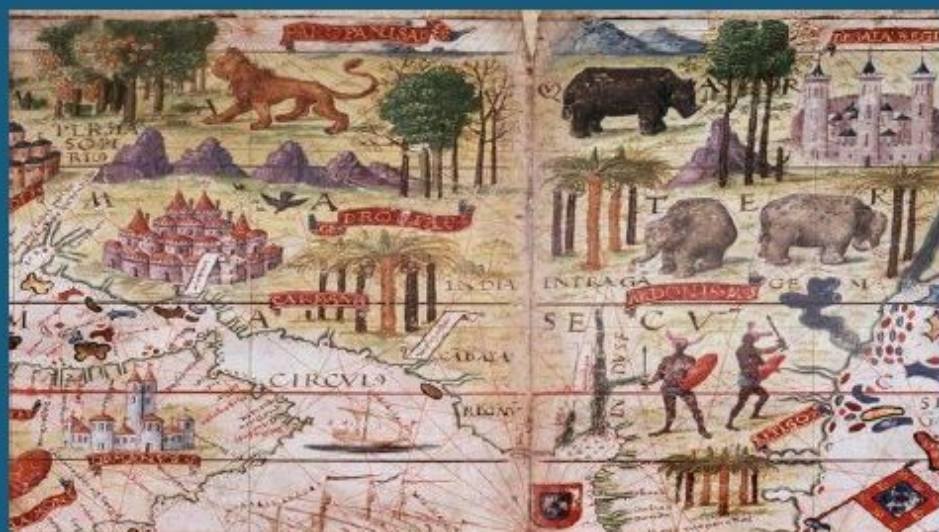


O Mar como espaço de encontros: A Europa e o Oriente

The Sea as a Space for Encounters: Europe and Asia

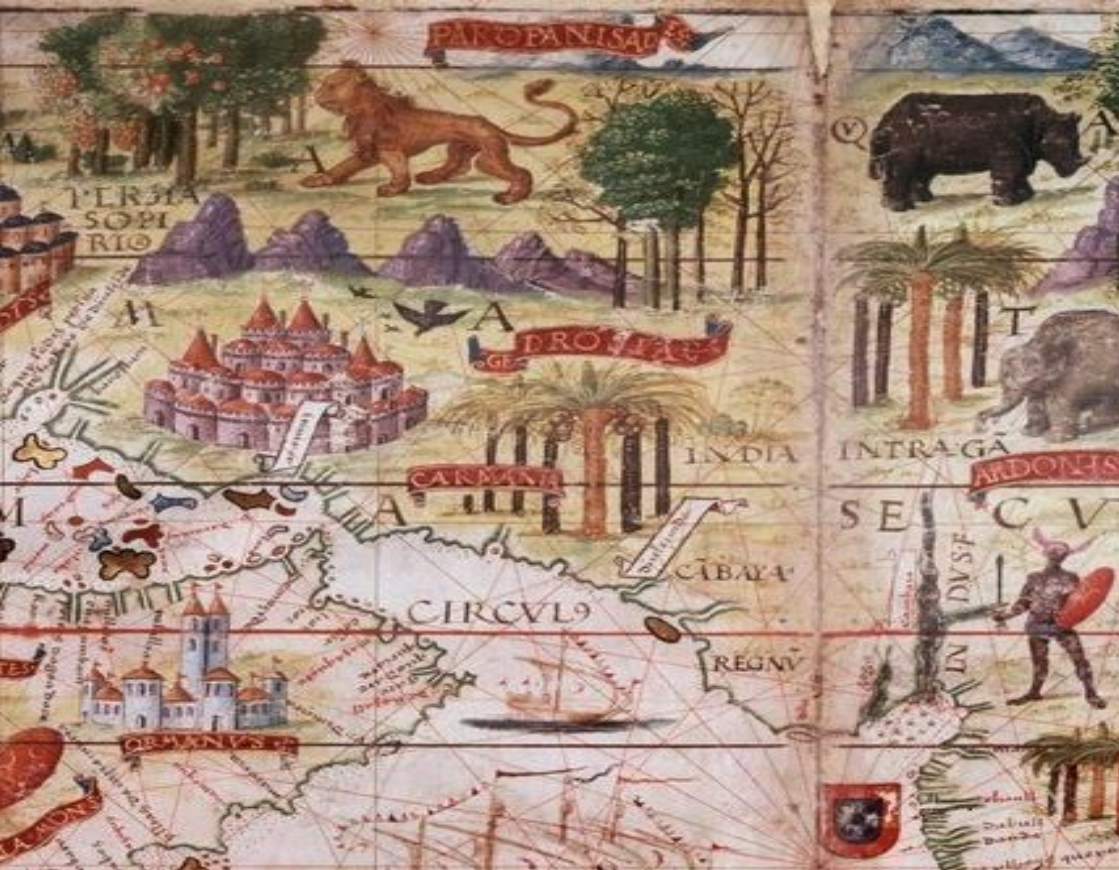
IV SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DO ORIENTE
IV INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON THE HISTORY OF ASIA



AUDITÓRIO ALMIRANTE ROGÉRIO D'OLIVEIRA
ACADEMIA DE MARINHA

25,26 e 27 NOVEMBRO DE 2025
25,26 and 27 NOVEMBER 2025





FICHA TÉCNICA

Título: IV Simpósio Internacional de História do Oriente.

O Mar como espaço de encontros: A Europa e o Oriente.

Coordenação: Ana Paula Avelar | Marília dos Santos Lopes

Organização e revisão: António Mano Loução | Caetano Augusta Silveira
| Paulo Silva Varela | Sónia Aires Lima

Capa: Lopo Homem-Reinéis. *Atlas de 1519*. Fol. 2R. Bibliothèque Nationale, Peru.

ISBN: 978-972-781-190-8

Data: 25, 26 e 27 de novembro de 2025



COMISSÃO ORGANIZADORA | ORGANIZING COMMITTEE

PRESIDENTE | PRESIDENT

José Manuel Silva Carreira

SECRETÁRIO | SECRETARY

Caetano Augusta Silveira

VOGAIS | MEMBERS

Ana Paula Avelar

António Mano Loução

Marília dos Santos Lopes

Paulo Silva Varela

Sónia Aires Lima

COMISSÃO CIENTÍFICA | SCIENTIFIC COMMITTEE

PRESIDENTE | PRESIDENT

Ana Paula Avelar

SECRETÁRIO | SECRETARY

Caetano Augusta Silveira

VOGAIS | MEMBERS

António Costa Canas

Carmen Mendes

João Teles e Cunha

Jorge Semedo de Matos

José Malhão Pereira

José Manuel Horta

Marília dos Santos Lopes

Roderich Ptak

Vítor Gaspar Rodrigues

APRESENTAÇÃO

Iniciando um novo ciclo na problematização de como o mar foi e é um meio propiciador e instrumental para o encontro de povos, troca de conhecimentos e intercâmbios culturais, neste ano de 2025 iremos desenvolver a nossa reflexão em torno de como ao longo dos séculos se estabeleceram os contactos, encontros, desencontros entre os espaços europeus e asiáticos. Os mares da Ásia permitiram desde os tempos mais remotos o estabelecimento e consolidação de múltiplas redes e comunidades tecnológicas, económicas, sociais, políticas culturais ...

O IV Simpósio Internacional de História do Oriente, organizado pela Academia de Marinha, através da sua Classe de História Marítima, subordinado ao tema *O Mar como espaço de encontros: A Europa e o Oriente*, decorrerá em Lisboa, no Auditório “Almirante Rogério de Oliveira” no próximo mês de novembro, nos dias 25, 26 e 27 de novembro em que se debaterão os seguintes tópicos:

- Do conceito de Mares da Ásia e a arte de navegar;
- Viagens da Europa para o Oriente;
- Interações culturais e tecnológicas;
- Impactos económicos, sociais e político-militares.

PRESENTATION

Embarking on a new cycle of inquiry into how the sea has historically functioned - and continues to function - as a conduit for the convergence of peoples, the exchange of knowledge, and cultural interaction, in 2025 we will focus our reflections on the establishment of contacts, encounters, and mis-encounters between European and Asian realms throughout the centuries. The seas of Asia have, since time immemorial, underpinned the formation and consolidation of diverse networks and communities spanning technological, economic, social, political, and cultural spheres.

The IV International Symposium on the History of Asia, organised by the Maritime Academy through its Maritime History Class and held under the theme *The Sea as a Space for Encounters: Europe and Asia*, will take place in Lisbon at the “Almirante Rogério de Oliveira” Auditorium from 25 to 27 November 2025.

The symposium will address the following topics:

- The concept of the Asian Seas and the art of navigation;
- Voyages from Europe to Asia;
- Cultural and technological interactions;
- Economical, social, and political-military impacts.

PROGRAMA | PROGRAMME

25 DE NOVEMBRO DE 2025

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 Pedro Sousa Costa

Palavras de abertura | *Opening remarks*

Vice-almirante José Manuel Silva Carreira, Presidente da Academia de Marinha

10:20 Palavras das Coordenadoras do Simpósio / *Words from the Symposium Coordinators*

Lançamento da obra *Das rotas oceânicas: Do Atlântico aos “Mares” da Ásia*

10:30 Conferência de Abertura | *Opening lecture*

MACAU: PLATAFORMA MARÍTIMA E CULTURAL ENTRE A CHINA E O MUNDO LUSÓFONO

Carmen Amado Mendes

11:00 Intervalo | *Coffee break*

1ª SESSÃO | 1st SESSION |

1ª Mesa | Panel ..Dos Mares da Ásia, da arte de navegar e interações tecnológicas

Presidente | *Moderator: Comodoro Luís Bronze Carvalho*

11:15 **CONTRIBUTOS DE JACINTO JOSÉ PAGANINO PARA A CARTOGRAFIA, NAVEGAÇÃO E ROTEIRÍSTICA**

António Costa Canas

11:35 **OS MARES DA ÁSIA: DA CONCEPÇÃO DE MARE CLAUSUM À LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO**

Pedro Caridade de Freitas

11:55 **À DESCOBERTA DOS PORTOS MARÍTIMOS ORIENTAIS**

Marília dos Santos Lopes

12:15 Debate | *Discussion*

12:35 Almoço | *Lunch break*

PROGRAMA | PROGRAMME

2ª SESSÃO | 2nd SESSION |

2ª Mesa | *Panel.....Viagens da Europa para o Oriente*

Presidente | *Moderator: António Costa Canas*

15.00 DA EUROPA AO LEVANTE. A PEREGRINAÇÃO POR MAR COMO PROVA DE FÉ E PONTE POR EXCELÊNCIA PARA O CONTACTO COM O OUTRO RELIGIOSO

Paulo Catarino Lopes

15.20 DE ROMA ATÉ COSTANTINOPLA. DE LISBOA ATÉ COCHIM. O PERCURSO DO GENOVÊS NICOLAO PIETRO COCCINO (SÉC. XVI)

Nunziatella Alessandrini

15:40 FIGURAS DO OUTRO: ORIENTALISMO EM *THE TALISMAN* (1825) DE SIR WALTER SCOTT

Sónia Aires Lima

16.00 400 ANOS DE PORTUGUESES NO TIBETE: DO MAR AO TETO DO MUNDO” PARA UMA BIOGRAFIA GLOBAL DE ANTÓNIO DE ANDRADE (1580-1634), SJ

José Raimundo Noras

16:20 Debate | *Discussion*

16.35 Intervalo | *Coffee break*

3ª SESSÃO |3rd SESSION |

3ª Mesa | *Panel.....Interações culturais*

Presidente | *Moderator: Marília Lopes*

16.50 ‘GHOST IN THE SEA’ BY MUSQUIQUI CHIHYINGA UM LUGAR DE ENCONTRO ATRAVÉS DE SOM E MEMÓRIA

Mário J. Avelar

17.10 ÓPERA E ORIENTALISMO: ESTÉTICA, PODER E REPRESENTAÇÃO

João Andrade Nunes

17.30 SONS DO ÍNDICO EM MOÇAMBIQUE: MEMÓRIAS DA ESCUTA DE MÚSICA DE FILME INDIANO

Catarina Valdigem

17.50 Debate | *Discussion*

18.05 Final dos trabalhos | *End of Session*

PROGRAMA | PROGRAMME

26 DE NOVEMBRO DE 2025

4ª SESSÃO | 4th SESSION |

4ª Mesa | Panel.....Impactos económicos, sociais, político e militares

Presidente | Moderator: Ana Paula Avelar

10:00 MERCADOS E MERCADORIAS NO ESPAÇO ÍNDICO EM 1503/04 EM FONTES ALEMÃS

Jürgen Pohle

10:20 DE FRUTO LOCAL A UMA MARAVILHA PAN-TROPICAL. AS TRAVESSIAS OCEÂNICAS DO ANANÁS NOS SÉCULOS XVI-XVII

Teresa Nobre de Carvalho

10:40 O LEGADO DAS EXPEDIÇÕES DE ZHENG HE NA ESTRATÉGIA NAVAL MODERNA DA CHINA

Patricia Alexandra Marrafa

11:00 KOREANS' CONTACT WITH PORTUGAL AND CULTURAL ACCEPTANCE - 16TH CENTURY - EARLY 20TH CENTURY

Kang-Hyun JOO

11:20 Debate | Discussion

11:30 Intervalo | Coffee break

5ª SESSÃO | 5th SESSION |

5ª Mesa | Panel Dos Mares da Ásia, a arte de navegar e interações tecnológicas

Presidente | Moderator: Teresa Nobre de Carvalho

11:40 O IMPÉRIO ROMANO E O OCEANO ÍNDICO: NAVEGAÇÃO, COMÉRCIO E IDEOLOGIA

Vasco Gil da Cruz Soares Mantas

12:00 A UNIÃO IBÉRICA E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS CARTOGRÁFICAS NO SUESTE ASIÁTICO E ÁSIA ORIENTAL

Miguel Rodrigues Lourenço

12:20 THE STRATEGIC IMPORTANCE OF GWADAR THROUGH TIME: A PORT OF CONTENTION FROM ANCIENT ERAS TO MODERN GEOPOLITICS (WITH EUROPEAN PARALLELS)

Tiago Botelho dos Santos

12:40 SCIENCE AT SEA: MARITIME KNOWLEDGE AND CROSS-CULTURAL EXCHANGE FROM KÄMPFER TO THE ROYAL NAVY

Padej Kumlertsakul

13.00 Debate | Discussion

13: 10 Almoço | Lunch Break

PROGRAMA | PROGRAMME

6.ª SESSÃO | 6th SESSION |

6ª Mesa | Panel *Viagens da Europa para o Oriente*

Presidente | *Moderator: João Teles e Cunha*

15:00 QUEM VAI AO MAR AVIA-SE EM TERRA: A FIRMA GOESA DOS MHAMAI KAMAT E O ABASTECIMENTO DOS NAVIOS MERCANTES EM TEMPOS DE PAZ E GUERRA (SÉCULO XVIII)

Ernestina Carreira

15:20 ALGUMAS NOTAS SOBRE A CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE FRANCIS DRAKE (1577-1580)

Rui Manuel Loureiro

15:40 A ÍNDIA FINISSECLAR, NA ESCRITA DE VIAGEM DE ANTÓNIO LOPES MENDES

Ana Paula Avelar

16:00 RECORDAÇÕES DE VIAGEM LUSO-BRASILEIRAS À CHINA EM FINAIS DO SÉCULO XIX

Bruno Pontes Motta

16:20 Debate | Discussion

16:30 Intervalo | Coffee break

7ª SESSÃO | 7th SESSION |

7ª Mesa | Panel *Interações Culturais*

Presidente | *Moderator: Paulo de Assunção*

16:40 A PRIMEIRA BÍBLIA EM PORTUGUÊS COMO PRODUTO INTERCULTURAL DOS MARES ORIENTAIS: FONTES TEXTUAIS, MÉTODO DE TRADUÇÃO E PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO

Luis Henrique Menezes Fernandes

17:00 FILOSOFIA E LENDAS DO MAR A ORIENTE NO PENSAMENTO CONTEMPORÂNEO PORTUGUÊS E MACAENSE

Ana Cristina Ferreira de Almeida Alves

17:20 SER HOMEM PERANTE A MORTE: A MASCULINIDADE EM SITUAÇÕES DE PERIGO NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA

Carlos Silva

17:40 Debate | Discussion

18:00 Final dos trabalhos | End of Session

PROGRAMA | PROGRAMME

27 DE NOVEMBRO DE 2025

8.ª SESSÃO | 8th SESSION |

8ª Mesa | Panel *Dos Mares, da Arte de Navegar e das interações Tecnológicas*

Presidente | Moderator: *Paulo Santos*

10:00 DE TESSEL A SETÚBAL (1655): A PRIMEIRA ETAPA DA VIAGEM DE INÁCIO HARTOGHVELT RUMO AO ORIENTE

Carlota Simões

10:20 ENTRE O TEJO E O GANGES, O CAPIBARIBE: COSTA BRASILEIRA COMO PONTO INTERMEDIÁRIO DA CARREIRA DA ÍNDIA (SÉC. XVII-XVIII)

Maria do Carmo Oliveira da Silva Neta

10:40 CONSTRUÇÃO NAVAL NA ÍNDIA PORTUGUESA NO SÉCULO XVIII: ESTALEIROS DE GOA, DAMÃO E DIU, OS CONSTRUTORES, E NAVIOS DA ARMADA REAL

Nuno Saldanha

11:00 THE MAKING OF A MARITIME REVOLUTION: ANALYSING THE ROLE OF SOUTHEAST ASIAN CHINESE MARITIME NETWORKS AND SINO-EUROPEAN SHIPPING COMPETITION IN THE 1911 REVOLUTION

Diogo Borges

11:20 Debate | Discussion

11:20 Intervalo | Coffee break

9.ª SESSÃO | 9th SESSION |

9ª Mesa | Panel *Impactos económicos, sociais, político e militares*

Presidente | Moderator *Carlota Simões*

11:45 UM VICE-REI DEFENDE-SE: MATIAS DE ALBUQUERQUE E A ESTRATÉGIA NAVAL NO GOVERNO DO ESTADO DA ÍNDIA (1591–1597)

Amândio J. M. Barros

12:05 PARECER DE 1546 SOBRE A DEFESA DE DIU E SIGNIFICADO DA EXPRESSÃO “FORTALEZA ROQUEIRA”.

Fernando Gomes Pedrosa

12:25 “PARA QUE LAS COSAS DE LA INDIA Y BRASIL SE HAGAN A TEMPO”: INSTRUÇÕES PARA O PROCURADOR JESUÍTA E O CONTROLO DAS MISSÕES ULTRAMARINAS A PARTIR DE LISBOA (1573- 1581)

Diogo Reis Pereira

12:45 A GOVERNAÇÃO DO CAPITÃO-GENERAL BALTAZAR PEREIRA DO LAGO – «O POMBAL» DE MOÇAMBIQUE (1765 -1779)

João Abel da Fonseca

13:05 Debate | Discussion

13:20 Almoço | Lunch break

PROGRAMA | PROGRAMME

10ª SESSÃO | 10th SESSION |

10ª Mesa | Panel Interações culturais

Presidente | Moderator: Amândio Barros

15:00 PARA CUIDADO DOS LUGARES SANTOS: VIAGENS ENTRE LISBOA E JERUSALÉM (1691-1833)

António Marques Rodrigues

15:20 ORIENTES, “AVENTURA” E INVESTIGAÇÃO: PERCEPÇÕES DE GILBERTO FREYRE SOBRE O “ULTRAMAR PORTUGUÊS NO INÍCIO DOS ANOS 1950”.

Arlindo José Reis de Souza

15:40 ESCRITA E REESCRITA DO PARADOXO DO MANDARIM NO SÉCULO XIX

Chantal Louchet

16:00 Debate | Discussion

16.10 Intervalo | Coffee break

11ª SESSÃO | 11th SESSION |

11ª Mesa | Panel Interações culturais

Presidente | Moderator: Vítor Rodrigues

16:20 A PRESENÇA PORTUGUESA EM GÔA NO SÉCULO XVI

Paulo Filipe da Graça Barreiro

16:40 CLIO À DISTÂNCIA: JOSÉ FREIRE MONTERROIO DE MASCARENHAS E A ESCRITA DAS EPANÁFORAS ÍNDICAS

João Teles e Cunha

17:00 A DINÂMICA DA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS DA CHINA NOS PERIÓDICOS PUBLICADOS NO BRASIL NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Paulo de Assunção

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 Jorge Nobre de Sousa**

Conferência de Encerramento | Closing lecture

RUMBO A LOS MARES DE ASIA. ESPAÑA EN EXTREMO ORIENTE; CARTOGRAFÍA Y TOPONIMIA

Mariano Cuesta Domingo

Palavras finais | *Closing remarks* Professora Doutora Ana Paula Avelar (Presidente da Comissão Científica) e Vice-almirante José Manuel Silva Carreira (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 mesa haverá um período para debate.

ALMOÇOS

Ao longo dos três dias do Simpósio, os conferencistas e os participantes inscritos poderão almoçar nas Instalações Centrais de Marinha (ICM), bastando para isso obter a respetiva senha no Secretariado durante a manhã **de cada dia**.

LIVRO DO SIMPÓSIO

O artigo, que será revisto por pares, deverá ser formatado seguindo as **normas bibliográficas adotadas 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 2026, não devendo exceder os 70 mil (70 000) caracteres.

INFORMAÇÕES

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

GENERAL INFORMATION

PRESENTATIONS

Each presentation will last 20 minutes, except for the opening and closing lectures, which will each be 30 minutes long. A discussion period will follow each panel.

LUNCHES

Throughout the three days of the Symposium, lecturers and registered participants will be able to have lunch at the Instalações Centrais de Marinha (ICM) – Mess. Lunch tickets may be requested at the Secretariat during the morning of each day. .

SYMPOSIUM BOOK

The written text, which will undergo peer review, should be **formatted according to the style norms** adopted by the Academia de Marinha, submitted in digital format by the end of February 2026, and **must not exceed 70,000 characters**. More information is available at: <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx>

INFORMATIONS

Further information is available on the Academia de Marinha's website (www.academia.marinha.pt) or by calling +351 210 984 707 / 708 / 709 / 710.

CONFERENCISTAS | SPEAKERS

Amândio Barros
Ana Cristina Ferreira de Almeida Alves
Ana Paula Avelar
António Costa Canas
António Marques Rodrigues
Arlindo José Reis de Souza
Bruno Pontes Motta
Carlos Silva
Carlota Simões
Carmen Amado Mendes
Catarina Valdigem
Chantal Louchet
Diogo Borges
Diogo Reis Pereira
Ernestina Carreira
Fernando Gomes Pedrosa
João Abel da Fonseca
João Andrade Nunes
João Teles e Cunha
José Raimundo Noras
Jürgen Pohle
Kang-Hyun JOO
Luís Henrique Menezes Fernandes
Maria do Carmo Oliveira da Silva Neta
Mariano Cuesta Domingo
Marília dos Santos Lopes
Mário J. Avelar
Miguel Rodrigues Lourenço
Nuno Saldanha
Nunziatella Alessandrini
Padej Kumlertsakul
Patrícia Alexandra Marrafa
Paulo Catarino Lopes
Paulo de Assunção
Paulo Graça Barreiro
Pedro Caridade de Freitas
Rui Manuel Loureiro
Sónia Aires Lima
Teresa Nobre de Carvalho
Tiago Botelho dos Santos
Vasco Gil da Cruz Soares Mantas



Amândio Barros

- Filiação institucional: Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto. (IPP)
- Áreas de investigação: História Marítima
- Publicações: *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares da Época Moderna* (2016)
- Membro Efetivo da Academia de Marinha (Classe de História Marítima).



UM VICE-REI DEFENDE-SE: MATIAS DE ALBUQUERQUE E A ESTRATÉGIA NAVAL NO GOVERNO DO ESTADO DA ÍNDIA (1591–1597)

Esta comunicação propõe uma reavaliação do vice-reinado de Matias de Albuquerque no Estado da Índia (1591–1597), com ênfase na importância estratégica da marinha como instrumento de afirmação do poder português no Oriente. A análise assenta num extenso memorial de serviços elaborado pelo próprio vice-rei — documento inédito e profundamente justificativo — no qual este detalha a organização de armadas, a mobilização de várias centenas de embarcações ou missões navais, a repressão de corsários, a proteção das rotas comerciais e a construção de novas fortificações costeiras. Esta governação, fortemente ancorada no poder naval, surge aqui contextualizada à luz de fontes coevas e testemunhos contemporâneos, revelando não apenas a dimensão operacional da presença portuguesa, mas também os múltiplos conflitos políticos e institucionais que marcaram o mandato de Albuquerque — com destaque para os confrontos com a Inquisição, elites locais e poderes metropolitanos. Este estudo dá continuidade ao trabalho anteriormente apresentado no XVII simpósio de História Marítima sobre Francisco da Gama — sucessor de Matias de Albuquerque —, mostrando como parte substancial dos desafios enfrentados por Gama derivaram diretamente da herança governativa deixada por Albuquerque, cuja necessidade de justificação pública espelha as tensões e fragilidades do império português no final do século XVI.

Ana Cristina Ferreira de Almeida Alves



- Filiação institucional: Serviço Educativo do
- Centro Científico e Cultural de Macau —
- Ministério da Educação, Ciência, e Inovação.
- Áreas de investigação: Língua e cultura chinesas; Macau
- Publicações: traduziu de Deng Xiao Jiong (鄧曉炯) 《迷魂》, sob o título de *Almas Transviadas* (2014), *Cultura Chinesa, Uma Perspetiva Ocidental* (2022), *Visitações* (2022)

FILOSOFIA E LENDAS DO MAR A ORIENTE NO PENSAMENTO CONTEMPORÂNEO PORTUGUÊS E MACAENSE

Na primeira parte da comunicação, apresenta-se a lenda do nascimento de Macau nos Estudos do Território em Montalto de Jesus, Luís Gonzaga Gomes e Beatriz Basto da Silva, a contracenarem com perspetivas da história cultural de Macau por pensadores como António Aresta e Celina Veiga de Oliveira.

Na segunda parte, é analisada a filosofia do mar no pensamento contemporâneo português e macaense de Fernando Pessoa a Fernando Gil, passando por Teixeira de Pascoes, António Conceição Júnior, Jorge Rangel e Eduardo Lourenço, entre outros, procurando manifestar traços de pensamento constantes, do Renascimento aos nossos dias, que favoreceram a criação de uma determinada imagem cultural portuguesa.

Por fim, argumenta-se no sentido de ser possível encontrar uma linha de continuidade entre as lendas e a realidade através do resultado da análise das características essenciais do pensamento português, que, ao longo da sua história filosófica, viabilizou a construção de uma imagem cultural da portugalidade estendida de Portugal até aos remotos mares do sul da China.

Ana Paula Avelar

- Filiação institucional – Universidade Aberta
- Área de trabalho – História Moderna e da Expansão; Estudos de cultura
- Publicações – *D. João III- O Piedoso* (2009), *D. Luísa de Gusmão- A rainha-mãe* (2011) *Veredas da Modernidade-Escrevendo o mundo no Portugal de Quinhentos* (2022).
- Membro Emérito da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)



A ÍNDIA FINISSECLAR, NA ESCRITA DE VIAGEM DE ANTÓNIO LOPES MENDES

Nesta comunicação visa-se analisar como a escrita de António Lopes Mendes representou o encontro e a permanência portuguesa por terras indianas ao longo dos séculos e muito em particular no século XIX. Para tal centrar-nos-emos no seu livro *A Índia Portuguesa: Breve descrição das possessões portuguesas na Ásia*, publicado pela Imprensa Nacional em 1886, ainda que consideremos igualmente os Apontamentos sobre a Província de Sataray [1864] e *O Oriente e a América: Apontamentos sobre os Usos e Costumes dos Povos da Índia Portuguesa comparados com os do Brasil* [1892]. Através dos conceitos de orientalismo, império e colonialismo descodificar-se-á como foi representada a presença portuguesa no espaço indiano neste nosso século XIX. Num primeiro momento, caracterizar-se-á a obra de Lopes Mendes, justificando o facto de se considerar que esta incorpora todo o ideário historiográfico de um discurso finissecler. Num segundo momento, a par da desconstrução do modo como foi defendida uma ideia de império interpretar-se-á como Lopes Mendes foi enunciando os seculares diálogos multiculturais e os exercícios de poder. Por último, e atendendo ao exercício comparatista que Lopes Mendes exercita na sua última obra destaca-se como o autor programa o seu futuro auroral através de uma eufórica evocação do passado.

António Costa Canas



- Filiação institucional – Escola Naval/CINAV; Centro de História da Universidade de Lisboa (CHUL)
- Áreas de trabalho – História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa ; História e Filosofia das Ciências
- Publicações – Tem mais de uma centena de artigos e alguns livros publicados, especialmente sobre História da Marinha e História da Ciência Náutica.
- Membro Emérito da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)

CONTRIBUTOS DE JACINTO JOSÉ PAGANINO PARA A CARTOGRAFIA, NAVEGAÇÃO E ROTEIRÍSTICA

Jacinto José Paganino (1731-1805) deixou publicada uma obra diversificada sobre questões relacionadas com a náutica. Entre os textos que assinou, merecem destaque os roteiros, que abrangem as rotas que mais interessavam aos portugueses: os percursos no Atlântico, com destino ao Brasil e ao Índico, assim como a navegação no

Índico, até à China. Esses roteiros são complementados com algumas cartas, do Brasil e de África, tanto ocidental como oriental, sendo intenção do autor publicar muito mais cartas do que as que são conhecidas. Foi também o responsável pela divulgação de algumas novidades técnicas do seu tempo, nomeadamente a determinação da longitude pelas distâncias lunares. Alguns dos textos que Paganino deu à estampa são traduções, ou adaptações, de obras estrangeiras, principalmente de autores franceses. Nesta comunicação serão analisados alguns destes contributos, procurando perceber qual a sua importância para a ciência náutica da sua época.

António Marques Rodrigues

- Filiação institucional – Faculdade de Letras da
- Universidade do Porto (FLUP)
- Áreas de trabalho – História; História e Património
- Publicações—dissertação intitulada «*Esmola do sereníssimo Rei e de seus vassallos*»: *Portugal e a Custódia da Terra Santa (séc. XVII-XVIII)*” no âmbito do Mestrado em História e Património (2024).



PARA CUIDADO DOS LUGARES SANTOS: VIAGENS ENTRE LISBOA E JERUSALÉM (1691-1833)

A “Lusa Gente” viu estreitar a sua relação com os Lugares Santos da Palestina a partir de 1621, data da fundação do Comissariado da Terra Santa em Portugal. Esta instituição, à semelhança das suas congéneres em Madrid, Viena, Roma ou Paris, foi encarregue da recolha e envio de esmolos destinadas à manutenção da Custódia da Terra Santa — estrutura franciscana responsável pelo cuidado dos santuários e pelo acolhimento de peregrinos. Os conflitos entre Portugal e Espanha no pós-Restauração (1640–1668) motivaram tensões com o Comissariado Espanhol, levando, em 1691, à obtenção de autorização para que o Comissariado Português organizasse, por seus próprios meios, as viagens entre Lisboa e Jerusalém. Entre 1691 e 1833, realizaram-se cerca de cem viagens (duas das quais frustradas), apoiadas numa rede de circulação mediterrânica que incluía portos como Génova, Livorno, Messina e Marselha. Estas deslocações pressupunham a escolha criteriosa de capitães “confiáveis” e o controlo do encaminhamento das ofertas. Para além de esmolos monetárias (aproximadamente 40 000 cruzados anuais), eram também enviadas ofertas de carácter litúrgico (paramentos, alfaia, perfumes), quotidiano (tecidos, cordas, ferramentas, madeiras), medicinal (ervas, óleos, pedras, produtos curativos), bem como bens de origem imperial (como especiarias ou artigos oriundos do Novo Mundo). Estes elementos ilustravam a extensão global do império português e contribuíam para que a Custódia da Terra Santa, também pela implicação direta dos monarcas europeus, se tornasse um verdadeiro palco de representação internacional.

Arlindo José Reis de Souza



- Filiação institucional – Universidade Federal
- Fluminense, Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – Lusotropicalismo; Orientalismo
- Publicações—*“Pontes orientalistas sobre o Atlântico: indícios de diálogos entre o orientalismo luso e o brasileiro no século XIX”* (2023)

ORIENTES, “AVENTURA” E INVESTIGAÇÃO: PERCEPÇÕES DE GILBERTO FREYRE SOBRE O “ULTRAMAR PORTUGUÊS NO INÍCIO DOS ANOS 1950”

Na trajetória intelectual de Gilberto Freyre o início dos anos 1950 marcou um evento que se afigurou como um divisor de águas em sua vasta produção: o convite do governo português para que o sociólogo brasileiro visitasse suas então colônias em Ásia e África. Resultados deste périplo, *Aventura e Rotina* e *Um Brasileiro em Terras Portuguesas*, ambos publicados em suas primeiras edições em 1953, distinguem, precisamente, a passagem de um Freyre “interprete do Brasil” para um Freyre “crescentemente envolvido na produção ideológica sobre a colonização como devir português e [seu] particular «modo de estar no mundo»”

Traços importantes desta passagem (mas não só) aqui destacaremos alguns aspectos pouco iluminados dos textos do autor: os orientalismos presentes em suas apreciações sobre os inúmeros “outros” encontrados no massivo número de regiões da Ásia e da África, suas culturas e seus respectivos territórios, que estavam, então, sob o domínio português.

Como veremos, assinalada também ali está a representação de um Ocidente e de uma Europa específica e “verdadeiramente” cristã, que Portugal representaria em sua plenitude. Adotado pelo autor como seu lugar de fala, aqui veremos como Freyre aponta os “Orientes” como lugares de “Aventura” e como estas longínquas terras, em sua visão, “eram portuguesas” – e assim deveriam permanecer.

Bruno Pontes Motta



- Filiação institucional – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa , Centro Científico e Cultural de Macau , Centro de Estudos Avançados da Universidade Federal de Pernambuco
- Áreas de trabalho – História Contemporânea , História da China

RECORDAÇÕES DE VIAGEM LUSO-BRASILEIRAS À CHINA EM FINAIS DO SÉCULO XIX

Nos anos de 1881 e 1887, o Brasil e Portugal assinaram, respetivamente, tratados de amizade e comércio com a China, então sob a Dinastia Qing. Como secretário das missões havia dois aristocratas: Carlos Henrique Lisboa, no lado brasileiro, e Bernardo Pinheiro de Melo (futuro Conde de Arnoso), no lado português. Anos depois, em 1888, Henrique Lisboa publicou *A China e os Chins: Recordações de Viagem*, enquanto, em 1895, Bernardo Pinheiro de Melo publicou *Jornadas pelo Mundo*. Foram momentos editoriais significativos: no caso brasileiro, devido à questão da importação de trabalhadores chineses após a abolição da escravidão naquele mesmo ano, e no caso português devido à Guerra Sino-Japonesa de 1894, que capturou a atenção de jornais do mundo todo. Em seus livros, recontaram as experiências e impressões que tiveram da China e dos chineses, com reflexões e conclusões curiosas. Dito isso, os livros são o objeto deste estudo, organizado sob perspectiva comparada e em três pontos principais: (1) o contexto histórico dos autores, de suas jornadas e das publicações; (2) a organização dos livros e os temas que abordaram (bem como os que não abordaram); (3) o ponto de vista dos autores e suas motivações de escrita, tal como podemos discernir em sua terminologia, suas referências e estratégias narrativas. Baseado nessa análise, podemos entender um pouco melhor a perspectiva luso-brasileira sobre a China no século XIX e contribuir para as discussões académicas sobre a literatura de viagem ocidental na sinologia

Carlos Silva

- Filiação institucional – investigador no projeto «Letras no Claustro: Bibliotecas monásticas a Norte de Portugal da Idade Média ao século XIX»
- Áreas de trabalho – Estudos Portugueses; Estudos Literários, Culturais e Interartes . investigador no projeto «Letras no Claustro: Bibliotecas monásticas a Norte de Portugal da Idade Média ao século XIX», financ. FCT (EXPL/LLT-OUT/0720/2021)



SER HOMEM PERANTE A MORTE: A MASCULINIDADE EM SITUAÇÕES DE PERIGO NA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA

No continente europeu do Renascimento emergem novos paradigmas de masculinidade, dentre os quais o do cortesão é o mais notório, teorizado principalmente por Baldassarre Castiglione (1478-1529) no seu *Il Cortegiano* (1528). Em Portugal, apesar da tremenda influência da obra de Castiglione e dos demais tratados focados em aprimorar a masculinidade através de atributos como a graça, a delicadeza ou a elegância, o protótipo de Hércules, exemplo primaz da androginia na cultura ateniense clássica, continua vivo e pujante, mesmo que numa versão latinizada a qual, combinando à mesma astúcia, eloquência e força, parece focalizar mais a arte da palavra. Na literatura e historiografia sobre a época da Expansão, é habitual equiparar grandes vultos, especialmente da nobreza, ao exemplum de Hércules (cf. *Vida de D. Paulo de Lima Pereira de Diogo do Couto*). A *História Trágico-Marítima*, compilada por Bernardo Gomes de Brito (1688-1759) e publicada pela primeira vez em 1735-1736, apresenta um outro lado da Expansão portuguesa. Nesta coletânea de relatos de naufrágios ocorridos nos séculos XVI e XVII, observamos pessoas, de todos os estados e origens, a enfrentar as maiores adversidades, textos estes que desvendam as possíveis desgraças para as pessoas que se atreviam a participar nas viagens para lá de Portugal. Nos relatos da História Trágico-Marítima, os ideais de masculinidade, corporizados por todo o tipo de pessoas, são postos à prova por variadas situações de crise (o próprio naufrágio, fome, guerra, morte, aprisionamento, etc.). Esta investigação pretende refletir sobre o que ocorre à masculinidade durante esses momentos de apuros: será que as idealizações começam a rachar? Ou, pelo contrário, será que se reforçam?

Carlota Simões



- Filiação institucional – Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra/Centro de Física da Universidade de Coimbra.
- Áreas de trabalho – História das Ciências;
- Comunicação de Ciências; Ciência e Artes.
- Publicações – *O Colégio de Jesus entre Portugal e o Mundo* (2020), *Redes Científicas da Universidade de Coimbra no Iluminismo* (2022)
- Membro Correspondente da Academia de Marinha (Classe de Artes Letras e Ciências)

DE TESSEL A SETÚBAL (1655): A PRIMEIRA ETAPA DA VIAGEM DE INÁCIO HARTOGHVELT RUMO AO ORIENTE

No Museu Plantin-Moretus, em Antuérpia, encontra-se a cópia de uma carta datada de 17 de abril de 1655. Trata-se do diário de viagem por mar entre Texel, nos Países Baixos, e Lisboa, escrita por Inácio Hartoghvelt, um jovem jesuíta que viajava para Lisboa com o objetivo de seguir para Goa na Carreira da Índia desse ano e depois chegar à China. A viagem decorreu entre 12 de março e 12 de abril de 1655, a bordo de um navio sueco chamado *De Drie Gulde Salmen*, tendo por capitão Jan Cornelius van Ooge. Na carta, Inácio descreve os diversos lugares que observa na costa, vai contando as aventuras durante a viagem, os enjoos, os acidentes a bordo, a alimentação, os ventos que estão sempre a mudar, acelerando ou atrasando a viagem e obrigando o navio, na transição entre o Mar do Norte e o Atlântico, a fazer a viagem em ziguezague, alternando entre França e Inglaterra. O documento é uma cópia da carta original, enviada por Inácio ao seu pai Hendrik Barentsen Hartoghvelt, impressor em Amesterdão. Balthasar Moretus II, também impressor, amigo de Hendrik e tutor de Inácio durante a sua preparação nos colégios jesuítas flamengos, guardou nos seus arquivos pessoais três cópias de cartas que Inácio Hartoghvelt enviou durante a sua viagem entre os Países Baixos e a Ásia: a que descreve a viagem entre Texel e Lisboa, dirigida ao seu pai, uma que enviou a partir de Coimbra, dirigida a Moretus, descrevendo o Colégio de Jesus em Coimbra, já transcrita, estudada e publicada em português e neerlandês⁴, e ainda uma terceira onde ele descreve a viagem entre Lisboa em Goa que fará no ano seguinte, 1656, esta ainda por transcrever e estudar.

Carmen Amado Mendes

- Filiação institucional – Centro Científico e Cultural de Macau, Universidade de Coimbra
- Áreas de trabalho – Relações internacionais, Política externa chinesa
- Publicações – *As Negociações de Macau*; *China's New Silk Road: An Emerging World Order*



MACAU: PLATAFORMA MARÍTIMA E CULTURAL ENTRE A CHINA E O MUNDO LUSÓFONO

Macau, situado na costa sul da China e com uma relação histórica profunda com o mar, foi administrado por Portugal desde meados do século XVI até 1999, quando foi transferido para a República Popular da China (RPC) no âmbito do princípio “um país, dois sistemas”, que garante à Região Administrativa Especial de Macau (RAEM) um elevado grau de autonomia por 50 anos. A posição marítima estratégica de Macau, no cruzamento de rotas comerciais entre a Ásia e a Europa, foi central para o seu papel como entreposto português e ponto de contacto entre civilizações. Após a proclamação da RPC em 1949, a China considerou ilegítimos os tratados que sustentavam a presença portuguesa em Macau, mas ambas as partes mantiveram o status quo devido ao interesse mútuo, inclusive no acesso marítimo ao exterior. A Revolução dos Cravos (1974) marcou o início do processo de aproximação diplomática, culminando na reativação das relações em 1979. A Declaração Conjunta luso-chinesa de 1987 definiu que a transferência de administração ocorreria em 1999, mantendo o sistema jurídico, económico e social da região, assim como a sua identidade portuária e comercial. Durante o período de transição (1988–1999), discutiram-se questões como a localização dos quadros, da língua e das leis, num contexto em que o mar continuava a ser elemento-chave da vida económica e cultural de Macau. Após 1999, a RAEM preservou sua identidade multicultural e lusófona, reforçada pelo reconhecimento da UNESCO e pela sua projeção como elo entre a China e os países de língua portuguesa. Inserida na iniciativa da Grande Baía, Macau reafirma seu papel como plataforma marítima de cooperação internacional e como símbolo da coexistência entre sistemas distintos num mesmo espaço nacional.

Catarina Valdigem

- Filiação institucional – Universidade Católica Portuguesa
- Áreas de trabalho – Comunicação, Cultura
- Publicações – *A portugalidade nos e dos documentos do Estado: o caso das pessoas de origem Sul-Asiática no Moçambique colonial*



SONS DO ÍNDICO EM MOÇAMBIQUE: MEMÓRIAS DA ESCUTA DE MÚSICA DE FILME INDIANO

“Os filmes indianos chegavam a Moçambique com um atraso de mais ou menos dois anos”, dizia-me Champaclal, radialista do programa de rádio Swagatan no ar há 38 anos na Orbital. Quando lhe telefonei a pedir ajuda na mediação de contatos para a pesquisa, perguntei-lhe como chegaria primeiro a música indiana a Moçambique - através da rádio, do vinil ou do cinema? Champaclal já tinha partilhado comigo algumas das suas memórias do som e esclarecido que a música indiana era escutada na rádio, mas também através da reprodução de discos de vinil que chegariam via marítima à cidade de Lourenço Marques, hoje Maputo, para satisfazer uma comunidade de ouvintes de origem sul-asiática, e que mantinha laços ancestrais com a “pátria-mãe” - a Índia. Na verdade, nem o filme nem o vinil de música indiana chegariam a Moçambique de forma legal, entre 1961 e 1975, devido às tensas relações diplomáticas entre Portugal e a Índia. O que há de curioso no testemunho de Champaclal é a lógica intermediática das práticas de escuta dos sons do Índico, e ainda o pressuposto de que a música de filme indiano circularia em Moçambique através de outros média que não o cinema. Seria, então, através da escuta de estações de rádio a emitir a partir do subcontinente indiano, que populações de origem sul-asiática de várias religiões, desde hindus a muçulmanos, estabelecidos no território africano na costa do Índico há várias gerações, escutavam música de filme indiano. (...)

Chantal Louchet

- Filiação institucional – CECC - Centro de Estudos de Comunicação e Cultura/ Universidade Católica .
- Áreas de trabalho – Literatura Comparada; Línguas Aplicadas e Tradução
- Publicações: É autora de vários artigos sobre estas áreas de investigação



ESCRITA E REESCRITA DO PARADOXO DO MANDARIM NO SÉCULO XIX

O ponto de partida da nossa comunicação é um problema moral conhecido como o "paradoxo do mandarim", que atravessa todo o século XIX. A reescrita na literatura pode assumir muitas formas. O que mais nos interessa aqui é a variação literária deste leitmotiv: «Reescrever um texto não é corrigi-lo. Não se trata de o melhorar. Trata-se de o pensar e de o escrever de novo, continuando a refletir sobre o núcleo semântico original. É pô-lo de novo em movimento a todos os níveis», afirma Dominique Bucheton. No início do século XIX, o paradoxo foi colocado sob a forma de uma proposição hipotética, cuja condição de base Chateaubriand utilizou para questionar a consciência humana em 1802. Balzac retomou esta ideia no seu romance *Le père Goriot*, sob a forma de um diálogo entre duas personagens, em 1842. Em meados do século XIX, esta ideia conduziu à conclusão «As-tu tué le mandarin?» (“Mataste o Mandarim?”), título de uma peça de teatro representada em Paris em 1855. Depois, no final do século, Eça de Queiroz importou e integrou o paradoxo na literatura portuguesa, materializando-o no seu romance *O Mandarim*. Cada autor alimenta-se deste paradoxo, lançando sobre ele uma nova luz à sua maneira, uma vez que, reescrito ao longo do século XIX, é moldado por imitações, empréstimos e desvios. A noção de reescrita revela-se aqui preciosa para identificar, através de uma análise literária pormenorizada, as relações complexas que mantém com escritos anteriores, entre proximidade e distância: o paradoxo do mandarim passa de uma simples alusão em Chateaubriand a um ato de criação e demonstração de originalidade em Eça de Queiroz. Após a sua primeira aparição, o Paradoxo do Mandarim contém ainda mil segredos por descobrir. (...)

Diogo Borges



- Filiação institucional – CEI-ISCTE ,
- ISCTE-Instituto Universitario de Lisboa
- Áreas de trabalho – The impacts of Belt and Road Initiative, historical continuities of Chinese foreign policy in Southeast Asia, Chinese migrations to the region and political legitimacy in ASEAN.
- Works closely with the Macau Scientific and Cultural Centre (CCCC), from which he has been awarded a research grant,

THE MAKING OF A MARITIME REVOLUTION: ANALYSING THE ROLE OF SOUTHEAST ASIAN CHINESE MARITIME NETWORKS AND SINO-EUROPEAN SHIPPING COMPETITION IN THE 1911 REVOLUTION

Southeast Asia and ethnic Chinese have been widely recognized as the financial and operational base of the 1911 Revolution. However, studies often overlook the logistical aspects and specificities of maritime dynamics during this period. This paper explores the role of ethnic Chinese maritime networks and Sino-European shipping competition in the 1911 Revolution, demonstrating how the latter were essential for the revolution in the late 19th and early 20th centuries. The study revolves around two essential factors governing maritime interactions within this framework, focusing on Malaysia and Singapore.

First, it explores how pre-established Chinese maritime networks shaped the flow of transportation and communications for the revolutionary movement. Second, it analyses the development of ethnic Chinese shipping ventures and how competition with existing European shipping lines fomented a reemergence of ethnic Chinese in maritime transportation.

This study aims to offer a unique perspective on the transnational dimensions of the 1911 Chinese Revolution in Southeast Asia, arguing for its fundamental character as a maritime revolution.

Diogo Reis Pereira

- Filiação institucional – Universidade Nova de Lisboa, bolseiro CCCM, I.P/FCT , CHAM – Centro de Humanidades
- Áreas de trabalho – História Moderna e dos
- Descobrimentos Portugueses, História da Expansão Portuguesa



“PARA QUE LAS COSAS DE LA INDIA Y BRASIL SE HAGAN A TEMPO”: INSTRUÇÕES PARA O PROCURADOR JESUÍTA E O CONTROLO DAS MISSÕES ULTRAMARINAS A PARTIR DE LISBOA (1573-1581)

A presente proposta de comunicação parte do estudo do “Memorial al officio de Procurador das Indias y Portugal” (1581) de modo a obter um conhecimento mais profundo sobre a evolução institucional do Procurador jesuíta responsável pelas missões extra-europeias, particularmente as da Ásia Oriental. Estabelecido em Lisboa no ano de 1573, este detinha a responsabilidade de articular os poderes jesuítas estabelecidos no reino português com as demais províncias e viceprovíncias da Assistência Portuguesa da Companhia de Jesus, assegurando as suas necessidades materiais, humanas e financeiras e constituindo uma rede que articulava o Atlântico ao Indo-Pacífico. A partir deste manuscrito inédito, pretende-se traçar a evolução institucional do cargo comparando estas instruções – enviadas de Roma pelo próprio Padre Geral Everardo Mercuriano (1514–1580) – com as primeiras regras definidas pelo Padre Alessandro Valignano (1539–1606) no momento inicial do officio (1574). Ademais, partindo deste documento pretende-se explorar a importância do Procurador das missões a partir do seu papel na chegada e partida de missionários, no sistema global de informação / correspondência e no campo financeiro que assegurava a subsistência quer das províncias, quer dos próprios missionários. Deste modo, verificando-se que todos estes tópicos são abrangidos pelo “Memorial al officio de Procurador das Indias y Portugal”, manuscrito que visava o controlo do cargo através da definição das suas regras, esta proposta procura ultrapassar lacunas existentes no que concerne à administração das missões jesuítas, sobretudo a chinesa e japonesa, lançando uma perspetiva exaustiva sobre o Procurador enquanto agente responsável pela sua manutenção. (...)

Ernestina Carreira

- Filiação institucional – Université d’Aix– Marseille; Laboratoire I.M.A.F..
- Áreas de trabalho – 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.*
- Membro Associado da Academia de Marinha (Classe de Artes Letras e Ciências)



QUEM VAI AO MAR AVIA-SE EM TERRA: A FIRMA GOESA DOS MHA-MAI KAMAT E O ABASTECIMENTO DOS NAVIOS MERCANTES EM TEMPOS DE PAZ E GUERRA (SÉCULO XVIII)

Esta comunicação apresenta dois objetivos: O primeiro consiste em apresentar, antes da construção do Raj Britânico na Índia nos anos 1820, a difícil logística do abastecimento alimentar nos portos do Índico para os capitães e armadores de navios vindos do Atlântico, assim como para as frotas em tempo de guerra. A partir dos anos 1770, após a abolição dos monopólios reais e das companhias estaduais, o aumento exponencial dos armamentos privados provenientes do Atlântico (Europa e América) rapidamente se confrontou com a organização e oferta rudimentares dos portos indianos. Ora, o lucro dos armamentos ocidentais dependia da capacidade em ganhar tempo na articulação entre o deslocamento transoceânico e a cabotagem regional no Índico. O desenvolvimento de Bombaim, como porto de comércio intercontinental, iria provocar o rápido declínio de seus dois vizinhos e predecessores: Surat e Goa. Aparecem então nestes três portos intermediários privados locais, as hoje bem estudadas *Agency Houses*, que ofereciam todo tipo de apoio à navegação, entre as quais a casa Kamat, que tinha capacidade de agir com o hinterland goês. Em toda a segunda metade do século XVIII, Goa tornou-se um porto abastecedor de alimentos e informações, isso até à ocupação militar britânica da Índia portuguesa pela *East India Company* durante as guerras napoleónicas. (...)

Fernando Gomes Pedrosa

- Filiação institucional – Academia de Marinha
- Áreas de trabalho – História marítima, História militar
- 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)



PARECER DE 1546 SOBRE A DEFESA DE DIU E SIGNIFICADO DA EXPRESSÃO “FORTALEZA ROQUEIRA”

Um erro generalizado consiste em atribuir a D. João de Castro a autoria de um parecer, de 1546, sobre o modo como deveria ser conduzida a defesa da fortaleza de Diu, que estava cercada. O parecer faz parte das instruções enviadas a D. João Mascarenhas, capitão de Diu: «Lembranças que faço a Vossa mercê, as quais se praticam o dia de hoje em Itália, Espanha, França, que são as partes do mundo onde a arte de guerra está mais apurada (...)». Alguns pormenores do texto revelam claramente que o autor é estrangeiro, por exemplo quando propõe que estejam nos baluartes «pedreyros e camellos e estes tirarão com lanternas a que qua me parece que chamão roquas». A roca de pedra, a que noutros países, como Itália, Espanha e França, se dava o nome de lanterna, é um saco ou caixa de metralha com pedaços de pedra, ferro e outros ingredientes; o saco rasga-se no momento do disparo e a metralha fica solta formando um cone de dispersão. Em Portugal, o documento mais antigo que conhecemos com a palavra lanterna, em vez de roca, é o alvará de 22.2.1676 sobre os navios de licença (mercantes): cada um traga 26 peças e 6 pedreiros com 8 palanquetas e 30 «alanternas para os pedreiros». Outro erro generalizado considera fortaleza (ou castelo) roqueira os pequenos castelos medievais de iniciativa comunitária, ou os castelos de origem local dos primórdios da Reconquista, ou as novas fortalezas abaluartadas ao modo italiano. Pelo contrário, roqueira é uma fortaleza fortíssima, inexpugnável, como se vê em algumas das respostas dadas em 1534 ao rei D. João III, sobre se devia abandonar Safim e Azamor, ou «se ficaria somente em cada uma delas ou em ambas fortaleza roqueira».

João Abel da Fonseca

- Filiação institucional – Academia Portuguesa da História, Academia das Ciências de Lisboa , Sociedade de Geografia de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa
- Publicações— É autor de várias entradas no volume II do Dicionário da Expansão Portuguesa (Círculo de Leitores
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)

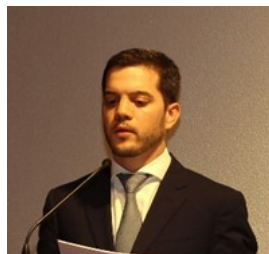


A GOVERNAÇÃO DO CAPITÃO-GENERAL BALTAZAR PEREIRA DO LAGO – «O POMBAL» DE MOÇAMBIQUE (1765 -1779)

A governação de Pereira do Lago, em Moçambique, propiciou, em matéria de impactos económicos, sociais e político-militares, a execução das reformas pombalinas. Do diálogo com a historiografia pode concluir-se que a sua acção representou, em todas as áreas governativas, avanços notáveis no progresso e desenvolvimento da região, vital para a navegação entre a Europa e o Oriente. Foram amplas as medidas promovidas: a regulamentação das actividades comerciais e a reanimação das feiras; o incentivo da agricultura, com a introdução do uso da enxada europeia; o cultivo da mandioca, para atender ao problema da fome; a expansão do plantio do algodão, do trigo, do arroz e dos legumes; o incremento da pesca tradicional, com a captura de novas espécies pisciárias; e da pecuária, com a importação de gado oriundo da ilha de São Lourenço, destinado à tracção animal nos transportes e no trabalho da terra; a divulgação de métodos para abrir poços e os empedrar; a intensificação da mineração, com a chegada de «ensaiaadores» reinóis. Na educação, foram criadas escolas públicas de ensino elementar para os naturais, bem como oficinas destinadas à formação de ferreiros, calafates, pedreiros, carpinteiros e serralheiros, necessários nas obras públicas e na construção naval. Na saúde, foram alargados os cuidados sanitários, ampliando-se pequenos hospitais militares com novas enfermarias, a par de «obras pias» no âmbito das misericórdias, com o apoio a inválidos, idosos e crianças órfãs. (...)

João Andrade Nunes

- Filiação institucional – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa/ Centro de Investigação Interdisciplinar da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa - IURIS
- Áreas de trabalho – História do Direito Português, Música (intérprete e direção artística)
- Publicações— Co-autor do *Dicionário do Almirantado Português* (2023)
- Membro correspondente da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



ÓPERA E ORIENTALISMO: ESTÉTICA, PODER E REPRESENTAÇÃO

Herdeira direta dos *intermezzi* renascentistas, a ópera, na sua feição moderna, remonta ao alvor do século XVII. Representando, inicialmente, dramas pastoris e cenas da mitologia grega, com o aparecimento da *opera buffa*, os argumentos da vida quotidiana da burguesia, populares e sentimentais passaram a incorporar este género musical. Num mundo ocidental pluralista, pese embora os influxos estéticos sentidos no espaço geográfico europeu, cada Estado ou cidade-estado, acabara por desenvolver esforços tendentes à criação de estilos operáticos próprios. Assim, ao lado da ópera séria e da *opera buffa*, originárias da península itálica, ao longo dos séculos, entre outros, foram surgindo variantes como o *ballet de cour*, a *tragédie lyrique*, a *opéra-ballet* ou *grand opera*, de natureza francófona, a *masque* inglesa ou o *singspiel* alemão. Fruto das trocas culturais que o mar potenciara entre o Ocidente e o Oriente, o orientalismo, tratado de forma séria ou jocosa, encontra-se amiudamente presente em todos os citados estilos musico-dramáticos europeus. Mas estas representações, afora a incorporação de elementos culturais que se justificavam, em grande medida, pelo interesse de um certo exotismo, revelavam, sobremaneira, relações de poder entre povos, culturas ou ordens sociais.

João Teles e Cunha

- Filiação institucional – Instituto de Estudos Asiáticos da Universidade Católica Portuguesa, Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa, CHAM Centro de Humanidades (NOVA FCSH)
- Áreas de trabalho – História económica, social e cultural da Índia/Golfo Pérsico
- Publicações— *Homesickness Around the Mediterranean, 1492-1923* (2025)
- Membro Efetivo da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)



CLIO À DISTÂNCIA: JOSÉ FREIRE MONTERROIO DE MASCARENHAS E A ESCRITA DAS EPANÁFORAS ÍNDICAS

A meados de Seiscentos, passada a época dos grandes cronistas oficiais como João de Barros, Diogo do Couto e mesmo António Bocarro, a escrita de história do Estado da Índia caiu num relativo esquecimento após a impressão de a ‘Ásia Portuguesa’ escrita por Manuel Faria e Sousa e publicada postumamente pelo seu filho. Este vazio foi preenchido, de certa forma, com a publicação das ‘Epanáforas Índicas’ a meados do século XVIII (1747-1752), devidas à pena de José Freire Monterroio de Mascarenhas, mais conhecido por ser o editor da ‘Gazeta de Lisboa’ entre 1715 e 1760. Propomos analisar as ‘Epanáforas’ à luz do seu tempo no contexto da expansão territorial de Goa, com a integração das Novas Conquistas durante o governo do futuro Marquês de Alorna, e ainda da criação de um ambicioso projecto historiográfico que nunca saiu do papel (uma História do Estado da Índia cujo manuscrito ainda existe), estimulado pela criação da Academia Real da História (1720), da qual o próprio Monterroio Mascarenhas era membro. É interesse investigar como o manuscrito em apreço e as ‘Epanáforas’ foram redigidas com base nas notícias enviadas para Lisboa por uma rede de informadores residentes na Índia (os quais também enviavam materiais para a Academia Real da História) e na utilização das novas que chegavam a Portugal por via da imprensa periódica europeia, frequentemente publicada por Monterroio Mascarenhas sob a forma de brochuras. (...)

José Raimundo Noras

- Filiação institucional – Gabinete do Centro Histórico—Santarém
- Áreas de trabalho – História; História da Arte, História da Arte e nos períodos modernos e contemporâneo
- Publicações — *Cenas da vida de um cine-teatro: o TRD de Santarém;*
“Tibete entre império”

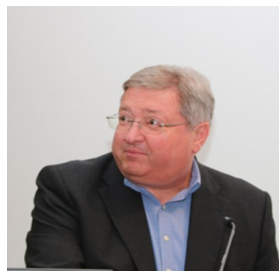


400 ANOS DE PORTUGUESES NO TIBETE: “DO MAR AO TETO DO MUNDO” – PARA UMA BIOGRAFIA GLOBAL DE ANTÓNIO DE ANDRADE (1580-1634), SJ

António de Andrade (1580-1634) jesuíta português, natural de Oleiros, atingiu o Reino de Guge, em 1624 numa expedição missionária ao Tibete. Havia rumando à Índia na armada capitaneada pelo Vice-Rei Aires de Saldanha. Na época separado em quatro “reinos”, o território herdeiro do antigo Império do Tibete, vivia uma séria de conflitos religiosos entre diferentes escolas budistas. Por outro lado, em Portugal, no reinado de Filipe III de Portugal, as condições da autonomia gizadas por Filipe I goravam-se. De entre outros, a Companhia de Jesus procurava promover a ideia de uma afirmação autónoma de Portugal. No Oriente, as viagens dos missionários, deram origem à célebre “querela do ritos”, opondo visões ortodoxa a uma prespetiva de miscigenação culturais dos rituais católicos para melhor evangelização da Ásia. António de Andrade (SJ) e os seus companheiros encontraram um Tibete framentagado, onde a autoridade temporal do Dai Lai Lama ainda não tinha larga aceitação, nem a hegemonia do atual budismo tibetano se tinha imposto às restantes escolas. A alegada proteção do régulo de Guge aos missionários europeus precipitou o desaparecimento do reino pode ter estado relacionada com a unificação do Tibete, sobre autoridade temporal do V Dai Lai Lama.

Jürgen Pohle

- Filiação institucional – Investigador Doutorando contratado, na FCSH da Universidade NOVA de Lisboa
- Áreas de trabalho: Relações económicas e políticas luso-alemãs nos séculos XV e XVI
- Publicações— *Os mercadores-banqueiros alemães e a Expansão Portuguesa no reinado de D. Manuel I* (Lisboa, 2017); *O imperador Maximiliano I, a alta finança alemã e os Descobrimentos Portugueses* (Berlin, 2019).



MERCADOS E MERCADORIAS NO ESPAÇO ÍNDICO EM 1503/04 EM FONTES ALEMÃS

Duas fontes oriundas do espólio da casa comercial dos Paumgartner de Augsburg iluminam o leque de mercadorias provenientes do império português que chamavam o interesse dos mercadores-banqueiros alemães no início do século XVI. Ambas se encontram relacionadas com a observação dos mercados no ultramar em 1503/04. Uma das fontes, o denominado “manuscrito de Leutkirch”, contém uma descrição dos produtos que se comercializavam no Índico, principalmente, na costa do Malabar, muitas vezes, com indicação da origem, da qualidade e do preço. O autor anónimo era um agente comercial alemão que acompanhou a armada dos primos Albuquerque e de António de Saldanha à Índia em 1503/04. Quanto ao segundo documento, trata-se de um capítulo do denominado *Triffasband* (livro das tarifas), elaborado, por volta de 1514, por um membro da companhia dos Imhoff de Nuremberga, capítulo este que se ocupa das condições comerciais na Índia, baseando-se nas observações *in loco* de um mercador alemão anónimo em 1503.

As duas fontes apontam, de uma forma inequívoca, para o forte interesse dos mercadores germânicos em especiarias orientais, sobretudo em pimenta. Atraídos por estes produtos, os mercadores-banqueiros de Nuremberga e de Augsburg fundaram, precisamente nos anos de 1503 e 1504, as primeiras feitorias alemãs em Lisboa, investindo, em 1505 e 1506, diretamente na armação das frotas da Índia de Portugal.

Kang-Hyun JOO

- Filiação institucional – KOREA University, Seoul.
- Áreas de trabalho – História Marítima;
- Publicações— *The History of OCEAN SILKROAD: Its Civilizations Before European Arrival; Travelling to Jeju Isle ;Chronology of the croaker.*
- Membro Associado da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)



KOREANS' CONTACT WITH PORTUGAL AND CULTURAL ACCEPTANCE - 16TH CENTURY - EARLY 20TH CENTURY

I would like to analyze Koreans' contact with Portugal and cultural acceptance. In the early 16th century, a war broke out between Korea and Japan.

At that time, missionaries dispatched to Japan made records about Korea. The weapons imported from Portugal were called blangi and were accepted as modern weapons. Portuguese people often appear in records through drifting. Portuguese people drifted to the Korean Peninsula several times and returned to Macau via China. Kim Dae-geon, who came from Korea in the early 19th century, became the first priest in Macau and returned to Korea. He was martyred and planted the seeds of Korean Catholicism. Macau occasionally appears in the history of the Korean independence movement in the early 20th century. There were activists who fled to Macau. There was a lot of trade between Portugal and Korea, and smuggling in particular has been confirmed.

Luís Henrique Menezes Fernandes

- Filiação institucional – Investigador integrado ao Centro de Literatura da Universidade de Coimbra
- Áreas de trabalho – História Social; História do Brasil Colonial
- Publicações— É autor de dois livros, e de uma série de artigos publicados em revistas especializadas



A PRIMEIRA BÍBLIA EM PORTUGUÊS COMO PRODUTO INTERCULTURAL DOS MARES ORIENTAIS: FONTES TEXTUAIS, MÉTODO DE TRADUÇÃO E PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO

Dentre as múltiplas versões bíblicas “nacionais” surgidas nos dois primeiros séculos da Idade Moderna – como a tradução alemã de Lutero, a francesa de Olivetan, a inglesa de Tyndale, a castelhana de Casiodoro de Reina, a italiana de Diodati, a holandesa de Dordt, etc. –, a chamada “Bíblia Almeida” foi a única produzida em domínios coloniais. Aliás, curiosamente, a nossa pioneira tradução da Bíblia foi projetada e executada não em colônias portuguesas, mas em possessões holandesas no Sudeste Asiático, especialmente em Malaca e Batávia, regiões onde o nosso idioma já criara raízes demasiado profundas no século XVII. Mas tal aspecto colonial desse nosso “magnífico monumento literário” – para utilizar a expressão com que Teófilo Braga (1843–1924) a descreveu – não se reduz, certamente, a uma mera curiosidade bibliográfica. Pelo contrário: seu ambiente intercultural de produção é o que conferiu à tradução de João Ferreira A. d’Almeida (1628–1691) uma feição textual muito peculiar; e isso de tal modo que, ainda hoje, não há clareza entre os especialistas acerca de quais foram as fontes empregadas por seu autor, e sobretudo se baseou ou não sua tradução nos idiomas bíblicos originais. (...)

Maria do Carmo Oliveira da Silva Neta

- Filiação institucional – Pesquisadora associada da Coordenadoria de Estudos da Ásia (CEÁSIA-UFPE) e do Laboratório de Estudos do Mundo Atlântico
- Áreas de trabalho – História Moderna.



ENTRE O TEJO E O GANGES, O CAPIBARIBE: COSTA BRASILEIRA COMO PONTO INTERMEDIÁRIO DACARREIRA DA ÍNDIA (SÉC. XVII-XVIII)

Primeiro ponto de conexão entre Atlântico Norte e Sul, atravessando o Cabo da Boa Esperança e vencendo as monções do Índico, a rota marítima da Carreira da Índia conectou economicamente Portugal a América, África e Ásia. Tendo em vista as especificidades oceanográficas, como os giros oceânicos do Atlântico Norte e Sul e o rígido calendário de monções do Índico, somadas às necessidades advindas da navegação à vela, a manutenção de portos na América e África era fundamental para garantir suprimentos e reparos, além de proteção contra pirataria e corso. Embora a importância de portos brasileiros como ponto de arribada das naus e galeões fazendo a Carreira da Índia já tenha sido mencionada por autores clássicos como Charles R. Boxer, Anthony Russell-Wood, António Manuel Hespanha e José Roberto do Amaral Lapa, há poucos trabalhos sobre a temática fora do âmbito monográfico. Os poucos trabalhos que o fazem se limitam às relações Goa-Salvador, a despeito dos vultuosos registros acerca de outros portos brasileiros. Para esta pesquisa foram consultadas ordens régias, roteiros de navegação e correspondências oficiais em acervos brasileiros, portugueses, goeses e macaenses. A presente proposta tem então como objetivo demonstrar a importância dos portos brasileiros como ponto de arribada na torna-viagem do Estado da Índia entre os séculos XVII-XVIII, com especial foco em cidades como Recife e Rio de Janeiro e tomando emprestadocomo aporte teórico a abordagem de Histórias Conectadas, proposta pelo historiador indiano Sanjay Subrahmanyam. (...)

Mariano Cuesta Domingo



- Filiação institucional – Universidad Complutense de Madrid.
- Áreas de trabalho – História de los Descubrimientos y Geografía de América
- Publicações – *A Casa de Contratación da Coruña; Un Gran Viaje. O caso de los mapas antiguos y aparición de la nueva cartografía; Inéditos de Nautica, Com os olhos no céu e os pés na terra.*
- Membro Associado da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)

RUMBO A LOS MARES DE ASIA. APORTACION CARTOGRÀFICA ESPAÑOLA EN EXTREMO ORIENTE

La denominación del congreso y el título de la ponencia son fáciles de formular, no tanto de resolver. Conducen a señalar un objetivo (la Especiería y, después, Filipinas), un área de encuentro de “geografía conflictiva”, unas bases de procedencia y arribada (Norte e, incluso, el Sur del Nuevo Mundo y en el Oriente), protagonistas heterogéneos que fueron surgiendo (desde Magallanes hasta Malaspina, por lo menos), un tiempo dilatado y un caso singular. En consecuencia, una aportaciones geográfica que se despliega en la cartografía y toponimia. Unos hechos que tuvieron su importancia estratégica, logística y táctica; lo tienen en su vertiente cultural e histórica.

Marília dos Santos Lopes



- Filiação institucional – Universidade Católica Portuguesa
- Áreas de trabalho – História Cultural da Época Moderna
- Publicações – *Writting New Worlds. The Cultural Dynamics of Curiosity in Early Modern Europe* (2016); *Identidade em Viagem. Oara uma história portuguesa* (2015)
- Membro Efetivo da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)

À DESCOBERTA DOS PORTOS MARÍTIMOS ORIENTAIS

As viagens marítimas dos séculos XVI e XVII identificam novas formas de organizar o espaço. Os saberes adquiridos durante estas viagens de longa duração dariam origem a relatos, desenhos ou gravuras que se fariam notar em várias e diversas edições europeias. Entre as novidades encontradas, destaca-se a atenção para as cidades portuárias. Reconhecidas como centros de trânsito de pessoas, produtos, moedas, ideias, tecnologias, crenças, entre outros aspetos, os portos marítimos espelham o intercâmbio de um mundo cada vez mais global. Com base em alguns exemplos de portos asiáticos, como Calecute, Goa, Malaca ou Cantão, pretendemos descortinar a sua representação e significado nos relatos europeus coevos. As relações comerciais estabelecidas além-fronteiras asseguravam e acentuavam o desenvolvimento das cidades portuárias, sinónimo de uma prosperidade alcançada através da travessia dos oceanos. Assim, quer em relação à Índia, quer à China, muitas seriam as diligências para relatar, descrever e cartografar estes espaços orientais, em especial as suas laboriosas e empreendedoras urbes. A partir de relatos de viagens e gravuras da época intentar-se-á demarcar o delinear de um novo saber transnacional, onde portos marítimos surgem como polos aglutinadores de gentes, bens e serviços.

Mário J. Avelar

- Filiação institucional – Universidade Católica Portuguesa
- Áreas de trabalho – Os seus recentes interesses de investigação são na linguagem, na música e no som e como estas dimensões, embora diferentes, funcionam na sociedade como uma ligação cultural.



“GHOST IN THE SEA” BY MUSQUIQUI CHIHYING UM LUGAR DE ENCONTRO ATRAVÉS DE SOM E MEMÓRIA

Nesta apresentação analisamos o modo como a instalação de Musquiqui Chihying, intitulada ‘Ghost In The Sea’, serve de meio sonoro marítimo para um encontro do espaço material (e imaterial), individual e coletivo, entre o presente e a memória do passado, dando um novo significado à noção de paisagem marítima e às experiências a ela ligadas. Nesta obra o artista convida o público a fazer uma chegada metafórica às Maurícias, situadas na África Oriental que funcionaram como centro e distribuição de mão-de-obra e de outros recursos para impérios marítimos europeus durante o século XIX. À medida que os mecanismos do comércio de escravos começaram a decair, surgiram os "coolies" asiáticos para fazer face à escassez de mão-de-obra, mantendo assim os vastos impérios que se estendiam por mares e oceanos. As rotas oceânicas, forjadas por navios com dimensões significativas, ilustraram a força das tecnologias em desenvolvimento, enquanto os cabos submarinos, que transportam agora noventa por cento do tráfego de dados do mundo, estão a ser instalados em cidades costeiras ao longo do Mar de África e do Mar da Ásia para aumentar a velocidade e a estabilidade das comunicações.

Miguel Rodrigues Lourenço



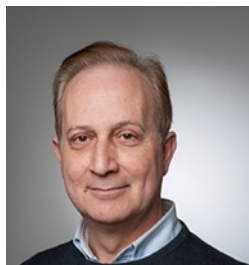
- Filiação institucional – CHAM – Centro de Humanidades ; Centro de Estudos de História Religiosa
- Áreas de investigação—Inquisições na Ásia e as condições sociais, políticas e geográficas da sua operacionalidade.
- Publicações— *A Articulação da Periferia. Macau e a Inquisição de Goa (c. 1582-c. 1650)*; *O Processo de Catarina de Orta na Inquisição de Goa* .

A UNIÃO IBÉRICA E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS CARTOGRÁFICAS NO SUESTE ASIÁTICO E ÁSIA ORIENTAL

Durante das décadas de 1560, a cartografia portuguesa incorporou modelos cartográficos sobre certas regiões do Sueste Asiático (Filipinas) e da Ásia Oriental (China e Japão) que, no essencial, não registariam alterações de monta até 1580, data que, simultaneamente, marca o final da dinastia de Avis e assinala a última carta náutica conhecida destes territórios anterior ao período Habsburgo em Portugal. Com a mudança dinástica e a incorporação da Coroa portuguesa na Monarquia Hispânica, os contactos entre as fortalezas e entrepostos portugueses na Ásia e as Filipinas entraram num período de normalização que conduziu a um estreitar dos laços marítimo-comerciais entre os dois impérios ibéricos. A maior frequência dos mares das Filipinas a partir de Macau, de Malaca ou de Nagasaki, resultou numa ampliação do conhecimento geográfico, já enfatizada pela historiografia ao nível da produção roteirística. Nesta apresentação, propomos analisar o impacto que a diversificação das rotas marítimas dirigidas às ou oriundas das Filipinas teve ao nível das representações cartográficas portuguesas.

Nuno Saldanha

- Filiação institucional – Universidade Europeia; Investigador Integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – Cultura Visual (Iconografia, História da Arte), e História da Arquitetura e Construção Naval.
- Publicações— vários livros, e artigos publicados em diversas revistas, catálogos e dicionários
- Membro Correspondente da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



CONSTRUÇÃO NAVAL NA ÍNDIA PORTUGUESA NO SÉCULO XVIII: ESTALEIROS DE GOA, DAMÃO E DIU, OS CONSTRUTORES, E NAVIOS DA ARMADA REAL

Esta proposta de comunicação tem como objetivo contribuir para o estudo da construção naval no Estado da Índia durante o século XVIII, com especial atenção ao último quartel da centúria — período marcado por uma significativa reestruturação administrativa, em parte motivada pelo grande incêndio no arsenal de Goa, ocorrido em junho de 1753.

Ao contrário do que se verifica com os arsenais reais metropolitanos ou os do Brasil, os estaleiros do Índico têm sido menos explorados pela historiografia naval, sobretudo no que diz respeito à construção de navios de guerra. Essa lacuna pode dever-se ao desconhecimento sobre o papel estratégico que desempenharam no contexto da arquitetura e construção navais do Império Português.

A apresentação inscreve-se no âmbito temático do simpósio “Interações culturais e tecnológicas”, propondo uma análise comparativa entre os diversos estaleiros ultramarinos, sob múltiplas perspetivas: administrativas, técnicas, culturais e humanas. Destaca-se, em primeiro lugar, o papel pioneiro da Índia portuguesa na introdução de inovações administrativas, como a criação do cargo de Primeiro Construtor (1741) e, posteriormente, do Intendente Geral da Marinha (1773) — ambos precedendo outros arsenais, inclusive o da própria capital do império

Nunziatella Alessandrini

- Filiação institucional – CHAM/UNL-FCSH, -
- Lisboa
- Áreas de trabalho – História da Expansão Portuguesa; Relações Luso-italianas.
- Publicações – *Chiesa di Nostra Signora di Loreto 1518-2018. Una Chiesa italiana in terra portoghese; Di Buon affetto e commercio*
- Membro Associado da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



DE ROMA ATÉ COSTANTINOPLA. DE LISBOA ATÉ COCHIM. O PERCURSO DO GENOVÊS NICOLAO PIETRO COCCINO (SÉC. XVI)

Nascido por volta de 1529, o genovês Nicolau Pedro Coccino teve um percurso vivencial, ainda pouco estudado, profundamente ligado aos acontecimentos portugueses e que merece ser aprofundado. Diplomático, mercador e homem de confiança da coroa portuguesa assim como bem introduzido na comunidade italiana residente em Lisboa no século XVI, Nicolau Pedro Coccino inicia a sua actividade como enviado, em 1563, por parte de D. Álvaro de Castro embaixador português em Roma, a Constantinopla, onde chega a 12 de outubro de 1563. Logo de regresso de Constantinopla, em fevereiro de 1564, Coccino parte para Portugal, como relata a carta do Duque de Sabóia ao rei D. Sebastião escrita de Nisa a 21 de Fevereiro de 1564, “entendiendo que es persona particular com quien se deve tener toda cuenta y consideracion”. Em 1565 já se encontrava na capital portuguesa onde vai desempenhando durante muitos anos funções de relevo na administração do estado, tendo sido nomeado em 1578, pelo rei D. Sebastião, Provedor da Casa da Índia. Nos anos setenta de Quinhentos, Coccino fazia parte da Mesa da Igreja do Loreto e em 1581 foi Provedor da dita Igreja. Em 1582 partiu para a Índia com o cargo de vedor da fazenda em Cochim.

Padej Kumlertsakul

- Filiação institucional – *The National Archives*, UK
- Áreas de trabalho – East and Southeast Asia Military & Imperial history from the 19th to the 20th century



SCIENCE AT SEA: MARITIME KNOWLEDGE AND CROSS-CULTURAL EXCHANGE FROM KÄMPFER TO THE ROYAL NAVY

This paper examines the sea as a critical site of scientific and cultural exchange between Europe and Asia from the late seventeenth to the early nineteenth century. Focusing on the maritime career of Engelbert Kämpfer, a physician with the Dutch East India Company, it explores how early modern voyages facilitated empirical inquiry, cross-cultural engagement, and the circulation of knowledge. Kämpfer's observations in Japan, particularly in medicine and botany, exemplify how maritime travel enabled the production and transmission of scientific knowledge despite logistical and linguistic constraints. The study then traces the evolution of this model into the nineteenth century, highlighting the Royal Navy's institutionalization of science through figures such as Joseph Dalton Hooker. By comparing informal, individual-driven inquiry with state-supported scientific missions, the paper argues that maritime platforms consistently functioned as mobile laboratories, shaping global knowledge systems and reflecting broader shifts in the professionalization of science.

Patrícia Alexandra Marrafa

- Filiação institucional – Centro de Estudos Internacionais (CEI-Iscte) e Centro Científico e Cultural de Macau
- Áreas de trabalho – Política, história e cultura chinesas
- Publicações – Tendo apresentado trabalhos em conferências incluindo a conferência internacional *Europe as a Global Actor* (edição de 2023 e 2025); O 3º e 4º congresso internacional em *Diálogos Interculturais Portugal-China* (Edição 2023 e 2025)



O LEGADO DAS EXPEDIÇÕES DE ZHENG HE NA ESTRATÉGIA NAVAL MODERNA DA CHINA

No início da dinastia Ming (1405-1433 d.C.), o imperador Yong Le enviou o almirante-general Zheng He em sete viagens ao Oceano Índico. Durante estas viagens notáveis, em termos de distância percorrida, número de tripulantes, tamanho da frota e dimensões dos navios, Zheng He levou a influência e os ideais chineses aos povos costeiros da Ásia, Índia, África e Arábia em uma escala nunca vista. As viagens terminaram em 1433, quando a China se fechou, proibindo o comércio marítimo e, entre outras iniciativas, fechando as suas portas aos estrangeiros. Até hoje, as viagens de Zheng He ainda são consideradas algumas das maiores da história marítima, mas permanecem praticamente desconhecidas no mundo ocidental, estabelecendo a China como a primeira nação a manter uma presença naval permanente no Oceano Índico. Hoje, o legado deixado por estas expedições é invocado por políticos e diplomatas chineses para moldar as percepções sobre as ambições marítimas da China, com termos como “peaceful development” e “win-win cooperation” frequentemente citados juntamente com referências às viagens de Zheng He como prova histórica de que o poder marítimo chinês não é inerentemente expansionista ou agressivo. tendo isto em conta, a nossa investigação questiona de que forma o governo chinês utiliza a influência histórica das viagens de Zheng He para legitimar a sua expansão naval contemporânea e as suas políticas marítimas?

Paulo Catarino Lopes

- Filiação institucional – Instituto de Estudos Medievais (IEM) e Investigador Associado do CHAM
- Áreas de trabalho – Mobilidade e Viagem; Identidade e Alteridade; Diplomacia
- Publicações — Autor de diversas publicações no âmbito da História Cultural e das Mentalidades (História Medieval / História Moderna).



DA EUROPA AO LEVANTE. A PEREGRINAÇÃO POR MAR COMO PROVA DE FÉ E PONTE POR EXCELÊNCIA PARA O CONTACTO COM O OUTRO RELIGIOSO

Ponte privilegiada para o contacto entre o Ocidente e o Oriente e, consequentemente, para o exercício da alteridade durante os séculos medievais, a prática peregrinatória teve no mar um dos seus principais cenários. Desde logo, porque, com tudo o que implicava, em si mesma a travessia marítima correspondia a uma prova de fé sem igual.

Partindo deste enquadramento, pretende-se com a presente comunicação reflectir sobre a relevância do binómio mar-peregrinação no desenvolvimento de contactos entre o mundo europeu e o Próximo Oriente no período tardo-medieval. Que dificuldades, desafios e quadros emocionais envolvia? Que condições económicas impunha quer para quem utilizava a via marítima para concretizar os seus intentos espirituais, quer para quem assegurava a navegação (no mar, mas também em terra ao nível das infraestruturas necessárias)? Que técnicas e arte de navegação pressupunha? E, sobretudo, que interacções culturais e religiosas – leia-se, civilizacionais – fazia nascer?

Paulo de Assunção

- Filiação institucional – Investigador integrado do Centro de Estudos Clássicos da Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – Presença jesuíta 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 DINÂMICA DA CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS DA CHINA NOS PERIÓDICOS PUBLICADOS NO BRASIL NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Desde o século XVI, a colónia brasileira passou a utilizar produtos vindos da Ásia. A dinâmica do vasto império colonial português favoreceu as trocas comerciais e culturais, promovendo o encontro de civilizações distintas e distantes. O impacto da cultura asiática, nas terras tropicais, foi grande e marcou o desenvolvimento material e imaterial do Brasil. Após a chegada da família real ao Rio de Janeiro, em 1808, as atividades de comércio ampliaram-se, em parte, devido à abertura dos portos às nações amigas. Em diferentes lojas da capital do império português era possível encontrar produtos asiáticos. Dentre os principais produtos encontravam-se chás, de diversas qualidades, canela, louças ordinárias e refinadas, peças de madrepérola, esculturas, etc. As lojas de produtos importados comunicavam aos seus clientes a chegada de novos produtos constantemente. Nos jornais, eram veiculados anúncios de produtos vindos diretamente de Macau, principalmente aparelhos de mesa, sopeiras, tigelas para almoço de Nanquim e Cantão, que se destacavam pela beleza do tom azul ou pelo esmalte brilhante. Esta dinâmica evidencia uma grande atuação da Marinha mercante, também possível de ser identificada nos registos dos periódicos. O objetivo da comunicação é evidenciar os intercâmbios económicos e culturais dentro do império colonial português, onde os portos brasileiros eram um dos pontos de escala das naus lusitanas que regressavam da Ásia.

Paulo Graça Barreiro

- Filiação institucional – Marinha Portuguesa.
- Áreas de trabalho – História Marítima
- Publicações – *“A batalha de Salamina, A ascensão de uma potência marítima, Atenas” na obra “A guerra na antiguidade III”*.



A PRESENÇA PORTUGUESA EM GÔA NO SÉCULO XVI

A Índia, antes da chegada da armada comandada por Vasco da Gama, era um conjunto de reinos costeiros governados por sultões, outros governados por rajás, que competiam entre si pelo comércio e pela riqueza que aquela atividade criava. No interior do subcontinente existia o reino de Vijayanagar que comerciava com os vários reinos costeiros. A sociedade era na grande maioria de religião hindu, mesmo quando era governada por um sultão. As rotas marítimas beneficiaram a expansão muçulmana, pois com o tempo, os muçulmanos casavam localmente e traziam imãs para acompanharem espiritualmente a sua família. Aos olhos dos europeus, chegados em 1498 àquelas paragens, parecia existir uma grande comunidade cristã que viviam sobre o domínio muçulmano e tementes ao sultanato do Egípto. O rei D. João II tinha enviado várias missões por terra à procura do grande reino mítico cristão do rei Preste João, a existir em África, procurando um potencial aliado na região. O rei D. Manuel procurava reconquistar Jerusalém para a oferecer ao papa, ficando com o negócio das especiarias do oriente. Com o novo vice rei, Afonso de Albuquerque, os portugueses conquistam uma série de cidades costeiras, criam feitorias em outras e estabelecem-se em regiões fora da jurisdição portuguesa, como Makassar. Mas adotam o modelo criado por aquele vice rei em Gôa, dispensando soldados portugueses que casaram com as viúvas e mulheres locais, passando a desenvolver um ofício, tendo sido oferecido dinheiro, um cavalo e terras, criando assim os “casados” que seriam uma população portuguesa na capital do vice rei, Gôa e em outros enclaves, mas com respeito pela população autóctone hindu e muçulmana. (...)

Pedro Caridade de Freitas

- Filiação institucional – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – Direito Romano, História das Relações Internacionais, Direito Público Romano e História do Direito Internacional Público
- Publicações – *Os Estados , os Estrangeiros e o Direito de Hospitalidade na Época Moderna: Um Estudo de História do Direito; História do Direito Internacional Público, Da Antiguidade à II Guerra Mundial*



OS MARES DA ÁSIA: DA CONCEPÇÃO DE *MARE CLAUSUM* À LIBERDADE DE NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO

Os interesses económicos e comerciais dos mares asiáticos originaram controvérsias entre as diversas potências europeias da segunda metade do século XVI e do século XVII. As guerras comerciais entre portugueses, espanhóis e holandeses tiveram como cenários os mares asiáticos. As disputas territoriais, marítimas e comerciais saíram das áreas geográficas e foram discutidas entre juristas, em livros, pareceres e lições.

A presente comunicação pretende analisar a influência das posições veiculadas por Hugo Grócio, na defesa da liberdade de navegação e comércio nos mares, e de Frei Serafim de Freitas, advogado da tese do *mare clausum*, na alteração das dinâmicas comerciais no oriente e na constrição de um direito sobre a ocupação territorial e a liberdade comercial. Durante a comunicação será feita uma análise das principais obras dos autores referidos, em especial o *Ide Iure Belli ac Pacis*, o *Mare Liberum* e o capítulo XII do *De Iure Pradae*, de Hugo Grócio, e o *Do Justo Império Asiático dos Portugueses*, de Frei Serafim de Freitas.

Rui Manuel Loureiro

Filiação institucional – Instituto Superior
Manuel Teixeira Gomes (ISMAT); CHAM/
NOVA



- Áreas de trabalho – História das relações de Portugal e Espanha com o mundo asiático nos séculos XVI e XVII
- Publicações – *Itinerário da Índia por terra a este reino de Portugal de António Tenreiro*; *Tratado das coisas da China de frei Gaspar da Cruz*
- Membro Emérito da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)

ALGUMAS NOTAS SOBRE A CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE FRANCIS DRAKE (1577-1580)

O navegador inglês Francis Drake, entre 1577 e 1580, comandou uma expedição marítima que completou a segunda viagem em torno do globo, seis décadas depois da jornada de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano. Dos cinco navios de Drake que largaram do porto de Plymouth, na costa sudoeste de Inglaterra, apenas um completaria a circum-navegação, o Pelican, rebaptizado como Golden Hind durante a viagem. A presente comunicação pretende revisitar esta histórica jornada marítima, descrevendo as suas principais peripécias, e chamando a atenção para a utilização por Francis Drake de conhecimentos náuticos e cartográficos de origem ibérica (e especificamente portugueses) na preparação da expedição e para a contribuição a ela dada por pilotos portugueses na travessia do Atlântico Sul, do Estreito de Magalhães e do Pacífico. Far-se-á ainda um ponto da situação sobre os testemunhos mais precoces dessa aventureira viagem (tanto manuscritos, como impressos), que na época foram objecto de uma explícita política de sigilo da parte da Coroa britânica. Chamar-se-á também a atenção para um tratado de botânica publicado em Antuérpia em 1582 que contém as primeiras referências impressas à viagem de Drake, e para uma pouco conhecida descrição manuscrita da mesma, que foi preparada na ilha de São Miguel na década de 1580 por um cronista português. Enfim, a comunicação tratará de sublinhar a ligação da circum-navegação de Francis Drake aos meios marítimos e ultramarinos portugueses da época.

Sónia Aires Lima

- Filiação institucional – Centro de Estudos Anglisticos da Universidade de Lisboa. (CEAUL); Universidade de Lisboa.
- Áreas de trabalho – Literaturas, Artes e Culturas Modernas—Estudos Ingleses
- Publicações – *Ex-Votos Marítimos: expressões visuais de memória cultural* (2023); *The Conceptualized Fairy in Victorian Art: Poetry and Painting* (2023); *Ecos medievais na Gondal de Anne Brontë: reflexões culturais sobre as poesias anglo-saxónica e vitoriana*. (aceite para publicação)
- Membro Correspondente da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



FIGURAS DO OUTRO: ORIENTALISMO EM *THE TALISMAN* (1825) DE SIR WALTER SCOTT

Esta comunicação propõe uma leitura crítica da representação do Outro em *The Talisman* (1825), de Walter Scott, a partir do encontro simbólico entre Oriente e Ocidente no contexto das Cruzadas. A análise centra-se na dimensão discursiva da alteridade cultural, articulando referências teóricas ao orientalismo (Edward Said), à ambivalência colonial (Homi Bhabha) e à ética da diferença (Tzvetan Todorov), com o objectivo de compreender como a narrativa literária constrói o Oriente como espaço de diferença e fascínio. O romance apresenta uma geografia e personagens orientais moldadas por um imaginário romântico, onde o exotismo, o mistério e a desconfiança coexistem com momentos de reconhecimento ético e admiração. A personagem de Saladino destaca-se como figura central neste processo, revelando as ambiguidades da representação: o Outro é simultaneamente humanizado e estereotipado, respeitado e temido. A partir da análise de passagens seleccionadas, observa-se que *The Talisman* participa do discurso orientalista oitocentista, mas também introduz elementos que abrem espaço para uma visão mais dialógica e menos hierárquica da relação entre culturas. Ao explorar a forma como a linguagem literária negocia a alteridade, a comunicação pretende contribuir para o debate em torno da construção simbólica do Oriente e das possibilidades do encontro intercultural na literatura europeia do século XIX.

Teresa Nobre de Carvalho

- Filiação institucional – CHAM – Centro de Humanidades (NOVA-FCSH/UAç)
- Áreas de trabalho – História e Filosofia das Ciências
- Publicações – *Os desafios de Garcia de Orta. Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*
- Membro Correspondente da Academia de Marinha (Classe de Artes, Letras e Ciências)



DE FRUTO LOCAL A UMA MARAVILHA PAN-TROPICAL.

AS TRAVESSIAS OCEÂNICAS DO ANANÁS NOS SÉCULOS XVI-XVII

Desde os tempos longínquos, a descrição das paisagens, o levantamento dos recursos naturais e a observação da fauna e da flora, surgiram plasmados nos relatos de viajantes e missionários que, se deslocaram para Oriente. De entre as frutas mais enaltecidas, destacavam-se os figos da Índia, as jacas, as mangas ou os duriões. Até ao alvor das grandes viagens de exploração oceânica, os europeus não tinham expectativa de encontrar frutos mais saborosos ou aromáticos do que aqueles que encontraram na Ásia. A chegada dos navegadores ibéricos às costas americanas veio refutar esta ideia. Nas ilhas da América Central e no litoral do Brasil foram registadas ervas, árvores e frutas que, tanto na aparência como no sabor, superavam aquelas que, até então, haviam sido descritas pelos europeus. De entre as frutas extraordinárias, sobressaiu o ananás. Espécie nativa da América do Sul, Ananas comosus foi, a partir de meados do século XVI, acomodada no convés dos navios portugueses e abandonou o seu berço de origem. Atravessando os mares, foi desembarcada nas ilhas atlânticas, nas costas africanas até chegar à longínqua Goa. Deixada a enraizar à sua sorte ou entregue aos cuidados de hortelãos, o ananás passou a fazer parte da dieta dos portugueses destacados no Oriente. Qual passageiro clandestino, o fruto acompanhou missionários e viajantes nas suas deslocações asiáticas sendo aclamado por soberanos e aristocratas a cada nova paragem. Em pouco mais de meio século, o fruto, que durante milénios se restringiu ao seu ecossistema americano, foi difundido à escala global, tornando-se uma espécie de ocorrência pan-tropical. (...)

Tiago Botelho dos Santos

- Filiação institucional – ISCTE-Instituto Universitario de Lisboa
- Áreas de trabalho – Chinese Belt and Road Initiative (BRI) and its impacts on South Asia, Central Asia, and the Middle East; China-Pakistan relations and their historical and contemporary bilateral, regional, and inter-regional effects.



THE STRATEGIC IMPORTANCE OF GWADAR THROUGH TIME: A PORT OF CONTENTION FROM ANCIENT ERAS TO MODERN GEOPOLITICS (WITH EUROPEAN PARALLELS)

This study explores the enduring strategic significance of Gwadar, a port city on Pakistan's Makran Coast, demonstrating its pivotal role as a point of contention and encounter from antiquity to the present day. Situated at the mouth of the Persian Gulf and positioned on critical Indian Ocean maritime routes, Gwadar's geographical advantage has consistently made it a coveted asset for various powers. The study revolves around two essential factors governing Gwadar's historical maritime interactions and strategic evolution. First, it examines how ancient indigenous maritime networks utilized Gwadar, laying the groundwork for its historical importance in regional trade and connectivity. Second, it analyses the development of foreign interests in Gwadar, particularly focusing on European approaches – notably British and Portuguese engagement – and how competition or cooperation over this port shaped regional geopolitical dynamics.

This study aims to offer a unique perspective on the transnational dimensions of maritime control in the Indian Ocean, arguing for Gwadar's fundamental character as a consistently contested port vital for understanding Europe-Asia sea encounters across centuries.

Vasco Gil da Cruz Soares Mantas

- Filiação institucional – Centro de Estudos Clássicos e Humanísticos da Universidade de Coimbra.
- Áreas de trabalho – Arqueologia; História
- Membro Emérito da Academia de Marinha
(Classe de História Marítima)



O IMPÉRIO ROMANO E O OCEANO ÍNDICO: NAVEGAÇÃO, COMÉRCIO E IDEOLOGIA

A integração do Egipto no Império Romano, depois da vitória de Octaviano sobre Marco António e Cleópatra, colocou Roma em contacto directo com o Mar Vermelho e permitiu-lhe desenvolver um activo comércio nas suas águas e no Índico. No centro destas actividades encontrava-se gente de origem grega ou oriental helenizada, em parte relacionada com Alexandria, o que permite compreender como o conceito romano deve ser considerado. A existência de uma poderosa organização estabelecida no Egipto com a finalidade de abastecer a cidade de Roma e a Itália, não deixou de estimular armadores e comerciantes a desenvolverem actividades também no Mar Vermelho e nas costas do Índico. Estas relações regulares, apoiadas por diversos portos, como Berenice, Adulis ou Muziris, vão sendo conhecidas com maior pormenor graças à arqueologia e à paleografia, permitindo agora uma visão mais correcta de uma realidade que não se limitou a operações esporádicas de aventureiros em busca de lucros. O pleno conhecimento do regime de ventos no Índico (Monções) permitiu estabelecer um calendário para este tráfico, inspirado pelo que se observava no Mediterrâneo, mas menos sujeito a alterações.

Os dados disponíveis demonstram a amplitude deste movimento, servido por navios bem adaptados, movimento no qual as especiarias ocupavam, naturalmente, um lugar essencial e que tinha a vantagem de evitar as regiões sob domínio das dinastias iranianas, tal como a Rota do Cabo eliminou, mais tarde, o efeito do controlo otomano no Mediterrâneo Oriental. (...)



CH-UL CENTRO DE HISTÓRIA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

 **CATOLICA**
CECC - RESEARCH CENTRE FOR
COMMUNICATION AND CULTURE
LISECA


AbERTA
www.uab.pt

