo da Guiné. Fez leituras sistemáticas de parâmetros magnéticos,

contribuindo para um conhecimento global do magnetismo terrestre. Foi pioneiro da fotografia solar em Portugal, pois tinha uma visão holística da geofísica e acreditava que as manchas solares estavam correlacionadas com perturbações do campo magnético terrestre. Estudou igualmente as perturbações causadas pelas massas metálicas dos navios sobre as agulhas magnéticas, fundamentais para uma condução rigorosa da navegação. Concebeu um instrumento, planisfério azimutal, destinado a auxiliar na determinação do desvio das agulhas, devido às estruturas metálicas dos navios. Numa época em que a navegação astronómica era a forma mais rigorosa de conhecer a posição dos navios em alto mar, concebeu um outro instrumento, cronogoniómetro, para facilitar alguns cálculos da navegação astronómica.



**8ª Sessão / 8th Session      EARLY CONTEMPORARY**

***La défense de l'île de Saint-Louis du Sénégal durant la traite atlantique (1758-1817)***

Ousmane Gaye

Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD) / Sénégal

La défense militaire de Saint-Louis pendant la traite atlantique s'est faite sur deux fronts. Le premier représente la lutte coloniale franco-anglaise autour de l'occupation de Saint-Louis. La deuxième porte sur les relations conflictuelles entre l'île et les États voisins. Cette représentation binaire suggère une redéfinition de la défense dans le sens où, elle permet couvrir partiellement la sémantique de l'étendu de l'«action de défendre un lieu contre des ennemis». Définition réductrice qui contiendrait dans son signifié plus la rivalité conflictuelle franco-anglaise que les conflits euro-africains. Ce deuxième front défensif de Saint-Louis souvent défavorable aux Européens, caractéristique des pertes en vies humaines et des dégâts matériels (navires), se manifeste à l'extérieur du périmètre insulaire. La mobilité des navires, des personnes et des biens de l'établissement dans l'espace sénégalais à souveraineté politique plurielle, source de vitalité existentielle et de conflits avec ses voisins, doit être prise en compte dans la définition militaire de sa défense.

Inscrit dans l'économie marchande de la traite Atlantique, par sa position géostratégique, Saint-Louis du Sénégal concentrait l'essentiel de la production de l'arrière-pays africain. L'enjeu économique de son occupation fit que toute tentative visant à détruire cette substance vitale (commerce), constituait une volonté d'annihiler cet objectif de l'occupation. Attaquer le personnel, saisir la marchandise ou piller un navire de la compagnie ou de l'administration établie sur l'île, constituaient un assaut, une attaque contre l'île qui entraînait une défense, une riposte proportionnelle ou non suivant les rapports de force. Quels sont les moyens humains et matériels employés dans l'élaboration du système de défense de l'île?

Le but de cette étude est de définir la stratégie de défense d'une île, établissement européen dans un espace politique africain mouvementé au temps des rivalités coloniales autour des zones côtières africaines. Il importe de procéder, avant l'analyse des dispositifs militaires à travers les moyens humains et matériels, à une définition conceptuelle de la défense en y incluant la caractéristique du lieu (mobilité), où hommes et marchandises se déplacent

constamment. Pour mener à terme cette étude, l'exploitation, par croisement, des sources archivistiques et imprimées et de l'historiographie s'impose.

***La máquina de guerra marítima y el aparato de captura liberal (1808-1826): un análisis filosófico e histórico***

Edgar Blanco Carrero

Departamento de Filosofía de la Praxis FHE-Universidad Central de Venezuela

Grupo de Investigación de Evoluciones Metafísicas

Todos los estudios acerca de la independencia hispanoamericana han sido parciales debido a que no han explicado cómo operaron la máquina de guerra y el aparato de captura en sus aguas entre los años 1808 y 1825. Ambas tuvieron su origen en una máquina abstracta que se gestó por doble vía, el estado de cosas y estado de ideas que generó la independencia estadounidense y la revolución francesa y el estado de ideas que produjo la emergencia del liberalismo en el Reino Unido a finales del siglo XVIII. A posteriori, el estado de cosas se observó en la estabilidad estadounidense y la inestabilidad que generó la Francia Revolucionaria. La inestabilidad francesa se propagó al mar Caribe en función de la propia dinámica internacional que tuvo varias fases y se materializó como un flujo que estableció nuevos límites entre lo público y lo privado.

El establecimiento de esos nuevos límites socavó la fortaleza del poder español en América y explica el gran esfuerzo desplegado para contenerlos especialmente en el mar Caribe los flujos no autorizados hasta que la derrota en la batalla del Lago de Maracaibo le hizo difícil sostener dicho esfuerzo. La importancia del curso, para nuestros efectos, es que, en primer lugar, fue una actividad que inicialmente fue de origen privado y, en segundo lugar, fue una forma de guerrilla naval orientada a debilitar la economía hispánica.

Por ello vamos a apoyarnos en los conceptos de Gilles Deleuze y Félix Guattari sobre la máquina de guerra y el aparato de captura para exponer desde una perspectiva filosófica cómo la globalización se expresó en las aguas que bordean Iberoamérica hasta que la batalla naval del Lago de Maracaibo posibilitó la acción del aparato de captura liberal y produjo la máquina de guerra que reterritorializó a Hispanoamérica bajo un nuevo orden dentro de un proceso histórico globalizador que en la región se inició en el año 1715. Para tal fin haremos una interpretación de los conceptos de máquina de guerra y de espacios abstractos, asimismo estudiaremos la mutabilidad de la máquina de guerra hasta la batalla naval del Lago de Maracaibo y finalmente, examinaremos el aparato de captura liberal, orientado hacia la libertad de los mares y el libre comercio que servirá para comprender el estado de cosas y el estado de ideas en la región en su relación con el mar.

***The King's Navy: shipbuilding and naval policy of the Kingdom of Sardinia during the Restoration age (1815-1819)***

Mauro di Francesco

DAFiSt – Dipartimento di Antichità, Filosofia e Storia, University of Genoa

Although the history and military traditions of the House of Savoy are strongly linked to its army, starting from 1388 – the year in which the city of Nice, together with its coasts and the port of Villafranca, became part of the domains of the family – the foundations for the establishment of a small but fierce war navy, able to protect Savoyard interests also on the sea, were laid. The main tasks of the new navy consisted, at least until the beginning of the 19th century, essentially in the protection of the coast of Nice – and then also of the jagged coasts of the Kingdom of Sardinia – and in the contrast of the corsair activity, especially that coming from the Barbary Regencies of North Africa and defined as *còrso mediterraneo*, according to the denomination coined by Michel Fontenay and Alberto Tenenti to distinguish the age-old clash between the two souls of the Mediterranean, Islam and Christianity, from the corsair wars between Christian States. Like all the other maritime powers of the Mediterranean, the Savoys also opted to build their navy around the galley, which remained the undisputed capital ship of the Mediterranean for centuries and up until the 17th century. Although starting from the mid-eighteenth century some sailing ships – generally no more than two – entered service, the real leap in quality occurred during the Restoration, starting from 1815 precisely, when Genoa, with its naval know-how and the vast commercial network finally provided the House of Savoy with the possibility of creating a real war navy. Not only did the new territorial acquisition give the Savoys the possibility of investing in the construction of a good-sized navy, but the extensive and well-established commercial network of the great Genoese families provided a new and pre-eminent task for the king's ships: to protect the trade routes and enforce respect for the Savoyard flag on the sea, especially to North African corsairs, an age-old danger on Mediterranean routes. The winning solution was based on the combination of deterrence and diplomacy: a forceful action by the fleet was followed by a peace treaty, initially associated with a monetary tribute. It was thanks to the new navy – made up of frigates, corvettes, but also half-galleys and lighter ships – and to a cunning diplomatic policy, that the Kingdom of Sardinia was able to appear on the great international scene, becoming a naval power of medium level at the same time.

***The Naval Blockade of Zanzibar (1888-1889). The Anglo-German-Portuguese fleet in the fight against east-African slave trade.***

Nuno Saldanha

Faculdade de Design, Tecnologia e Comunicação/Universidade Europeia

Centro de História da Universidade de Lisboa

The naval blockade of Zanzibar developed over the course of a year, between November 1888 and October 1889, on the eastern coast of Africa, involving the territory of the Sultanate of Zanzibar, including the islands and the coast of Tanzania.

Promoted by England and the German Empire, in defense of the interests of the Imperial British East Africa Company and the Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, to which Portugal and Italy quickly joined, extending the blockade from the coast of Somalia to that of Mozambique, up to the bay of Pemba.

The main European powers developed one of the largest naval operations of the time in that region, bringing together a powerful fleet of twenty-five warships, including cruisers, corvettes, and gunboats.

With the cooperation of caliph Ibne Saíde Abuçaíde, the international squad's mission was to put an end to the slave and arms trade that was ravaging the region. In fact, with the successive abolition of slavery in African territories controlled by European powers, Zanzibar became the last stronghold for prospering traffickers, whose trade reached more than 50 thousand slaves every year, taken to Madagascar, Egypt, the Ottoman Empire, Persia, and Arabia, through the Indian Ocean, Red, Arabian and Indian Seas.

In addition to the official humanitarian objectives, there were naturally territorial, strategic, and economic interests, and the control of the different territories under their influence and ambition. The German Empire, the main promoter of the operation, intended to react to the Abushiri Revolt that threatened the German colonial administration.

Portugal, for its part, in addition to a demonstrating of strength, in accordance with the spirit of the so-called "gunboat diplomacy", also intended to ensure the recognition of the control over Mozambican territory, particularly the Bay of Tungue, in the province of Cabo Delgado, recently reconquered from the sultan, who had threatened to expand his territory to south, as far as Meninguene.

### ***Bloqueio Naval e a Revolta da Armada Brasileira (1893-94)***

Carlos Alves Lopes

Centro de História da Universidade de Lisboa

A implantação da República nos Estados Unidos do Brasil, em 1889, viria a despoletar um conjunto de conflitos internos. Contestada a governação republicana quase desde os primórdios do Governo Provisório, onde se acrescentaram graves perturbações nos Estados e no Congresso Nacional da República Federal dos Estados Unidos do Brasil, que levaria o país a mergulhar numa guerra civil, denominada Revolução Federalista de 1893-95.

Na comunicação pretendemos fazer uma abordagem sobre as forças navais estrangeiras, onde se inclui a presença da uma força naval portuguesa, presentes na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, a partir de Agosto de 1893, mas em especial sobre as questões relacionadas com o teatro de guerra em que a baía de Guanabara se transformou entre Setembro de 1893 e Março de 1894.

Ao se tomar como perspectiva a presença da Marinha portuguesa e se seguirem rumos interpretativos onde existiu a possibilidade de se colocar a mesma como uma força humanitária, para além do seu estrito vector militar, questões logísticas do transporte dos revoltosos em fuga, "os emigrados brasileiros", serão também abordadas.

Até chegarem a Lisboa, passaram por águas argentinas, do Uruguai e britânicas, processo que foi acompanhado por um conjunto de fugas e conflitos diplomáticos, mas acima de tudo por uma transformação da vontade dos brasileiros de fugir até a de ficar, num chamamento patriótico para voltarem à luta.

Esta comunicação está agregada a um programa mais amplo de Post-PhD que aprofunda questões tecnológicas, políticas, diplomáticas e económicas, instrumentais para um História Militar brasileira entre o período da implantação da República em 1889 até ao final da revolução federalista em 1895.



## **9ª Sessão / 9th Session      WORLD WAR TWO**

### ***II Guerra Mundial. Episódios de Operações Navais no Canal de Moçambique***

António Souza Sobrinho

O Canal de Moçambique, enquanto teatro de operações navais opondo as marinhas de guerra das potências do Eixo e dos países Aliados, assumiu algum relevo nos anos de 1942 e 1943, com vista ao controlo da navegação no Oceano Índico e transição para o Atlântico Sul (Rota do Cabo).

Efectuado o enquadramento da bacia do Índico no contexto geopolítico no dealbar da IIGM, são focados os interesses económicos e estratégicos das potências em conflito.

A então colónia portuguesa de Moçambique, não obstante o seu estatuto de neutralidade, viveu diversos episódios de afundamento, aprisionamento e salvamento de náufragos, para além do acolhimento e assistência em terra.

De salientar, os casos de navios italianos que procuraram refúgio em portos moçambicanos e, ainda, as trocas de nacionais das potências beligerantes que ocorreram no porto de Lourenço Marques.

O primeiro acto de guerra em águas de Moçambique deve-se ao afundamento do navio-tanque *Africa Shell*, pelo cruzador alemão *Graf Spee*, a 15 de Novembro de 1939.

Com o objectivo de limitar a potencial acção de submarinos do Eixo na região foram desencadeadas operações aero-navais e terrestres com vista à tomada pelos Aliados, da base naval de Diego-Suárez, situada no extremo Norte da Ilha de Madagáscar, à época controlada pelo Regime de Vichy.

Na sequência da batalha de Madagáscar, passaram a ser intensificadas as operações navais no Canal de Moçambique, desde logo com a chegada de submarinos japoneses à região, posteriormente seguida por submarinos alemães, as quais tiveram um relativo êxito.

Pelo impacto que causou a nível internacional, dá-se destaque ao afundamento, ao largo de Durban, do navio britânico RMS *Nova Scotia*, que transportava um elevado número de prisioneiros italianos, embarcados na Eritreia ocupada pelos britânicos, e ainda as subsequentes acções de socorro e salvamento dos náufragos realizadas pelo Aviso de 2 classe, NRP Afonso de Albuquerque.

É também feita referência às acções de espionagem e contra-espionagem desenvolvidas por súbditos alemães, italianos e britânicos e ainda aos apoios de que gozavam por parte da população Afrikander, na União Sul-Africana.

Uma hipotética invasão do território da União Sul-Africana, por forças do Eixo através do porto de Lourenço Marques (Moçambique) mereceu por parte do Governo-geral de Moçambique uma actuação ponderada face aos recursos limitados de que aquele dispunha, procurando garantir a neutralidade do território e da população residente.

### ***A Defesa dos arquipélagos Atlânticos: O caso de Cabo Verde***

Augusto Salgado

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

Centro de História da Universidade de Lisboa

Despite its strategic position, the events that took place during both world wars in the Cape Verde archipelago have been neglected for several reasons. The heritage has been decaying throughout the years because, at the time, it was a Portuguese colony. And, as a colony, the heritage from that period is seen not as part of the new nation born in 1974; for Portugal, it is a period many do not want to discuss. Because of this, the Cultural Heritage, either material or immaterial, has been left almost orphan, or double orphan, as we will see.

On the first of November 1917, a German U-boat sunk two Brazilian merchant ships in the harbour, on a sequence of several other attacks on the other Portuguese Atlantic archipelagos – Madeira, twice and the Azores. Although the archipelago did not lose its strategic importance, between wars, little was done by Portugal, at the time the colonial nation, to increase its military defence capabilities, mainly in Mindelo's harbour, Porto Grande. Furthermore, with the beginning of WWII, Portugal assumed a Neutral position, and there were no major known incidents on the Islands, despite the intense German submarine activity in the area. Still, in 1941, Lisbon again increased the Atlantic Islands' defences, including Mindelo. The tangible and intangible heritage linked to these war periods is the core of this presentation.

### ***Midway. A batalha decisiva?***

Francisco Vaz

A Segunda Guerra Mundial, que na verdade foi a primeira que se estendeu a todo o globo, foi tão imensa que, para ser entendida mais facilmente se pode dividir em cinco grandes (e interrelacionados) teatros de operação. Assim, o primeiro iniciado em 1937 e que durou até 1945, foi uma gigantesca guerra terrestre que assolou grande parte da China, na qual o Exército Imperial Japonês empenhou mais de um milhão de homens para esmagar os nacionalistas chineses que por sua vez tentavam esmagar os comunistas.

No Atlântico, no Mediterrâneo e na Europa, a guerra entre Grã-Bretanha e os seus Aliados contra a Alemanha nazi, foi iniciada após a invasão da Polónia em Setembro de 1939.

A partir de 1941, um combate terrestre titânico ocorreu ao longo de toda a frente ocidental da União Soviética numa luta de vida ou de morte entre a Wehrmacht e o Exército Vermelho. A operação BARBAROSA implicou, apenas no seu início, o confronto entre cerca de três milhões de alemães e seus aliados contra cinco milhões de soviéticos.

No Oriente o ataque surpresa do Japão a o Havai e às Filipinas em Dezembro de 1941, levou os EUA a entrar formalmente na guerra tornando a verdadeiramente planetária. Os combates na região da Ásia Pacífico foram protagonizados principalmente por forças americanas e forças do Império do Japão.

A partir de 1943 uma grande campanha aérea britânico-americana de bombardeamento estratégico foi desencadeada contra o território do Terceiro Reich a partir de centenas de bases aéreas britânicas (e mais tarde siciliano-italianas), constituindo outro grande teatro de guerra.

Todos estes cinco teatros estiveram interligados, em maior ou menor grau, por obrigarem ao estabelecimento de prioridades de atribuição de recursos estratégicos. Esta comunicação tem por objectivo evidenciar a importância dos combates no teatro do Pacífico, em particular a batalha de Midway e as suas consequências na estratégia global dos Aliados na Segunda Guerra Mundial.



## **10ª Sessão / 10th Session    COLD WAR**

### ***The Remarkable NC-4***

John P. Cann

National Security Studies at Marine Corps University

Academia de Marinha

The U.S. Navy achieved the first transatlantic flight with its NC-4 aircraft in 1919, eight years before the 1927 Charles Lindbergh Atlantic crossing, and three years before the 1922 Gago Coutinho and Sacadura Cabral crossing of the South Atlantic. The Navy wanted to prove the capability of the airplane as a transoceanic weapon as well as the technology involved in its design and operation.

The initial aircraft that the U.S. Navy purchased from the Curtiss Aircraft and Engine Company in 1911 were not far advanced technologically over the Wright Flyer of 1903. Yet over the next seven years the Navy would succeed in rapidly advancing the state of the art in aeronautical engineering to the point that it was able to design and build an aircraft capable of self-deploying across the Atlantic. This aircraft, the NC-4, represented an enormous leap in technology.

Conceived during the First World War, the NC class of flying boats, popularly known as "Nancy Boats," was intended to meet a U.S. Navy requirement for extended range aircraft for anti-submarine patrol. An important design consideration of the NC class held that these aircraft be capable of flying under their own power from the continental United States to the

European war zone and conduct antisubmarine operations there. The German U-boat offensive at the time was sinking close to one million tons of Allied shipping every month. So here, we will address the technological advances that enabled the construction and flight of the NC-4 before we trace its adventurous and successful flight across the Atlantic. The NC-4 proved to be the forerunner of such famous and successful antisubmarine aircraft as the Consolidated PBV *Catalina*, The Lockheed P-2V *Neptune*, the Lockheed P-3 *Orion*, and the Boeing P-8 *Poseidon*.

### ***A importância da recriação dos fuzileiros na preparação para a guerra colonial***

Marlene Matos

Centro de Investigação Naval, Escola Naval

A apresentação que se propõe tem como objeto de estudo a recriação dos fuzileiros pela Marinha em 1961, no contexto de preparação para a guerra colonial portuguesa. O seu objetivo é atualizar a importância estratégica que esta decisão teve para a guerra colonial. O contributo dos fuzileiros não se cingiu apenas ao aspeto operacional, mas abarcou também “o relacionamento com as populações locais, deixando marcas indeléveis e laços que ainda hoje se mantêm”.

Na sequência da independência da colónia francesa da Guiné, em 1958, as autoridades portuguesas começam a temer pela soberania nacional da homónima província ultramarina portuguesa e decidem tomar providências.

Sanches de Baêna refere que, em 24 de outubro de 1958, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas enviou um memorando ao Estado-Maior da Armada que refletia essa preocupação e sugeria a conveniência de a Marinha avaliar os meios marítimos e fluviais localmente existentes e “estudar as possibilidades de cooperação terrestre quer em serviços para transportes, reabastecimentos e evacuações, quer em patrulhamentos”.

Em resposta a esse repto, o Comodoro Roboredo e Silva, Subchefe do Estado-Maior da Armada, na Informação n.º 29, de janeiro de 1960, preconiza, entre outras medidas, “... a organização de uma pequena força de marinheiros, com a constituição do pelotão de atiradores, destinado a operações de comandos e desembarques.” e o estudo da criação de um Centro de Instrução para a preparação do pessoal a ela adstrito.

Após insistência e reforço do seu ponto de vista, que já vinha acalentando desde 1956, Roboredo e Silva viu a Informação despachada favoravelmente em 20 de abril de 1960, conseguindo que entre 22 de agosto e 30 de setembro desse mesmo ano tenham sido enviados quatro militares ao Command Course do Infantry Training Centre of Royal Marines, em Inglaterra.

## ***As Guerras de África (1961-1974). Como a Marinha se preparou para o conflito***

José Manuel Maia

Instituto Universitário Militar (UPM-IUM)

Academia de Marinha

Depois da II Guerra Mundial algumas nações atlânticas criaram uma organização defensiva – North Atlantic Treaty Organization ou NATO – da qual Portugal foi um dos fundadores, com base no interesse estratégico que era reconhecido aos Açores. Esse facto traduziu-se num enorme progresso para a Marinha que recebeu diversos tipos de navios e de novas tecnologias, mas também para a aprendizagem de novos procedimentos operacionais. Porém, a II Guerra Mundial também conduziu a uma onda libertadora dos territórios coloniais das diferentes potências e esse movimento a que se chamou “ventos de mudança”, foi um alerta para Portugal que tratou de fazer alterações constitucionais, passando a designar o seu Império Colonial e as suas colónias referidas na Constituição de 1933, pela designação de Ultramar e províncias ultramarinas, mas essa alteração não teve substância.

Quando em 1955 se reuniu a Conferência de Bandung e as chamadas nações não-alinhadas reclamaram o direito dos povos colonizados à autodeterminação e independência, Portugal passou a estar sob grande pressão internacional. Nesse mesmo ano foi admitido como membro das Nações Unidas, enquanto internamente se começaram a formar movimentos reivindicando o direito das colónias portuguesas à autodeterminação e independência. A pressão internacional, sobretudo nas Nações Unidas, a pressão interna feita pelos embrionários movimentos de libertação e até a oposição ao regime de Salazar, eram indícios suficientes para alertar que um conflito armado estava no horizonte.

A Marinha, dada a sua natureza operacional, e como resposta às exigências da guerra de guerrilha que se aproximava nos seus territórios africanos, teve necessidade de se adaptar ao cenário que se desenhava, que diferia substancialmente das doutrinas que por via da NATO vinha absorvendo. Era necessário conhecer o cenário operacional, preparar pessoal e integrar os meios navais necessários para o cumprimento das missões que lhe viriam a ser atribuídas e, ao mesmo tempo, continuar com a participação activa na NATO, por interesse militar, mas sobretudo político. Assim se preparou a Marinha para cumprir os seus objetivos previamente estabelecidos: dominar as linhas de comunicação marítimas costeiras e fluviais, apoiar os outros ramos das Forças Armadas e as populações com a sua capacidade de transporte e projetar forças militares em terra.

Quando em Março de 1961 começou a luta armada em Angola, pode afirmar-se que a Marinha se tinha atempadamente preparado para cumprir as suas missões.

## ***Present at the Creation—The U.S. Cold War Maritime Strategy***

Stanley Byron Weeks

Science Applications International Corporation (SAIC), Bethesda, MD. USA

I was the first Maritime Strategy Action Officer on the Chief of Naval Operations Staff, Strategic Concepts Group (OP-603), in late 1982 and early 1983. In this capacity, I was the principal

drafter of the USN Maritime Strategy approved in early October 1982 by the CNO and his Deputies, and then blessed by Secretary of the Navy John Lehman early the following month. I provided my inputs in 1985 to Dr. John Hattendorf of the US Naval War College as he wrote the (then-Secret) background and history of that Maritime Strategy. That history was finally declassified and published in 2004 as NWC Newport Paper 19. Meanwhile, after 1983 I returned to sea duty and then in 1985-86 to a senior State Department exchange officer posting handling NATO, nuclear, and arms control issues. I then went to Command of new Destroyer DD-997, Admiral's Flagship for Baltic Operations (1987) and for NATO's Standing Naval Force Atlantic (1988), and then finished my Navy career as a Professor of Strategy at the US National War College. After 1990 I had a 33-year-to-present subsequent senior analyst career at Science Applications International Corporation (SAIC) including extensive work on strategic and naval issues for US Pacific, Atlantic, and Central Commands, as well as the US Navy. There (and also part time after 2007 at the DOD's think tank Institute for Defense Analyses (IDA) and the Navy's Center for Naval Analyses (CNA)) my work focused increasingly on the Pacific region (future force posture, allied/partner relations, and missile defense), though I continued to visit and maintain contacts to work on selected Russia issues. But for the past two decades, much of my work has focused on sensitive China issues.

Thus, it is that your *War at Sea International Congress* would provide me for the first time an opportunity to reflect upon and share more widely the strategic and policy aspects of US/NATO maritime cooperation, and how this experience influenced the original Maritime Strategy which I drafted.



## **CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO / CLOSING CONFERENCE**

### ***A Guerra no Mar na Edificação dos Sistemas Mundiais Contemporâneos***

António Telo

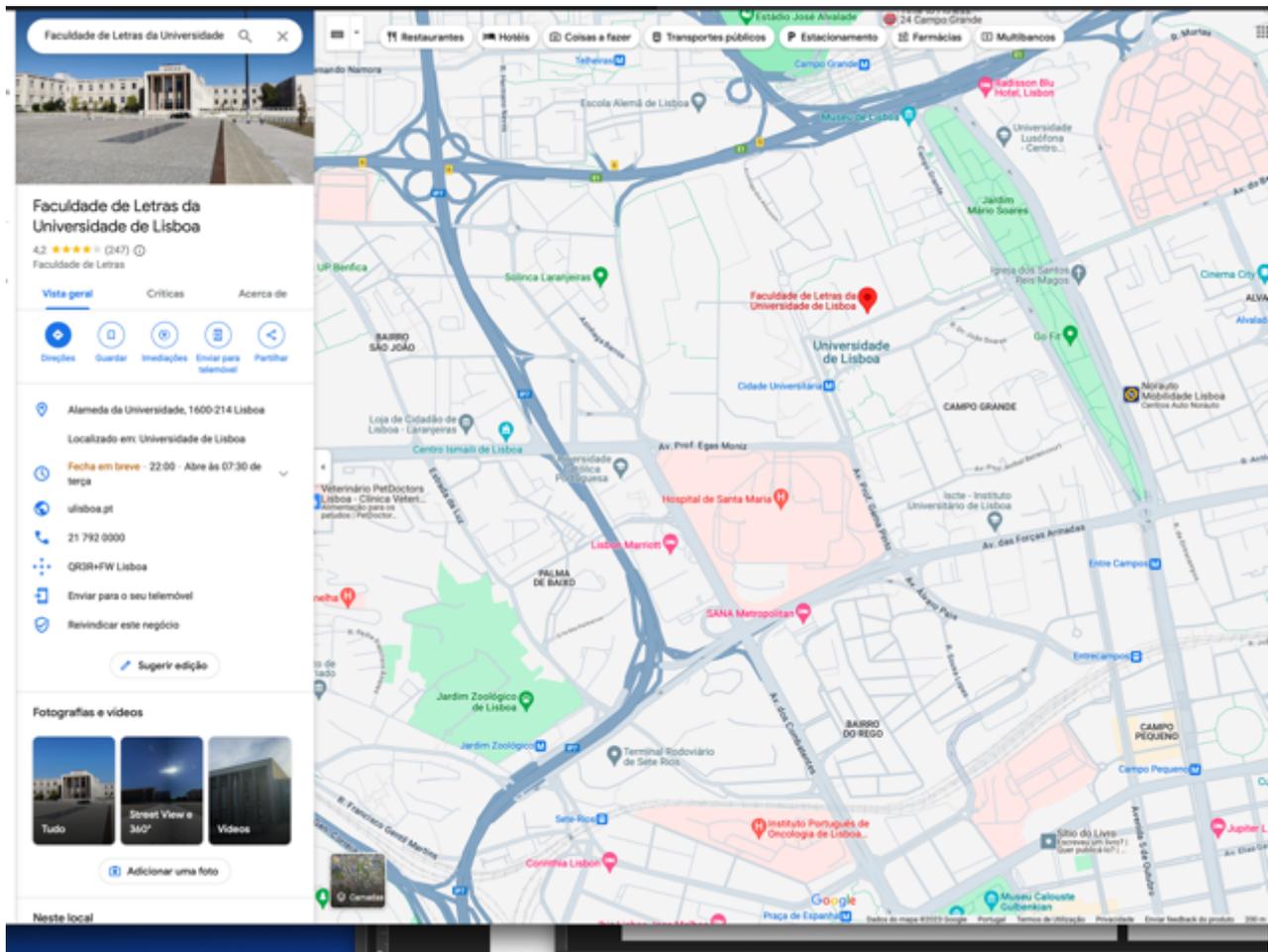
Professor Catedrático da Academia Militar (Reformado)

# WAR @ SEA

## LOCAL DA REUNIÃO / MEETING PLACE

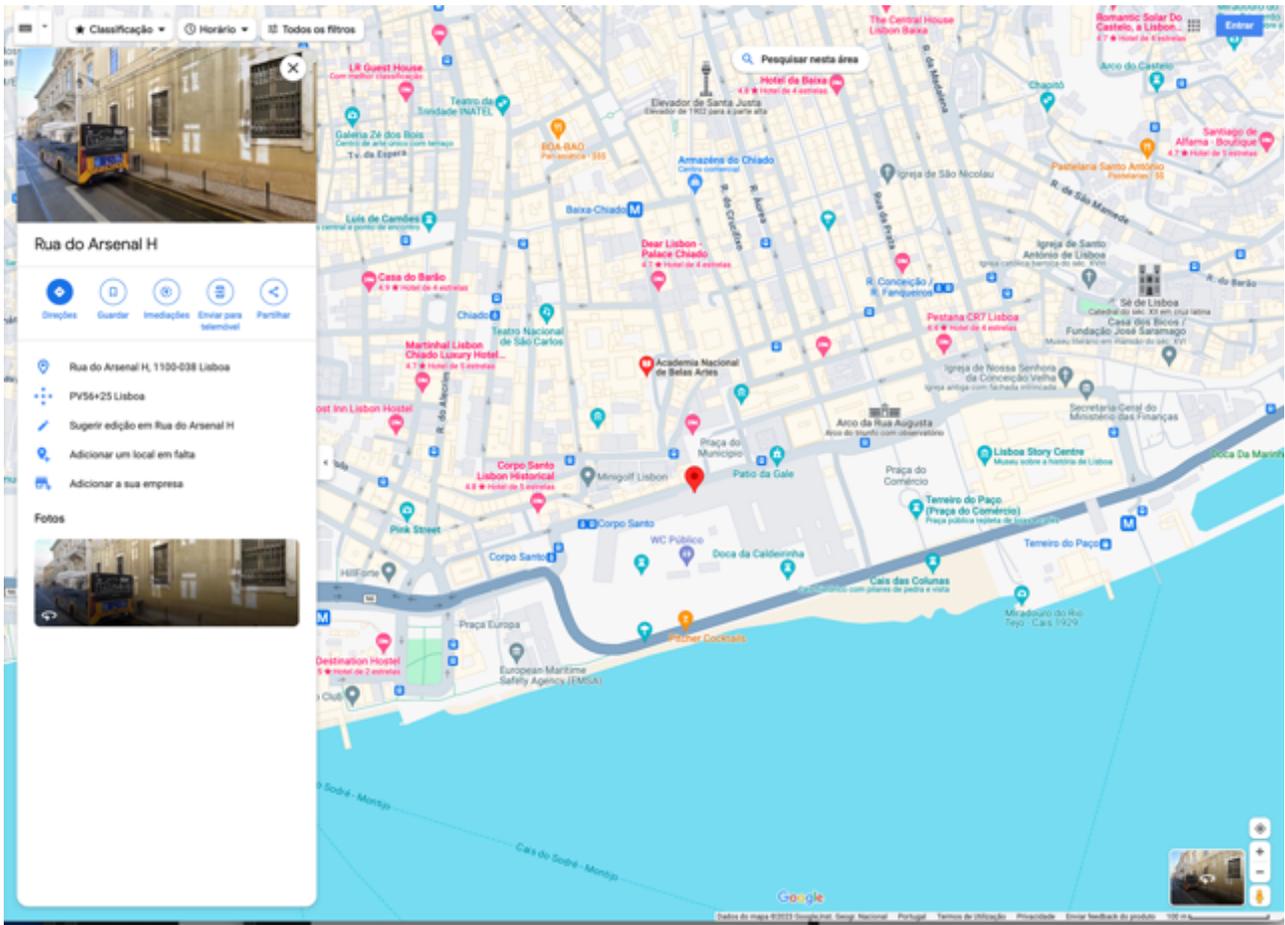
- Dias 5 e 6 Dezembro

Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa  
Sala B112.D (junto biblioteca) / Room B112.D (near the library)



- Dias 7 Dezembro

Academia de Marinha



## ZOOM MEETINGS / ONLINE MEETINGS

- 5 Dezembro / December: <https://videoconf-colibri.zoom.us/j/98010356644>

ID da reunião: 980 1035 6644

- 6 Dezembro / December: <https://videoconf-colibri.zoom.us/j/99700567957>

ID da reunião: 997 0056 7957

- 7 Dezembro / December: <https://videoconf-colibri.zoom.us/j/95034445397>

ID da reunião: 950 3444 5397

## INSCRIÇÕES NÃO PALESTRANTES / REGISTRATIONS NON-SPEAKERS

<https://show.forms.app/waratsea2324/waitlist-registration-form>