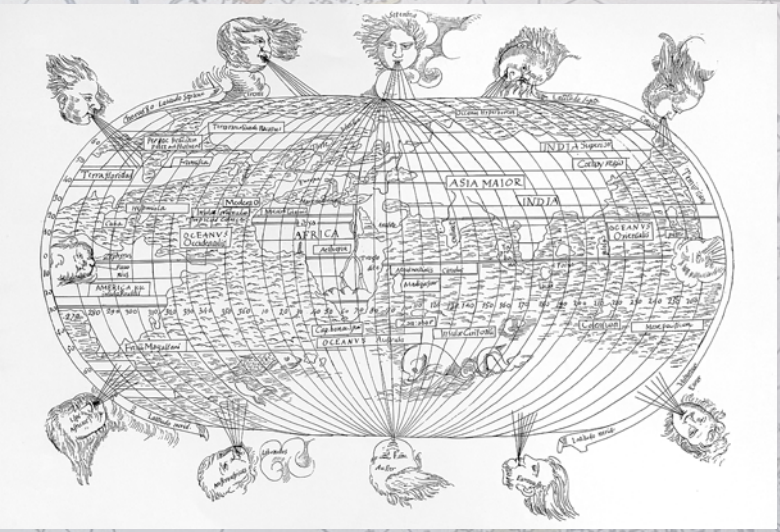
O Mar como espaço de encontros:
Velhos e Novos Mundos

XIX SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA MARÍTIMA



24 a 26 de novembro 2026

Auditório Rogério d'Oliveira
Biblioteca Teixeira da Mota
Academia de Marinha

O Mar como espaço de encontros:
Velhos e Novos Mundos

XIX SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA MARÍTIMA

Ficha Técnica

Título: O Mar como espaço de encontros: Velhos e Novos Mundos
Edição: Academia de Marinha
ISBN: 978-972-781-200-4
Data: 24 e 26 de novembro de 2026

Comissão Organizadora | *Organizing Committee*

Presidente | *President*
José Manuel Silva Carreira

Secretário | *Secretary*
Caetano Augusta Silveira

Vogais | *Members*
Ana Paula Avelar
André Ferreira
Beatriz Oliveira da Silva
Sónia Aires Lima
Vasco Monsanto

Comissão Científica | *Scientific Committee*

Presidente | *President*
Ana Paula Avelar

Secretário | *Secretary*
Caetano Augusta Silveira

Vogais | *Members*
António Costa Canas
Avelino Meneses
Carmen Mendes
João Paulo Oliveira e Costa,
João Teles e Cunha
Jorge Semedo de Matos
José da Silva Horta
José Malhão Pereira
Kenneth David Jackson
Marília dos Santos Lopes
Roderich Ptak
Vítor Gaspar Rodrigues

Apresentação

Continuando o ciclo iniciado em 2025 em que se problematizou o modo como mar foi e é um meio propiciador e instrumental para o encontro de povos, troca de conhecimentos e intercâmbios culturais, neste ano de 2026 continuaremos esta nossa reflexão. Fá-lo-emos, tendo em atenção de como, ao longo dos séculos, se estabeleceram os contactos, encontros, desencontros entre os espaços europeu, africano, americano e asiático. Os mares permitiram desde os tempos mais remotos o estabelecimento e consolidação de múltiplas redes e comunidades tecnológicas, económicas, sociais, políticas culturais ...

Partindo e ampliando a metáfora vespuciana de Mundus Novus o XIX Simpósio Internacional de História Marítima, organizado pela Academia de Marinha, através da sua Classe de História Marítima, é subordinado ao tema O Mar como espaço de encontros: Velhos e Novos Mundos. Este decorrerá em Lisboa, no Auditório "Almirante Rogério de Oliveira" no próximo mês de novembro, nos dias 24 a 26 em que se pretende debater os seguintes tópicos:

- Do conceito de oceano e a arte de navegar;

- Viagens na e da Europa para os continentes africano, americano e asiático;

- Interações culturais e tecnológicas;

- Impactos económicos, sociais e político-militares.

Presentation

Building on the cycle initiated in 2025, devoted to understanding how the sea has been and remains a key factor in fostering encounters among peoples, the exchange of knowledge and cultural interaction, we will carry this reflection further in 2026. In this year's edition, we will consider how, over the centuries, contacts, encounters, and moments of tension and rupture have taken shape between European, African, American, and Asian spaces. From the earliest times, the seas enabled the formation and consolidation of multiple technological, economic, social, political, and cultural networks and communities.

Taking Vespucci's metaphor of Mundus Novus as its point of departure, while also expanding upon it, the XIX International Symposium on Maritime History, organised by the Portuguese Maritime Society through its Maritime History Class, will be devoted to the theme The Sea as a Space of Encounters: Old and New Worlds. The symposium will take place in Lisbon, at the "Almirante Rogério de Oliveira" Auditorium, from 24 to 26 November 2026, and will invite discussion on the following topics:

- The concept of the ocean and the art of navigation/sailing;

- Voyages within Europe and from Europe to the African, American, and Asian continents;

- Cultural and technological interactions;

- Economic, social, and politico-military impacts.

Programa | *Programme*
Dia 24 Auditório | *Auditorium*

09:30 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 Miguel de Sousa Costa
Palavras de abertura | *Opening remarks*
Vice-Almirante José Manuel Silva Carreira, Presidente da Academia de Marinha
10:20 **Lançamento do Livro | *Book Presentation***
Apresentação pelas coordenadoras | *Presentation by the Symposium Coordinators*
O Mar como Espaço de Encontros: A Europa e o Oriente
The Sea as a Space for Encounters: Europe and Asia
10:30 Conferência abertura | *Opening Keynote Lecture*
João de Brito Capelo — uma abordagem integrada das Ciências Náuticas
António Costa Canas
11:00 Intervalo | *Coffee Break*

1.ª Sessão | *1st Session*
Do conceito de oceano e a arte de navegar | *The concept of the ocean and the art of navigation/ sailing*
Moderador: João Ramalho Marreiros

11:15 **España y Portugal en la definicion de los oceanos. Interaccion y construccion cartografica**
Mariano Cuesta Domingo
11:35 **Simón de Alcazaba, Alcáçova em Portugal. Trajetórias de navegadores ibéricos entre os velhos e os novos mundos**
Amândio Barros
11:55 **Reflexões críticas sobre a arte de navegar num manuscrito inédito do século XVII. Uma edição em curso.**
Cristina Costa Gomes | Vanda Anastacio
12:15 **Mário Ruivo e a cooperação internacional em ciências do mar (1950-1961). Um percurso biográfico entre tempos e espaços.**
Álvaro Garrido
12:35 Debate | *Discussion*
13:00 Almoço | *Lunch Break*

3.ª Sessão Online | *3rd Online Session*
Viagens | *Voyages*
Moderador: Ricardo Moraes e Soares

15:00 **Oro sangriento: piratas ingleses saquean la Guayana Española durante los siglos XVI y XVII**
Gabriel Herrera Cuenca
15:20 **De Lisboa a Goa pelo Mediterrâneo: Marselha nas viagens portuguesas (1640-1919)**
Ernestine Carreira
15:40 **A viagem de Afonso Lopes Vieira a Angola: (des)encontro de Portugal de Além**
Cristina Nobre
16:00 **Surgeons Between Worlds: Medical Knowledge in Transit, 1550–1800**
Andreas Demetriades
16:20 Debate | *Discussion*
16:35 Intervalo | *Coffee Break*

5.ª Sessão | *5th Session*
Impactos económicos, sociais e político-militares | *Economic, social, and politico-military impacts*
Moderador: Marília dos Santos Lopes

16:50 **O Mar e os Impostos: Novos e Velhos Mundos**
Paulo Marques
17:10 **A repressão da pirataria e as origens de uma dimensão penal do Direito das Gentes: o pirata como *hostis humani generis***
Pedro Caridade Freitas
17:30 **A Mesa da Consciência (e Ordens) na Expansão Portuguesa: entre o limite e a legitimação do poder régio.**
João Andrade Nunes
17:50 **O incidente das "presas" britânicas no porto de Belém (1780): jurisdição, recrutamento forçado e tensões diplomáticas luso-britânicas.**
Bruno Neves
18:10 Debate | *Discussion*
18:30 Fim de Sessão | *End of Session*

Programa | *Programme*
Dia 24 Biblioteca | *Library*

2.ª Sessão | *2nd Session*
Impactos económicos, sociais e político-militares | *Economic, social, and politico-military impacts*
Moderador: Paulo Santos

11:15 **Margens, risco e monopólio: uma análise económica do comércio da pimenta na Carreira da Índia (1500–1600)**
Ricardo Moraes e Soares
11:35 **"Tudo se há de saber". As cartas dos mercadores italianos e a descrição da Ásia portuguesa (século XVI)**
Francesco Guidi-Bruscoli
11:55 **Entre dos océanos: el San Pedro de Alcántara y la circulación transoceánica del tesoro vegetal (1786)**
Sabrina Guerra Moscoso
12:15 **São Jorge da Mina a partir do mar: circulação e reutilização de imagens na Europa moderna (sécs. XVI–XVIII)**
Valter Mendes Fernandes
12:35 Debate | *Discussion*
13:00 Almoço | *Lunch Break*

4.ª Sessão | *4th Session*
Da Arte de Navegar e os seus Impactos | *The art of Navigation/Sailing and its Impacts*
Moderador: João Andrade Nunes

15:20 **Backwaters, Battlefields, and Pepper Routes: Maritime Spaces in the reshaping power of the Portuguese–Cochin Alliance**
Job Rinol
15:40 **Dos troncos particulares de léguas à projeção de Mercator na náutica portuguesa**
Ana Mafalda Bastião
16:00 **Quando o GPS falha: O Metodo de Sumner e o Regresso à Navegação Astronómica**
Teresa Sousa
16:20 Debate | *Discussion*
16:35 Fim de Sessão | *End of Session*

Programa | *Programme*
Dia 25 Auditório | *Auditorium*

6.ª Sessão | *6th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Isabel Murta Pina

10:00 **Navegando ao longo da costa norte de Sumatra: Sumendala, o guanchang adjacente e outros locais no "Mapa de Zheng He"**
Roderich Ptak
10:20 **À bout de souffle: A Carreira da Índia numa época de charneira (ca.1550-1615)**
João Teles e Cunha
10:40 **Jogos a Bordo nas Naus da Carreira da Índia (séculos XVI–XVII)**
Patricia Cabaço
11:00 **Animais na História Marítima**
Carlota Simões
11:20 Debate | *Discussion*
11:30 Intervalo | *Coffee Break*

8.ª Sessão | *8th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: João Teles e Cunha

11:40 **Diogo Botelho Pereira. De Cochim a Lisboa numa Fusta (1535 – 1536)**
Carlos Madeira
12:00 **De Lisboa a Goa. A Esquadra de 1748**
José Vilas Boas Tavares
12:20 **De Macau a Manila: o Colégio de São Paulo e as redes interasiáticas dos Procuradores jesuítas (séculos XVII-XVIII)**
Leonor Pratas
12:40 **Redes, estratégias e constrangimentos da mobilidade jesuíta entre a Europa e a China no século XVII**
Isabel Murta Pina
13:00 Debate | *Discussion*
13:10 Almoço | *Lunch Break*

10.ª Sessão Online | *10th Online Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Ana Paula Avelar

15:00 **National Minorities on Elizabethan Ships: Identity, Faith, and the Logic of Utilitarian Employment**
Andrii Pastushenko
15:20 **The Affective Ocean: Kinetic and Sensory Piety in the Arabian Sea**
Mariyam Mumthas
15:40 **Unsung Seafarers of the Cretan Revolt: Crews, Supply Networks, and Everyday Resistance during the Ottoman Blockade of Crete (1866–1869)**
Dimitrios A. Tsatsaronis
16:00 **Xury and the Context of Maritime Enslavement in Eighteenth Century Morocco**
Daniel j. Ennis
16:20 Debate | *Discussion*
16:30 Intervalo | *Coffee Break*

12.ª Sessão | *12th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Carlota Simões

16:40 **Modos de ver. Os Novos Mundos e a cultura visual na Europa renascentista**
Marília dos Santos Lopes
17:00 **Palavras, trá-las o mar? Importação lexical e nacionalismo na primeira tradução inglesa de Conquista de Mexico (López de Gómara, 1552)**
Rita Queiroz de Barros
17:20 **A poética do onírico em canções do mar**
Mario J. Avelar
17:40 **Seascapes of Sound: European Opera Circuits in Maritime Asia**
Akiko Sugiyama
18:00 Debate | *Discussion*
18:30 Fim de Sessão | *End of Session*

Programa | *Programme*
Dia 25 Biblioteca | *Library*

7.ª Sessão | *7th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Paulo de Assunção

10:00 **As iniciativas historiográficas de António Ribeiro dos Santos [1745-1818] na defesa da originalidade marítima portuguesa**
Eurico de Gomes Dias
10:20 **A História Trágico-Marítima, exemplo de uma narrativa sobre o Mar, como espaço de encontros**
António Andrade Moniz
10:40 **Dez séculos de naufrágios do Barlavento Algarvio: o mar como espaço de encontros, conflito e circulação**
Alexandre de Paiva Monteiro
11:00 **"Nem boa, nem má, nem por mar, nem por terra": materialidades na correspondência dos procuradores jesuítas da Época Moderna**
Maria João Pereira Coutinho
11:20 Debate | *Discussion*
11:30 Intervalo | *Coffee Break*

9.ª Sessão | *9th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Maria João Pereira Coutinho

11:40 **Encontros Atlânticos na Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel: Os "Novos Mundos" e o "Outro"**
Sandra Morais
12:00 **Relatos de Viagens de Exploração ao Mar do Norte (Século XVIII): A Busca da Passagem Entre a Europa e a América**
Fernanda Guedes de Campos
12:20 **No Oriente - De Nápoles à China ou como a viagem de Adolfo Loureiro permitiu o encontro de diferentes Mundos**
Ana Paula Avelar
12:40 **Impressões e descrições de uma volta ao mundo feita a bordo do Cruzador São Gabriel por Mário Sena Barcelos do Nascimento**
Paulo de Assunção
13:00 Debate | *Discussion*
13:10 Almoço | *Lunch Break*

11.ª Sessão | *11th Session*
Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*
Moderador: Sónia Aires Lima

15:00 **The Sea as Narrative Infrastructure: Maritime Discourse and Imperial Ideology in Macau (1898)**
David Ramalho Alves
15:20 **A Cape Worth Fighting For: Maritime Empires and the Struggle to Control the Cape of Good Hope**
Thean Potgieter
15:40 **Mobility and Network Creation by the Duchy of Courland in the Seventeenth Century Caribbean**
John Freeman
16:00 **Encounters at Sea: Medical, Environmental, and Diplomatic Knowledge Making on the China Station, 1870–1890**
Padej Kumlertsakul
16:20 Debate | *Discussion*
16:30 Fim de Sessão | *End of Session*

Programa | *Programme*

Dia 26 Auditório | *Auditorium*

13.ª Sessão Online | *13th Online Session*

Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*

Moderador: Teresa Costa

09:40 **Oceanic epistemologies of the Early Modern World: A comparative analysis of the Tamil navoi saatti ram knowledge tradition and the Portuguese maritime knowledge**
Kunjunni Sajeev

10:00 **Making Black Bodily Value in the Atlantic World**
Klarke Stricklen

10:20 **"Obliged to be worn to the very utmost": Care of the ship on the third Cook voyage**
Reetta Sippola

10:40 **Salient interactions in the High North Atlantic: illegality, war, and environment in late eighteenth-century Greenland**
Anna Knutsson

11:00 Debate | *Discussion*

11:30 Intervalo | *Coffee Break*

14.ª Sessão | *14th Session*

Viagens e Interações Culturais | *Voyages and Cultural Interactions*

Moderador: Filipe Themudo Barata

11:45 **A viagem de Vasco da Gama e o encontro com os muçulmanos do Oriente**
António Dias Farinha

12:05 **O piloto árabe de Vasco da Gama: geopolítica, historiografia e ciência (1957-1963)**
Carlos Baptista Valentim

12:25 **Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil (1578) de Jean de Léry**
Chantal Louchet

12:45 **O Mar: uma visão maniqueísta entre desafios naturais e modernidade no romance O Farol do Fim do Mundo, de Júlio Verne**
Teresa Costa

13:05 Debate | *Discussion*

13:15 Almoço | *Lunch Break*

15.ª Sessão | *15th Session*

15:00 **Lançamento do Livro | *Book Presentation***
Apresentação por | *Presentation by* Rui Manuel Loureiro
Costal NorthWest Africa and the Macaronesian Island in Chineses Texts and Maps
(Late twelfth to early Seventeenth Centuries)
Roderich Ptak

16.ª Sessão | *16th Session*

Viagens e Impactos económicos, sociais e político-militares | *Voyages and Economic, social, and politico-military impacts*

Moderador: António Costa Canas

15:40 **Viajantes portugueses e europeus. Desde o século XVI, pelo Mediterrâneo até ao fim do mundo**
Filipe Themudo Barata

16:00 **O Levante mediterrânico, ponto de encontro de povos e encruzilhada de rotas marítimas. A Ordem de S. João do Hospital em Rhodes e as rotas marítimas do Mediterrâneo nos séculos XIII a XVI**
Jorge Semedo de Matos

16:20 **A Marinha Mercante e o Império Português em Africa: Tecnologia, Empreendorismo e Impulso Político na Marinha Mercante, 1910-1946**
João Caramês Simões

16:40 **The "Flight to Nowhere", the Friction of War, and the Limits of Historical Judgement**
Francisco Piedade Vaz

17:00 Debate | *Discussion*

17:30 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 Keynote Lecture*
O Mar no Devir de Portugal
Avelino de Freitas de Meneses

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 de Armada

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

Notas Gerais

Comunicações

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

Almoços

Ao longo dos três dias do Simpósio, os conferêncistas 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.**

Edição do Simpósio

Os artigos submetidos para a publicação na edição do Simpósio serão sujeitos a revisão por pares. Os textos deverão ser formatados de acordo com as normas editoriais adotadas pela Academia de Marinha, em Times New Roman, tamanho 12, com espaçamento de 1,5 entre linhas e enviados em suporte digital à Academia de Marinha até ao final do mês de fevereiro de 2027. Para mais informações, consultar: https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx

Informações

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

Lunches

Throughout the three days of the Symposium, lectures and registered participants will be able to have lunch at the Instalações Centrais de Marinha (ICM) - Mess. You may obtain the respective ticket ar the Secretariat during the morning of **each day**.

Symposium Edition

Papers submitted for publication will be subject to peer review. Manuscripts should be formatted in Times New Roman, 12 font size, with 1.5 line spacing and submitted in digital format to the Portuguese Maritime Society by the end of February 2027.
Further 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 (academia.marinha.pt), or by calling +351 210 984 707 / 708 / 709 / 710.

Conferencistas

Akiko Sugiyama
Alexandre de Paiva Monteiro
Álvaro Garrido
Amândio J.M. Barros
Ana Mafalda Bastião
Ana Paula Avelar
Andreas DEMETRIADES
Andrii Pastushenko
Anna Knutsson
António Costa Canas
António Dias Farinha
António Manuel de Andrade Moniz
Avelino de Freitas de Meneses
Bruno Alexandre Gonçalves Neves
Carlos Madeira
Carlos Manuel Baptista Valentim
Carlota Simões
Chantal Louchet
Cristina Costa Gomes
Cristina Maria Alexandre Nobre
Daniel J. Ennis
David Ramalho Alves
Dimitrios A. Tsatsaronis
Ernestine Carreira
Eurico José Gomes Dias
Fernanda Maria Guedes de Campos
Filipe Themudo Barata
Francesco GUIDI-BRUSCOLI
Francisco Piedade Vaz
Gabriel Herrera Cuenca
Isabel Murta Pina
João Andrade Nunes
João Caramês Simões
João Teles e Cunha
Job Rinol
John Freeman
Jorge Semedo de Matos
José Augusto Vilas Boas Tavares
Klarke Stricklen
Kunjunni Sajeev
Leonor Pratas
Maria João Pereira Coutinho
Mariano Cuesta Domingo
Marília dos Santos Lopes
Mário José Menino Avelar
Mariyam Mumthas
Padej Kumlertsakul
Patrícia Isabel Louro Cabaço
Paulo de Assunção
Paulo Marques
Pedro Caridade Freitas
Reetta Sippola
Ricardo Moraes e Soares
Rita Queiroz de Barros
Roderich Ptak
Sabrina Guerra Moscoso
Sandra Maria Coutinho Russo Morais
Teresa Costa
Teresa Maria Jerónimo Sousa
Thean Potgieter
Valter Mendes Fernandes
Vanda Anastácio

Akiko Sugiyama



Filiação Institucional - School of Politics; International Relations & Economics (SPIRE) University of Nottingham Malaysia.

Áreas de Trabalho - História do Sudeste Asiático e Global; Ciência Política; História Cultural e Política do Sudeste Asiático; Estudos de Género; Artes Performativas; História Marítima da Ópera Europeia no Sudeste Asiático; Nacionalismo e Formação do Estado na Indonésia.

Seascapes of Sound: European Opera Circuits in Maritime Asia

Research over the past two decades has broadened our understanding of the global dissemination and circulation of European opera in the nineteenth century (e.g. Walton, 2012; Aspden, ed, 2019; Körner and Kühl, eds, 2022). Recent scholarship has also shed light on the previously under-documented operatic circuits in maritime Asia during the nineteenth and early twentieth centuries that traversed the Portuguese, Spanish, Dutch and British empires (e.g. McClellan, 2003; yamomo, 2017, 2018; Sugiyama, 2013, 2019). Additionally, related case studies have illuminated the artistic and institutional consequences of these encounters (e.g. Tan, 1993; Cohen, 2006; Nicholson, 2022). This paper brings together these strands of research and examines the motivations and conditions that enabled the spread of European opera into and within maritime Asia. It will first profile itinerant troupes and artists, then map and contextualise their journeys. Key factors under consideration include maritime conditions, shipping networks and technologies, customs regulations, border-crossing practices and port-city infrastructure. The paper argues that the region's seascapes constituted a crucial vehicle of cultural interaction. This perspective is particularly effective for interpreting how and why European opera spread despite the general dearth of first-hand accounts by performers and managers.

Palavras-chave: Colonial Port Cities; European Opera; Itinerant Opera Troupes; Maritime Asia; Shipping Networks; Seascapes.

Alexandre de Paiva Monteiro



Filiação Institucional - História, Territórios e Comunidades — NOVA FCSH.

ÁreasdeTrabalho-ArqueologiaNáuticaeSubaquática; Património Cultural Subaquático; Mergulho Científico e Profissional; Naufrágios Históricos e Arqueologia Marítima; Avaliação Patrimonial; Cartografia Histórica; Arqueologia Preventiva; Geofísica e Prospeção Subaquática aplicadas ao Património Marítimo.

Dez séculos de naufrágios do Barlavento Algarvio: o mar como espaço de encontros, conflito e circulação

Esta comunicação apresenta a leitura histórica e patrimonial dos naufrágios documentados no Barlavento Algarvio, entre os séculos X e XX, entendendo o mar como espaço de encontro entre mundos, poderes, rotas, mercadorias, tecnologias e comunidades costeiras.
A partir de investigação arquivística realizada em fontes portuguesas e estrangeiras, a comunicação irá apresentar dados relativos a cerca de 680 embarcações e quatro aeronaves perdidas na antiga jurisdição marítima de Lagos, abrangendo as costas dos concelhos de Aljezur, Vila do Bispo, Lagos, Portimão, Lagoa, Silves e Albufeira.
A análise feita evidencia a posição estratégica do Algarve ocidental na charneira entre o Atlântico e o Mediterrâneo, zona de passagem obrigatória para navios islâmicos, viquingues, ibéricos, italianos, franceses, ingleses, neerlandeses, norte-africanos e americanos. Os naufrágios analisados revelam dinâmicas de guerra naval, corso, comércio atlântico, pesca, navegação de cabotagem, tráfico colonial, salvamento marítimo e circulação global de pessoas e bens. Mais do que simples acidentes, estes episódios constituem arquivos materiais e documentais de contactos interculturais, conflitos imperiais, solidariedade costeira, exploração económica e memória marítima. Esta comunicação propõe, assim, uma abordagem integrada dos naufrágios enquanto património cultural subaquático e enquanto testemunhos históricos de uma região que, pela sua posição geográfica, sempre ligou o Mediterrâneo, o Atlântico e os chamados Velhos e Novos Mundos.

Palavras-chave: Atlântico; Barlavento Algarvio; Lagos; Naufrágios; Património cultural subaquático.

Álvaro Garrido



Filiação Institucional - Universidade de Coimbra; Faculdade de Economia; Investigador do CEIS20; Membro da Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História Económica e Social; História das Instituições; História Marítima Contemporânea; História das Pescas; Curadoria e Consultoria Museológica.

Mário Ruivo e a cooperação internacional em ciências do mar (1950-1961). Um percurso biográfico entre tempos e espaços.

Mário Ruivo (1927-2017) foi uma das principais figuras portuguesas do século XX. A sua ação cívica conjugou-se com um trabalho científico e diplomático que marcou os grandes avanços da política internacional sobre os oceanos, o ambiente e o desenvolvimento sustentável. A sua ação persistente transformou decisivamente a relação de Portugal com o mar e abriu caminho a uma visão integrada e ecológica do oceano.
Personalidade humanista, deixou uma marca indelével e de grande reconhecimento internacional enquanto cidadão, cientista e diplomata. Foi decisivo o seu contributo para o novo regime de governação do Oceano, associado às convenções das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Mário Ruivo foi um precursor no estudo dos fundos marinhos e da Plataforma Continental.
A presente comunicação enquadra-se num projeto de investigação e edição de uma biografia de Mário Ruivo. Incide na década de cinquenta, num período menos conhecido da sua vida, entre a licenciatura em Ciências Biológicas na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, que concluiu em 1950, e o seu exílio em Itália, onde trabalhou ao serviço da FAO, a partir de 1961.
Ao longo da década de cinquenta Mário Ruivo foi, sobretudo, um cientista. Foi então que construiu a sua imensa rede internacional, em diferentes tempos e espaços. Em sucessivas viagens científicas, do Mediterrâneo ao Atlântico, passou inúmeros dias a bordo. O seu convívio com cientistas e pescadores, dos navios de pesquisa aos lugres bacalhoeiros, deu-lhe uma visão muito ampla da vida marítima e uma particular sensibilidade aos aspetos práticos das ciências do oceano.
Em 1951, no seu primeiro exílio, iniciou e concluiu uma especialização em oceanografia biológica e gestão de recursos vivos no Laboratório de Biologia Marítima da Universidade de Paris — Laboratoire Arago.
Em abril de 1955, a convite dos comandantes Tenreiro e Tavares de Almeida, que se empenharam no seu regresso a Portugal, Mário Ruivo ingressa no Instituto de Biologia Marítima como Investigador de Primeira Classe do quadro civil do Ministério da Marinha. As suas redes científicas deslocam-se do Mediterrâneo para o Atlântico Noroeste. Assumindo funções de coordenação dos programas de amostragem do bacalhau que Portugal acordara no âmbito da ICNAF (International Commission for the Northwest Atlantic Fisheries), o jovem biólogo amplia as suas redes internacionais.
Em 1956 e 1957, os laços que Mário Ruivo criara com cientistas franceses revelam-se decisivos na organização das campanhas oceanográficas do batiscafo F.N.R.S. III e do Faial que constituíram um marco na investigação sobre o mar profundo ao largo da costa portuguesa.
Com base numa vasta documentação de arquivo, correspondência particular e científica, pretendemos colocar em evidência o papel de Mário Ruivo nas redes internacionais de cooperação em ciências do mar e mapear as suas redes. A questão central relaciona-se com a visão patrimonial das ciências do mar que Mário Ruivo expressou em diversos trabalhos científicos e práticos, uma perspetiva entre tempos e espaços, sempre empenhada numa ética social de longo prazo.

Palavras-chave: Ciência; Cooperação Internacional; Mar; Mário Ruivo; Redes.

Amândio J.M. Barros



Filiação Institucional - Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto; CITCEM-UP; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História Social e Económica; História Marítima; História da Cidade do Porto e Douro; História da Expansão Portuguesa; História dos Descobrimentos; Investigação histórica sobre espaços marítimos na Época Moderna.

Simón de Alcazaba, Alcáçova em Portugal. Trajetórias de navegadores ibéricos entre os velhos e os novos mundos

A presente comunicação tem como objetivo dar a conhecer documentação inédita que permite esclarecer as conhecidas origens portuguesas do navegador Simón de Alcazaba y Sotomayor (c. 1470 1535), figura da historiografia castelhana como adelantado da Nova Leão e fundador do primeiro assentamento europeu na Patagónia. Através da análise de fontes primárias – entre as quais uma inquirição para ingresso na Ordem de Santiago e outras cartas régias –, liga-se este navegador a uma das mais importantes linhagens do funcionalismo régio português: os Alcáçova (Carneiro).
A família Alcáçova (Carneiro) distinguiu se, sobretudo nos reinados de D. João II, D. Manuel I e D. João III, pelo seu papel central na administração do império português. António Carneiro, casado com Beatriz da Alcáçova, da casa da rainha D. Leonor, foi donatário da Ilha do Príncipe, escrivão da câmara de D. João II e secretário dos monarcas seguintes. O seu filho, Pedro de Alcáçova Carneiro, 1.º conde de Idanha a Nova, exerceu os cargos de secretário de D. João III e D. Sebastião e foi vedor da Fazenda, mantendo se no centro da governação durante décadas. Foi nesse ambiente de alta burocracia régia e de gestão do espaço atlântico que se formou a geração de navegadores e exploradores a que pertenceu Simão de Alcazaba.
A documentação aqui em exame permite estabelecer o vínculo do navegador aos Alcáçova portugueses, para além da simples menção do seu nascimento no "Reino de Portugal" que consta das suas capitulações com Carlos V e, juntamente com a castelhanização do seu nome, nos faz passar despercebidas aquela origem familiar, com tanto significado nas relações ibéricas. Além disso, esta documentação permite-nos avaliar a importância da sua presença em Castela, a sua participação em redes de informação e patronagem ligadas à Coroa lusa, e uma revisão da biografia tradicional de Simón de Alcazaba.
Complementarmente, a análise insere se num quadro mais amplo de estudo das trajetórias de navegadores ibéricos entre os velhos e os novos mundos, mostrando como muitos portugueses, como Fernão de Magalhães, João Dias de Solis, Estevão Gomes ou o próprio Simón de Alcazaba, ao serviço da Coroa de Castela, desempenharam papéis decisivos na exploração e conquista da América, transportando consigo saberes, práticas de governação e identidades familiares forjadas no universo português. Estes documentos, para além de restituírem a Simão de Alcazaba a sua origem familiar, também lançam nova luz sobre as dinâmicas de cooperação, concorrência e mobilidade que articularam os impérios ibéricos na primeira metade do século XVI.

Palavras-chave: Impérios Ibéricos; Navegadores Ibéricos; Simón de Alcazaba / Alcáçova.

Ana Mafalda Bastião



Filiação Institucional - Investigador do CINAV; Centro de Investigação Naval; Escola Naval.

Áreas de Trabalho - Matemática; História e Filosofia da Ciência; História Marítima; Ensino da Matemática; Organização de Conferências Científicas.

Dos troncos particulares de léguas à projeção de Mercator na náutica portuguesa

A convergência dos meridianos na representação da superfície esférica da terra numa carta náutica, constitui um problema conhecido desde o início do século XVI. O piloto João de Lisboa, no Tratado da Agulha de Marear (1514), foi um dos primeiros autores portugueses a identificar este problema e a indicar formas práticas de o compensar. Também Pedro Nunes (1502 – 1578) analisa matematicamente este problema e a propõe uma solução que o resolva. Gerard Mercator (1512 – 1594) conhecedor deste problema e da obra do matemático português, apresentou uma nova solução que viria a ficar conhecida como a projeção de Mercator.
Os próprios pilotos reconheciam as dificuldades resultantes da convergência dos meridianos, mas mostraram-se durante muito tempo relutantes em adotar o método proposto por Mercator. Os homens do mar continuaram a privilegiar as soluções tradicionais como os troncos particulares de léguas, com diferentes escalas consoante a latitude a que navegavam.
Esta realidade reflete-se igualmente nos textos náuticos portugueses. Nas obras dos cosmógrafos-mores Luís Serrão Pimentel e de Manuel Pimentel, publicadas em 1681 e 1699, não se encontram referências significativas à projeção de Mercator. Apenas na edição de 1712 da Arte de Navegar surge uma exposição mais clara desta técnica, revelando a sua tardia aceitação. Neste contexto, António Carvalho da Costa (1650 – 1715) ocupa um lugar de destaque. Na sua obra Via astronómica (1676) continua a seguir a tradição ao ensinar os troncos particulares de léguas. Mas mostra-nos também que está a par das mais recentes inovações neste campo. Carvalho da Costa ensina a construir cartas usando a projeção de Mercator, ensina a calcular analiticamente o rumo e a distância entre duas posições e fornece vários exemplos de problemas e propõe a sua resolução.

Palavras-chave: Carta Náutica; Carvalho da Costa; Projeção de Mercator; Tronco Particulares de léguas.

Ana Paula Avelar

Filiação Institucional - Universidade Aberta; CHAM - Centro de Humanidades.

Áreas de Trabalho - História Moderna e da Expansão; Estudos de Cultura.



No Oriente - De Nápoles à China ou como a viagem de Adolfo Loureiro permitiu o encontro de diferentes Mundos

Partindo do conceito de viagem como meio de construção de uma alteridade, ao longo desta comunicação irei desenvolver como se foi construindo um discurso historiográfico neste final do século XIX. Desoculto o modo como se descreveu o encontro entre os velhos e novos mundos, isto é, entre diferentes espaços europeus e asiáticos. Tomo nuclearmente a obra de Adolfo Loureiro, No Oriente - de Nápoles á China. A partir da análise de uma memória finissecular, em que a ideia de império fantasmaticamente atravessa a escrita de Adolfo Loureiro, irei explicitar como se foi construindo a ideia de um Oriente, enquanto espaço idealizado do Bósforo à China. Paralelamente contraporei as várias representações entre os vários espaços marítimos tanto europeus como asiáticos, tomando aquelas que seriam as novas rotas, os novos espaços de encontro, partindo de Nápoles, seguindo, via canal do Suez, para Adem, Bombaim, Madrasta, Calcutá, Pondicheri, Saigão, Columbo, Hong Kong, Macau.

Palavras-chave: Alteridade; Ásia; Encontro; Europa.

Andreas Demetriades

Filiação Institucional - Scottish Society of the History of Medicine.

Áreas de Trabalho - Neurocirurgia; História da Medicina.



Surgeons Between Worlds: Medical Knowledge in Transit, 1550–1800

This paper examines the ship's surgeon as a key intermediary in the global circulation of medical knowledge during the age of maritime expansion. As European, African, American, and Asian spaces became increasingly connected through oceanic voyages, ships carried not only goods and people but also diseases, remedies, and healing practices. The surgeon—the only professional medical practitioner on board—was uniquely positioned at the intersection of these exchanges.
Drawing on surgical manuals, ships' journals, and the material culture of the surgeon's chest, this paper argues that maritime medicine was a genuinely global enterprise. Surgeons adapted European surgical traditions to new climates and diseases encountered on long voyages. They recorded observations that fed back into metropolitan knowledge networks. They also encountered—and sometimes adopted—local remedies from Africa, the Americas, and Asia. The paper focuses on the East India Company's first surgeon-general, John Woodall, whose 1617 manual The Surgions Mate standardized medical provision on English ships and synthesized diverse therapeutic traditions. But it also ranges more broadly, considering the experiences of surgeons on Dutch, Portuguese, and naval vessels, and the networks that connected shipboard practice to imperial medicine. By recovering the surgeon's role as a "knowledge broker" bridging Old and New Worlds, the paper reveals the sea as an active space of cultural and therapeutic interaction—not merely a conduit for European expansion, but a site where medical knowledge itself was made and remade.

Palavras-chave: Early Modern Empire; East India Company Maritime Medicine; Knowledge Exchange; Ship's Surgeon.

Andrii Pastushenko



Filiação Institucional - Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics.

Áreas de Trabalho - História Marítima da Época Moderna; Reforma no Mar; Exilados Católicos ao Serviço Naval Espanhol; Migrações.

National Minorities on Elizabethan Ships: Identity, Faith, and the Logic of Utilitarian Employment

Este artigo examina as dinâmicas complexas entre os marinheiros ingleses e a mão de obra estrangeira a bordo dos navios isabelinos, explorando como a identidade nacional, as diferenças religiosas e os preconceitos raciais emergentes moldaram a sociedade a bordo durante o final do século XVI. Utilizando uma abordagem micro-histórica e qualitativa, a investigação analisa a lógica que frequentemente governava o emprego de "estrangeiros" marginalizados. Embora a sociedade isabelina nutrisse uma profunda desconfiança em relação aos estrangeiros — frequentemente identificando-os principalmente pelo seu local de origem —, os marinheiros estrangeiros qualificados, como os navegadores holandeses, eram altamente valorizados e ocasionalmente colocados em pé de igualdade com os tripulantes ingleses devido a necessidades práticas. A socialização e a integração dependiam fortemente da utilidade do marinheiro, da proximidade linguística e da afiliação religiosa. O estudo destaca como o período pós-Reforma fez com que a religião pudesse unir e dividir tripulações multinacionais, e como o racismo nascente, baseado na cor da pele, impôs limitações distintas aos indivíduos de ascendência africana, ao contrário dos preconceitos enfrentados pelos irlandeses ou minorias religiosas. Em última análise, esta investigação argumenta que, embora a integração total fosse raramente viável, as relações a bordo equilibravam-se precariamente entre a hostilidade e a colaboração.

Palavras-chave: Early Modern Racism; Elizabethan Ships; Foreign Workforce; Shipboard Society; National Identity.

Anna Knutsson



Filiação Institucional - Uppsala University.

Áreas de Trabalho - História Económica e Social; Contrabando e Comércio Ilegal; Economias Clandestinas; Comércio no Atlântico Norte na Era das Revoluções.

Salient interactions in the High North Atlantic: illegality, war, and environment in late eighteenth-century Greenland

The collapse of the Nantucket whaling fleet after the American Revolutionary War left Great Britain desperately short of whale oil—a critical lubricant for early industrial machinery and a primary fuel for urban illumination. While a newly established British fleet struggled against fierce competition in Greenlandic waters, captains turned to shore-based trade with the Inuit to secure profitable cargoes of blubber and furs. Concurrently, Denmark sought to consolidate control over its "ancient" Arctic colony by expanding territorial claims and prohibiting commercial interaction between "foreigners" and native populations to monopolize Greenland's natural resources. Ultimately, this paper analyzes how these maritime commercial pressures undermined European colonial boundaries in the Arctic to feed a rapidly expanding British industrial economy.

Palavras-chave: Empires; Illegal Trade; Natural Resources; The Arctic; War.

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.

João de Brito Capelo — uma abordagem integrada das Ciências Náuticas

No século XIX, os estudos sobre a climatologia dos oceanos começaram a ser feitos numa escala cada vez mais global. O mesmo aconteceu com o estudo do magnetismo terrestre. Portugal integrou essas redes globais de estudos da geofísica dos oceanos. Outro tema que mereceu especial atenção foi o estudo dos efeitos do campo magnético terrestre sobre as massas metálicas dos navios, uma vez que na centúria de Oitocentos os navios foram incorporando cada vez mais ferro e aço nas suas estruturas. João Capelo dedicou grande parte da sua carreira de oficial da Marinha ao estudo destes assuntos. Foi também pioneiro na fotografia solar, por forma a tentar perceber até que ponto a atividade solar influenciava o magnetismo terrestre. Neste século, também a navegação astronómica conheceu grandes desenvolvimentos. Os processos de cálculo tornaram-se mais complexos, com o uso sistemático da trigonometria esférica. Para auxiliar o cálculo recorria-se a tabelas. No entanto, poderiam também ser usados gráficos ou instrumentos para realizar os cálculos. João de Brito Capelo concebeu um processo gráfico, planisfério azimutal, e um instrumento, cronogoniómetro, que permitiam resolver no plano, problemas de trigonometria esférica. Nesta comunicação serão os contributos de João Capelo para estas diferentes vertentes das Ciências Náuticas.

Palavras-chave: Ciências Náuticas; João de Brito Capelo; Magnetismo Terrestre; Trigonometria Esférica.

António Dias Farinha



Filiação Institucional - Academia das Ciências de Lisboa.

Áreas de Trabalho - História; Língua e História Árabes.

A viagem de Vasco da Gama e o encontro com os muçulmanos do Oriente

A viagem de Vasco da Gama à Índia obrigou a uma preparação cuidadosa: além de um longo período no mar, exigia intérpretes para a língua árabe, prendas para os principais chefes locais a encontrar na costa oriental africana e na Índia, meios militares para assegurarem a defesa dos expedicionários e alguns produtos da Europa e da Africa ocidental para amostras e eventuais trocas comerciais. A interrogação maior era a incerteza sobre a reacção das populações locais e dos seus dirigentes à presença dos navegadores.

Palavras-chave: Índico; Islão; Vasco da Gama; "O Diário".

António Andrade Moniz



Filiação Institucional - Academia de Marinha; Universidade Nova.

Áreas de Trabalho - Literatura Portuguesa dos séculos XVI e XVII; História e Estudos Clássicos e Portugueses.

A História Trágico-Marítima, exemplo de uma narrativa sobre o Mar, como espaço de encontros

A História Trágico-Marítima, texto literário e antropológico por excelência, revela-nos um figurino de comportamentos e atitudes perante a Vida e a Morte que não podem deixar de interpelar o leitor contemporâneo, como em épocas anteriores, suscitando interrogações existenciais de grande profundidade. Até que ponto tal vivência é paradigmática da condição humana?

A História Trágico-Marítima, ao traçar o retrato psicológico dos seus protagonistas, não se deixa narcisicamente ofuscar pelo fascínio épico da imagem própria, mas, na fidelidade buscada de um saudável distanciamento, enaltece e reprova, glorifica e critica os heróis nacionais, no claro-escuro do agir humano.

Inseridos numa tradição cultural greco-latina e cristã, herdeira de obras-primas como os poemas homéricos, a Bíblia, as hagiografias medievais-renascentistas, as canções de gesta e os romances dos ciclos carolíngio e bretão, os relatos de naufrágios são, na sua maioria, escritos por humanistas cuja erudição, enriquecida com uma mundividência aberta, profunda e de largos horizontes, se revela numa articulação intertextual com as obras dos principais expoentes da cultura universal.

Palavras-chave: História Condição Humana; Humanistas; Trágico-Marítima; Relatos de Naufrágos.

Avelino de Freitas de Meneses



Filiação Institucional - Governo dos Açores.

Áreas de Trabalho - Histórias de Portugal, das Ilhas e do Atlântico; História Moderna e Contemporânea.

O Mar no Devir de Portugal

Em parte dos séculos XV e XVI, Portugal foi senhor nos mares. Nesse tempo, o Atlântico era quase um lago dos portugueses, que também disputavam primazias no Índico e no Pacífico. De facto, após o cerco medieval do Islão, que impõe o isolamento, a expansão marítima da Europa, primeiro assumida por Portugal, até inaugura uma nova etapa da história universal. E qual é ela? A denominada Idade Moderna, que confronta os homens com a dimensão do planeta, princípio da globalização, ainda não de todo acabada.

Na história de Portugal, antes e depois do apogeu dos séculos XV e XVI, o mar foi quase sempre a razão de quase tudo. Isto é, de uma génese remota, longa e penosa, no começo, e de sentimentos de decadência e de tentativas de regeneração, até hoje. Se tudo isto testemunha a relevância do mar no Portugal do passado mais ou menos distante, também vaticina a utilidade e a oportunidade do mar no Portugal do presente e do futuro.

No século XXI, após a extenuação dos recursos da terra, a corrida aos oceanos, com racionalidade para prevenção da racionalidade, intenta a descoberta, o conhecimento e a exploração de novas riquezas, resgatáveis de águas mais longínquas e mais profundas. E a história e a geografia alcandoram de novo Portugal à assunção de um desempenho de relevo, pois o mar é a única reserva sobrante da Humanidade, da qual possuímos uma parte substancial. Isto obriga à conversão dos oceanos em epicentro do pensamento político e da prática política, necessariamente movidos pela prosperidade da economia, pelo aprazimento da sociedade e pela valorização da cultura. Por outras palavras, enquanto matriz da nossa identidade, o mar é a melhor alavanca da nossa renascença, enquanto agente da inovação, que apressa o desenvolvimento. Após mais discussão e menos avanço, urge a definitiva passagem da etapa do debate à fase da concretização, vertida na obtenção de resultados com brevidade.

Palavras-chave: Futuro; Mar; Passado; Portugal; Presente.

Bruno Gonçalves Neves



Filiação Institucional - Centro de Investigação Naval (CINAV); Centro de História da Universidade de Lisboa.

Áreas de Trabalho - História Marítima e Naval Portuguesa; História dos Descobrimentos e da Expansão; Museologia e Curadoria; História Naval e História do Poder Naval.

O incidente das “presas” britânicas no porto de Belém (1780): jurisdição, recrutamento forçado e tensões diplomáticas luso-britânicas.

O incidente das “presas” britânicas no porto de Belém (1780): jurisdição, recrutamento forçado e tensões diplomáticas luso-britânicas. Em agosto de 1780, quatro navios britânicos — as fragatas Pérola, Artois, Tartar e Iris, presas capturadas aos franceses no contexto da guerra que opunha a Grã-Bretanha às potências europeias apoiantes da independência norte-americana — encontravam-se fundeadas no porto de Belém. A bordo foram detetados 37 indivíduos portugueses, alegadamente engajados sob promessas enganosas ou levados com violência, por ação de um “recrutador” local inglês e de um intermediário português.

O Intendente Geral da Polícia, Diogo Inácio de Pina Manique, ordenou uma diligência liderada pelo Desembargador Auditor da Marinha e pelo Juiz do Crime da Ribeira, escoltados por 50 soldados. Os comandantes William White (Pérola) e John Willet Payne (Artois) recusaram o embarque das autoridades régias, ameaçando os enviados. O episódio gerou intensa troca de correspondência entre o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, e Robert Walpole, o enviado extraordinário e plenipotenciário de Inglaterra a Portugal.

A comunicação analisa a documentação relacionada com este caso enquanto revelador das tensões e limites da Aliança Luso-Britânica no contexto da Guerra de Independência Americana. Lisboa, e neste caso particular o fundeadouro de Belém, funcionava então como escala logística essencial para a Royal Navy, proporcionando o reabastecimento, reparação e concentração de presas capturadas no Atlântico. A dependência britânica deste apoio logístico colidia, porém, com a neutralidade portuguesa e com a escassez crónica de marítimos experientes para os navios britânicos, tornando o recrutamento clandestino de súbditos portugueses uma prática recorrente e politicamente explosiva.

O episódio permite assim discutir três eixos interdependentes: a manutenção da neutralidade portuguesa num ambiente de intensa conflituosidade; os mecanismos jurisdicionais de defesa da soberania portuguesa em portos nacionais e o impressment, ou recrutamento forçado, como prática que atravessava a fronteira entre a Royal Navy, o mundo mercantil e as populações ribeirinhas de uma nação aliada.

Palavras-chave: Belém; Diplomacia; Lisboa; Portos; Royal Navy.

Carlos Madeira



Filiação Institucional - FLUL.

Áreas de Trabalho - Engenharia Civil; Gestão Empresarial; Consultoria Estratégica; Administração; Finanças Internacionais; História Marítima.

Diogo Botelho Pereira. De Cochim a Lisboa numa Fusta (1535 – 1536)

Em novembro de 1535, Diogo Botelho Pereira, um fidalgo, navegador e cartógrafo, nascido na Índia, filho de pais portugueses, caído em desgraça junto de D. João III na sequência de uma intriga palaciana, cumpria o seu degredo em Cochim. Quando soube que o sultão Badur de Cambaia tinha cedido a fortaleza de Diu ao governador Nuno da Cunha, na condição de Portugal o apoiar no conflito que o opunha a Huamium [Humayun] o imperador Mogol de Delhi, sentiu que tinha chegado a oportunidade para tentar a sua reabilitação. Fez construir uma fusta, deslocou-se a Diu, recolheu informações, tomou medidas, desenhou e mapeou os sistemas de defesa da fortaleza e embarcou com destino a Lisboa para dar a notícia ao rei em primeira mão. Realizando uma proeza inaudita, chegou a Portugal em maio de 1536, apresentou-se no paço real, mostrou os desenhos e informações que trazia e atingiu o objetivo a que se tinha proposto: provar o seu valor e lealdade. O rei, talvez um pouco a contragosto, reabilitou-o, mas não o recompensou.

Esta comunicação tem tem por objetivo, depois de apresentar o navegador e descrever a sua audaciosa iniciativa, analisar e comparar as versões que os diferentes cronistas que relataram o evento nos deixaram, discutir as diferenças e identificar alguns dos aspetos que carecem de aprofundamento posterior.

Palavras-chave: Cochim; Descobrimentos Portugueses; Diogo Botelho Pereira; Fusta; Século XVI.

Carlos Baptista Valentim



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História; História Moderna; História Marítima; Estudos de Segurança e Defesa; Assuntos Navais.

O piloto árabe de Vasco da Gama: geopolítica, historiografia e ciência (1957-1963)

Em 1957, a Academia de Ciências da URSS publicava os três roteiros de Ahmad Ibn Majid, descobertos no manuscrito de Leninegrado, apresentando o autor como «o piloto árabe de Vasco da Gama». Esta comunicação propõe que se analise o episódio editorial e a sua receção portuguesa como um caso de estudo do cruzamento entre geopolítica, historiografia e ciência, num momento crítico do Império português. A edição soviética, dedicada «aos povos árabes amantes da liberdade», surgia em plena maré anticolonial, na sequência da Conferência de Bandung (1955) e da Crise do Suez (1956), e bem assim num momento de tensão luso-indiana em torno de Goa, Damão e Diu. Do lado português, a consciência do risco era clara: nos Anais do Clube Militar Naval, Manuel Pereira Crespo advertia que a saída do subcontinente indiano comprometeria a permanência de Portugal no Índico e a manutenção do seu Império. A resposta cultural veio com as comemorações henriquinas — Costa Brochado publicava O Piloto Árabe de Vasco da Gama (1959) e as instituições culturais do Estado Novo promoviam a tradução da obra de Chumovsky (1960) — e prosseguiu na tradição naval de Gago Coutinho: Moura Braz evocava, na Sociedade de Geografia de Lisboa, o encontro das duas marinhas, e Teixeira da Mota, no 6.º Colóquio Internacional de História Marítima (Lourenço Marques, 1962), recentrava o debate na comparação técnica das náuticas árabe e portuguesa. Analisar-se-á, por fim, a questão da identidade do piloto — do «Malemo Canaqua» das crónicas a Ferrand (1919) e Khoury (1983) — como símbolo disputado da prioridade científica e da legitimidade imperial no Índico.

Palavras-chave: Ciência Náutica; Goa; Guerra Fria; Historiografia; Ibn Majid; Império Português.

Carlota Simões



Filiação Institucional - Universidade de Coimbra; CFisUC; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Matemática; Divulgação Científica; Relações Entre Matemática e Arte; História da Matemática e das Ciências; Edição Universitária e Museologia Científica.

Animais na História Marítima

Com a obra “A Viagem do Elefante”, José Saramago tornou internacionalmente amoso o elefante Salomão, que no Séc. XVI viajou por mar da Ásia para a Europa, tendo depois caminhado de Lisboa a Viena, para ser oferecido ao arquiduque Maximiliano da Áustria.
E há outros animais que chegaram de navio à Europa, o mais famoso terá sido talvez o rinoceronte que foi oferecido ao Papa Leão X pelo Rei D. Manuel I, imortalizado por Dürer numa xilogravura. E também há animais que partiram embarcados e se tornaram famosos, como o cão Leoncito, de Vasco de Balboa, que o acompanhava quando ele avistou pela primeira vez o Oceano Pacífico, então designado por Mar do Sul, ou a coelha prenhe que viajou com Bartolomeu Perestrelo na sua viagem para Porto Santo e de quem descendem todos os coelhos hoje existentes naquela ilha.
Nesta comunicação apresentam-se diversos relatos que dão conta de animais que partiram embarcados rumo a outros continentes, ou que vieram de outras terras no regresso dos navios, acompanhando a história da humanidade.

Palavras-chave: Bartolomeu Perestelo; Vasco Nunes de Balboa; Viagens Marítimas.

Chantal Louchet



Filiação Institucional - CECC - Centro de Estudos de Comunicação e Cultura - da Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - Literatura Comparada; Línguas Aplicadas e Tradução; Projetos Pedagógicos em Curso; Literatura (Francesa, Portuguesa, Africana...).

Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil (1578) de Jean de Léry

Na literatura francesa, o mar representa o espaço de transição por excelência. Verdadeira fronteira líquida, é o catalisador do encontro entre o Velho Mundo (a Europa civilizada) e os Novos Mundos.
Na obra «História de uma viagem feita à terra do Brasil» (1578), de Jean de Léry, o mar é o fator determinante do choque cultural. Entre o Velho Mundo europeu e o Novo Mundo americano, o oceano funciona como uma ponte física e espiritual, simbolizando a provação do desconhecido, o confronto entre modos de vida e a relatividade do olhar.
A travessia do equador e a descoberta de constelações desconhecidas marcam uma rutura radical com os pontos de referência geográficos e culturais do Renascimento. Em seu lugar, surgem novas constelações, desconhecidas dos europeus. Esta mudança visual prova fisicamente que o céu já não é o mesmo. O universo conhecido dá lugar a um espaço totalmente diferente.
O mar torna-se o espelho da natureza marinha, onde os monstros marinhos são descritos com fascínio. Esta fauna invulgar funciona como um primeiro filtro cultural, preparando a mente do viajante para aceitar a existência de coisas que desafiam a lógica europeia.
Jean de Léry demonstra assim que a travessia do Atlântico constitui uma profunda transformação psicológica e espiritual, uma «desorientação interior» indispensável para se poder compreender a alteridade americana sem a condenar de imediato. Verifica-se uma abertura de espírito. Ao aceitar que a natureza marinha escapa às regras do Velho Mundo, o viajante aceita implicitamente que as leis humanas (costumes, religiões) também possam ser diferentes entre os povos do Novo Mundo.
Depois de atravessar o oceano, a Europa encontra a América através do povo dos Tupinambás. A sociedade tupinamba funciona então como um espelho distorcido para a Europa do século XVI. Ao regressar da sua expedição, Jean de Léry lança um olhar novo e crítico sobre o Velho Mundo.

Palavras-chave: Jean de Léry; Literatura; Novo Mundo; Oceano; Velho Mundo.

Cristina Costa Gomes



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Humanismo Português do Século XVI; Relações Interculturais entre Portugal/ Europa e China (Séculos XVI–XVIII); Paleografia; Edição De Fontes.

Reflexões críticas sobre a arte de navegar num manuscrito inédito do século XVII. Uma edição em curso.

Em carta dirigida a D. Jerónimo Coutinho, membro do Conselho de Estado do rei Filipe II de Portugal, datada de 12 de Fevereiro 1609, D. Gonçalo Coutinho expressava: "Desta ciencia de nauegar de mor seruiço he a mecanica que a especulassão, mais a pratica que a theorica, a quoal milhor se aprende vendo, e nauegando que cursando, e estudando (...)". Nesta missiva, um valioso documento para a história marítima portuguesa, o autor tece importantes notas sobre a forma como deveria ser realizada a navegação até à Índia, o tipo de embarcações a utilizar, a constituição e a formação da tripulação e as condições de segurança a adoptar. Neste documento, é referida, mais do que uma vez, a necessidade de se criar uma escola de "gente do mar" em Lisboa, para obviar aos problemas de segurança que envolvia a travessia das embarcações até à Índia.
Esta carta do 2.º Conde de Marialva D. Gonçalo Coutinho, que relança o debate entre teoria versus prática no que concerne à navegação, seguindo os passos de outros seus contemporâneos, integra um códice inédito, pertencente à Biblioteca da Casa de Cadaval, constituído por papeis e cartas dirigidas a várias pessoas da sociedade, documentos que foram copiados e oferecidos a D. Rodrigo da Cunha (1577-1643), bispo do Porto. A sua edição integra o projecto "CODEXCAM. Edição de fontes manuscritas camonianas à guarda da Biblioteca Nacional de Portugal", enquadrado nas Comemorações dos 500 anos do nascimento de Luís de Camões.
Atendendo ao percurso biográfico do seu autor, a obra sobre a qual incidirá esta comunicação constitui-se como uma fonte extremamente importante para o estudo da expansão marítima portuguesa. Além da carta em análise, contém outros documentos relevantes para a avaliação dos impactos económicos, sociais e político-militares das viagens marítimas no Renascimento.

Palavras-chave: Circulação Manuscrita; Experimentalismo; História da Navegação; Luís de Camões.

Cristina Nobre

Filiação Institucional - Instituto Politécnico de Leiria.

Áreas de Trabalho - Literatura Portuguesa; Educação Literária; Literatura para a Infância; Afonso Lopes Vieira; História do Jornalismo.



A viagem de Afonso Lopes Vieira a Angola: (des)encontro de Portugal de Além

Em 1932, Afonso Lopes Vieira [ALV] foi convidado como conferencista da viagem diplomática a África, entre maio e julho, que teria repercussões inusitadas numa produção literária em fuga ao cânone habitual. ALV pronuncia as conferências planeadas em Angola — "A Fé e o Império" (em 28 de junho) e "Camões, o poeta de além-mar" (em 1 de julho) — mas um grave diferendo com Henrique Galvão [HG], então diretor das Feiras de Amostras de Luanda e de Lourenço Marques e representante do ministro das Colónias, impede-o de prosseguir viagem até Moçambique.

Desembarcado em Portugal, em vez do planeado Portugal de Além, que gostaria de escrever, faz publicar, em edição de autor, um Relatório e Contas da Minha Viagem a Angola [RCVA] (1932). HG responde, também em edição de autor, com um folheto do mesmo ano, intitulado O Poeta Lopes Vieira em África e o seu Relatório, e o conflito corria o risco de se eternizar se ALV seguisse o conselho de diversos amigos (entre os quais se contavam Hipólito Raposo e Alfredo Cortez) de apresentar um "Protesto de Desagravo", que juntasse os amigos e ao qual fosse dada publicidade nos jornais. O horror por uma intimidade exposta vence, mas o episódio magoa ALV que resolve abandonar Lisboa por uns tempos e instalar-se num exílio voluntário e necessário na quinta das Cortes e na casa de S. Pedro. Deste desencontro nasceram textos inesperados como Éclogas de Agora (1935), alguns dos poemas mais críticos de Onde a terra se acaba e o mar começa (1940), e o póstumo Brancaflor e Frei Malandro. Dois Piquenos Poemas de Amor (1947).

O Portugal de além, desiderato nunca alcançado, obrigou a redefinir o conceito de portugalidade de ALV. Inscreveu-o ao lado de uma posição profundamente crítica da política colonialista do Estado Novo, permanecendo clássico defensor do humanismo, enquanto lhe abriu uma janela para as novas brisas da modernidade. Com a travessia marítima, o Poeta foi encontrar um velho mundo que o metamorfoseou a ponto de efetuar uma viragem para um novo mundo, no fim dos seus dias.

Palavras-chave: Afonso Lopes Vieira; Exílio; Identidade; Portugalidade; Relatório e Contas da Minha Viagem a Angola (1932).

Daniel J. Ennis

Filiação Institucional - Delta State University.

Áreas de Trabalho - História Naval; Ensino Superior e Gestão Universitária; Língua e Literatura Inglesas.



Xury and the Context of Maritime Enslavement in Eighteenth Century Morocco

Chouki El Hamel's Black Morocco: A History of Slavery, Race, and Islam (2013) has transformed discussion of the "Sallee Rovers," that band of Barbary corsairs who appear in Daniel Defoe's Robinson Crusoe (1719) but loom large in the imaginations of eighteenth-century Britons thanks to popular captivity narratives. Using the details offered by Defoe and the extensive literature of Anglo-Moroccan contact during the reign of Queen Anne, this paper situates the fictional character Xury on the continuum of Moroccan maritime enslavement practices in Eighteenth Century Morocco. W.R. Owens, in his "Defoe, Robinson Crusoe, and the Barbary Pirates" (2013) identifies Xury as a Morisco, an identification which complicates attempts to fix Xury's status in Moroccan society. As Muslims expelled from Spain and resettled in Morocco, Moriscos operated on the margins of Moroccan society, not only because they were economically-disadvantaged refugees, but also because many had converted to Christianity while in Spain, and then returned to Islam upon their expulsion, rendering their adherence to either faith suspect. In Robinson Crusoe, Xury helps the titular character escape enslavement in Morocco, and it is Xury's skill as a sailor which allows both characters to navigate the west coast of Africa until an encounter with a Portuguese vessel. The paper asserts that in these circumstances, Morisco liminal identity is an advantage. Xury is valued for his skill as a sailor (eventually entering the service of the Portuguese), and is able, as a Morisco, to "pass" as a Christian.

Palavras-chave: Barbary; English Piracy; Enslavement; Islam; Literature; Maghreb; Morocco.

David Ramalho Alves



Filiação Institucional - CCCM (Centro Científico e Cultural de Macau); CEI-Iscte (Centro de Estudos Internacionais); Iscte - Instituto Universitário de Lisboa.

Áreas de Trabalho - Estudos Internacionais e Relações Internacionais; Estudos Asiáticos; China Moderna e Contemporânea; Macau; Migrações; Língua e Cultura Chinesas.

The Sea as Narrative Infrastructure: Maritime Discourse and Imperial Ideology in Macau (1898)

This paper examines the role of maritime discourse in shaping imperial ideology through the analysis of a commemorative Macanese publication issued in 1898 to mark the fourth centenary of Vasco da Gama's voyage. It argues that the sea functions not merely as a backdrop, but as a narrative infrastructure organising representations of space, history, and identity in late nineteenth-century print culture.
The publication constructs the ocean as a medium of connection linking Europe, the Indian Ocean, and South China within a continuous historical framework. Within this narrative, maritime expansion is presented as a civilising process, in which navigation, commerce, and missionary activity converge to produce a coherent imperial vision of global history. Macau emerges as a key node in this configuration, both as an outcome of the sea route to India and as its enduring extension in East Asia.
At the same time, the text reflects a locally grounded perspective shaped by the specificity of Macau's social and cultural context. Without departing from imperial frameworks, it articulates a form of hybrid identity that implies a degree of municipal and cultural autonomy, rooted in long-standing patterns of maritime interaction and coexistence. Situated in the late nineteenth century, this paper highlights how narratives of the sea were mobilised to negotiate both the continuity and the fragility of empire. In doing so, it contributes to broader debates on maritime and connected histories, emphasising the role of print culture in global encounters.

Palavras-chave: Connected History; Hybridity; Luso-Asian Press; Macau; Maritime Discourse.

Dimitrios A. Tsatsaronis



Filiação Institucional - Maritime Museum of Crete.

Áreas de Trabalho - História Marítima; Guerra Naval; Património Marítimo; Cartografia Histórica; Educação Museológica; Representação Artística dos Conflitos Navais.

Unsung Seafarers of the Cretan Revolt: Crews, Supply Networks, and Everyday Resistance during the Ottoman Blockade of Crete (1866–1869)

A Revolta de Creta de 1866–1869 tem sido tradicionalmente analisada sob a perspetiva das operações militares, da diplomacia e da mais ampla Questão do Oriente. Em contrapartida, as comunidades marítimas que sustentaram a insurreição através da circulação de pessoas, abastecimentos e informação têm merecido escassa atenção por parte da historiografia. Este estudo desloca o foco da liderança política e militar para os marinheiros, capitães, tripulações, voluntários e redes marítimas informais que asseguraram a comunicação entre a Creta revolucionária e a Grécia continental, apesar do bloqueio naval imposto pelo Império Otomano. É dada especial atenção aos navios a vapor Enosis, Arkadi, Creta e Panellenion, que desempenharam um papel decisivo no transporte de munições, provisões, correspondência, informações e voluntários para a ilha. O artigo destaca igualmente os modelos navais sobreviventes dos vapores Enosis e Arkadi, atualmente preservados no Museu Marítimo de Creta, demonstrando de que forma o património marítimo contribui para a preservação e interpretação destas histórias, em grande medida esquecidas. Com base em documentação de arquivo, jornais da época, correspondência oficial, memórias e registos marítimos, o estudo analisa os riscos, as práticas e as formas de cooperação que sustentaram as operações de quebra do bloqueio no Mediterrâneo Oriental. Longe de considerar estas viagens apenas como operações militares, o artigo interpreta-as como esforços coletivos assentes no trabalho marítimo, no conhecimento local, na iniciativa individual e em redes de confiança que ligavam as comunidades costeiras de toda a região. Ao privilegiar a experiência de indivíduos que atuavam fora da esfera da decisão política, evidencia a importância de protagonistas frequentemente negligenciados na sustentação dos movimentos revolucionários. Defende-se que as redes de abastecimento marítimo não constituíram meros mecanismos auxiliares, mas antes uma condição indispensável para a sobrevivência e a continuidade da Revolta de Creta. Deste modo, o estudo contribui para os debates mais amplos sobre as histórias marítimas das margens, recuperando as trajetórias de homens do mar cujas ações estabeleceram ligações entre a terra e o mar, entre resistência e mobilidade, e entre as lutas locais e as redes mediterrânicas de maior escala ao longo do século XIX.

Palavras-chave: Blockade; Cretan Revolt (1866–1869); Eastern Mediterranean; Maritime Communities; Running; Steamships.

Ernestine Carreira



Filiação Institucional - IMAF CNRS; Université d'Aix-Marseille.

Áreas de Trabalho - História Económica e Social do "Estado da Índia" nos séculos XVII a XIX.

De Lisboa a Goa pelo Mediterrâneo: Marselha nas viagens portuguesas (1640-1919)

Entre 1498 e 1838, a Carreira da Índia, navegação a vela organizada pela coroa portuguesa entre as duas capitais do império, seguiu a rota do cabo da Boa Esperança. Paralelamente a esta via oficial organizada pela coroa, cedo existiu, em caso de urgência, a via paralela e informal da viagem direta pelo golfo Pérsico e o Mediterrâneo. Muito ocasionalmente, a França e Marselha foram ponto de passagem dos viajantes portugueses, em particular os Jesuitas.
O caminho do Médio Oriente foi abandonado a partir da década 1730, quando os navios portugueses desapareceram do golfo Pérsico. A segunda metade do século XVIII viu o evento da navegação particular entre Europa e Asia, a qual multiplicou, para os Europeus e até os asiáticos, as oportunidades de viajar, se bem que em condições de conforto mínimo. A East India Company experimentou também uma nova rota rápida ligando Mer Vermelho e Mediterrâneo, pelo istmo de Suez. Marselha acedeu ao comércio do Índico pelo Atlântico e fez de Lisboa um dos portos de escala da sua navegação comercial.
Mas a organização das viagens regulares, comerciais, e depois luxuosas, entre Europa e Asia deve-se à invenção da navegação a vapor e à criação das companhias de navegação inglesas e francesas a partir da década de 1830. Já em 1839, o novo governador de Goa, o Barão de Candal, viajou a partir de Marselha e pela via do Mar Vermelho. Entre as múltiplas companhias (nacionais e privadas) de navegação a vapor que emergiram ao longo do século XIX quando a rota da Ásia passou definitivamente ao eixo Mediterrâneo- Mar Vermelho, conta-se a Compagnie des Messageries Maritimes, criada em Marselha a partir de 1851. Ela iria permitir aos passageiros portugueses, logo a partir de 1871, de viajarem diretamente de Marselha a Bombaim, Moçambique e Hong-Kong. Nesse período foram sendo publicados, em Lisboa e Goa, relatos de viagem de uma elite social culta que iria transformar o antigo relato de viagem - virado para o mar, a alteridade, a tragédia e até a propaganda religiosa - em produções literárias, íntimas e cosmopolitas de experiência da vida a bordo dos monstros de aço.
Este estudo focalizará mais particularmente sobre a escala em Marselha (Antigo Regime) e a experiência de viagem a bordo das Messageries (1839-1919) na rota de Lisboa a Goa.

Palavras-chave: Carreira da Índia; Compagnie des Messageries Maritimes; East India Company; Jesuitas; Marselha.

Eurico Gomes Dias



Filiação Institucional - IUM – Instituto Universitário Militar; ISCPSI – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Áreas de Trabalho - Ciências da Comunicação; História e Historiografia; História da Comunicação; História Militar; História da Polícia; História da Diplomacia.

As iniciativas historiográficas de António Ribeiro dos Santos [1745-1818] na defesa da originalidade marítima portuguesa

No decurso das actividades historiográficas dedicadas aos Descobrimentos desde os primórdios da Academia Real das Ciências de Lisboa [<1779], destacaram-se os trabalhos polígrafos do académico António Ribeiro dos Santos [1745-1818]. Enquanto cronista da Casa de Bragança, entre tantos outros cargos e ofícios ostentados num currículo invejável, foi uma individualidade de vasta cultura, cujos interesses de investigação também abordaram os estudos históricos da Cartografia e da Náutica, coligindo algumas dessas reflexões nas célebres Memorias de Litteratura Portugueza [1792-1814]. Aí delineou uma acérrima defesa da primazia e originalidade dos Descobrimentos marítimos portugueses ao longo do século XV. Como se sabe, a questão do pioneirismo dos Descobrimentos portugueses foi sempre alvo de contestação historiográfica por uma vastidão de autores europeus, sem esquecer algumas vozes nacionais discordantes. Deste modo, propôs-se António Ribeiro dos Santos a rebater essas opiniões adversas, fundamentado os seus argumentos nas fontes clássicas e autores coevos mais autorizados. Retomando as indagações arquivísticas e diplomáticas incrementadas desde António Caetano do Amaral [1747-1819] e João Pedro Ribeiro [1758-1839], entre outros eruditos e académicos, versou sobre a existência de antigos registos cartográficos nos nossos cartórios, os quais terão auxiliado o esforço técnico-científico dos Descobrimentos desde os inícios do século XV. António Ribeiro dos Santos permanece uma figura essencial no arranque da Academia Real das Ciências de Lisboa e, em simultâneo, o principal responsável pela continuidade editorial das Memorias de Litteratura Portugueza após as Invasões Francesas [1807-1811].

Palavras-chave: António Ribeiro dos Santos; Descobrimentos; Historiografia; Originalidade; Pioneirismo.

Fernanda Guedes de Campos



Filiação Institucional - Centro de Humanidades – CHAM NOVA FCSH.

Áreas de Trabalho - História do Livro, da Leitura e das Bibliotecas no Antigo Regime; Bibliotecas Religiosas; História das Ordens e Instituições Religiosas em Portugal; Ciências Documentais.

Relatos de Viagens de Exploração ao Mar do Norte (Século XVIII): A Busca da Passagem entre a Europa e a América

No século XVIII ocorreram diversas viagens de descoberta e/ou de exploração. Um dos percursos que motivou interesse compreendia o Mar do Norte e a região do Ártico, em geral, sobretudo por ser pouco o conhecimento que até então existira. O principal objetivo consistia não só na exploração dessa zona inóspita, mas também na procura de uma possível passagem entre os continentes europeu e americano. As dificuldades inerentes a qualquer viagem de exploração visando o Polo Norte, devido às condições climatéricas e geográficas, não foram impedimento a que se organizassem expedições. Os objetivos, para além dos já citados, incluíam a obtenção de conhecimentos fundamentados sobre a região, sua eventual população, fauna, flora e os potenciais minérios que nela existiriam. No limite, pretendia-se fazer o levantamento geológico e climático e a subsequente organização de dados geográficos e científicos sobre uma parte do mundo praticamente desconhecida que se começava a explorar. Devido à competição entre países, no regresso das viagens havia pressa na divulgação dos resultados e era fundamental proceder à publicação dos respetivos relatos. A escrita competia aos comandantes com a participação dos homens de ciência que integravam a equipa. Estas edições tiveram êxito pois não só significavam um avanço científico, mas também satisfaziam um público interessado em conhecer as novidades cuja escrita era complementada por gravuras e mapas ilustrativos. O nosso objetivo é analisar e comparar três relatos sobre essas primeiras viagens de exploração ao Mar do Norte, Ártico e Alasca, feitas ao serviço dos respetivos monarcas e escritas pelos seus comandantes: do francês Chappe d'Hauteroche (1722-1769), Voyage en Sibérie fait par ordre du Roi, 1768 ; do russo Stepan Petrovich Krasheninnikov (1711-1755), Voyage en Libera contenant la description de Kamtchatka, 1768 e do inglês Constantine John Phipps (1744-1782), Voyage au Pole Boreale fait en 1773 par ordre du roi d'Angleterre, 1775.

Palavras-chave: Chappe D'Hauteroche (1722-1769); Edições século XVIII; Mar do Norte e Ártico; Viagens de descoberta e exploração; Relatos de viajantes; Stepan Petrovich Krasheninnikov (1711-1755); 1768 e Constantine John Phipps (1744-1782).

Filipe Themudo Barata



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História Medieval; História do Mediterrâneo; Património Imaterial; Saber-Fazer Tradicional.

Viajantes portugueses e europeus. Desde o século XVI, pelo Mediterrâneo até ao fim do mundo

À medida que as notícias acerca das oportunidades do comércio com o Oriente cresceram, muitos viajantes europeus e, claro, portugueses, resolveram ir para lá. O tipo de viajantes variava, bem como os motivos das suas deslocações. No século XIX, muitos já eram turistas, outros oficiais régios, mas não faltavam os aventureiros, soldados, comerciantes e agentes comerciais. Nos séculos XVII e XVIII eram já membros e representante de companhias comerciais que arrostavam com os riscos do mar e da pirataria nessa sua profissão, enquanto outros ainda procuravam, estender em nome de uma casa real ou de um poder o controle das vias marítimas. Já no século XVI, conhecer esse Oriente, nomeadamente os mercados, as rotas e os lugares e contatar potenciais interessados para negócios futuros eram motivos suficientes para, durante alguns anos, arriscar a vida e garantir um futuro. Em todos esses séculos, como se sabe, não faltaram peregrinos e missionários.
Em todo o caso, essa diversidade evidencia-se também nos documentos deixados por estes viajantes: por vezes, diários de viagem; noutras, relatórios sobre o comércio regional; e ainda obras de proselitismo religioso, muitas delas combinadas com descrições ricas da geografia, da sociedade e da política do Oriente. O primeiro critério de seleção foi apenas este: incluir fontes relacionadas com viagens que cruzaram o Mediterrâneo rumo ao Oriente e que têm vindo a ser publicadas de forma sistemática. O segundo prende-se com o facto de todos eles serem testemunhos de diferentes aspetos da presença portuguesa nesse mesmo Oriente, seja sobre a estrutura mais formal do Império, seja desse império sombra, em que os protagonistas nem sempre coincidem nos seus interesses com os da Coroa.

Palavras-chave: Oriente; Mediterrâneo; Séculos XVI a XIX; Viagens; Viajantes.

Francesco Guidi-Bruscoli



Filiação Institucional - Universidade de Florença (Itália).

Áreas de Trabalho - História Económica; Comércio e Mercadores Italianos em Lisboa; Presença Italiana nas Viagens Portuguesas à Ásia.

"Tudo se há de saber". As cartas dos mercadores italianos e a descrição da Ásia portuguesa (século XVI)

As primeiras viagens da Carreira da Índia portuguesa contaram com uma forte participação de mercadores italianos, tanto na qualidade de navegadores como de financiadores. Os arquivos conservam uma grande quantidade de cartas escritas tanto pelos que se encontravam a bordo dos navios, bem como por quem, em Lisboa, recolhia os seus relatos para depois os transmitir à madre pátria ou aos compatriotas estabelecidos nos principais centros comerciais europeus. A partir desses documentos, é possível deduzir quais eram as suas expectativas, a sua preparação cultural e os aspetos que mais os impressionavam em relação às populações e aos locais da Ásia. Os aspetos meramente comerciais, de facto, eram frequentemente marginais no conteúdo dessas cartas, nas quais descrições físicas e dos costumes e tradições dos povos indígenas se misturavam, por vezes, com lendas que circulavam oralmente. Estes mercadores-escritores provinham do mesmo meio cultural e, por vezes, combinavam a influência da sua formação com a descrição da realidade. Mas é indubitável que o conteúdo das cartas fosse também determinado pelo tipo de destinatário (um membro da família, um sócio de negócios ou uma personalidade importante das instituições) ou pela difusão que se pensava que o escrito pudesse ter. Nesta comunicação, analisaremos todos estes aspetos, procurando semelhanças e diferenças, e concluiremos com uma comparação com a correspondência posterior – a do final do século XVI –, cujos conteúdos beneficiavam certamente de conhecimentos que os «pioneiros» do início do século não possuíam.

Palavras-chave: Carreira da Índia; Cartas; Fontes Italianas; Mercaderes.

Francisco Piedade Vaz



Filiação Institucional - CHUL; CINAV; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História Marítima e Naval; Estratégia e Poder Marítimo; Relações Internacionais; Liderança Naval; Operações Anfíbias; Guerra do Pacífico.

The "Flight to Nowhere", the Friction of War, and the Limits of Historical Judgement

The Battle of Midway is rightly remembered as one of the greatest victories in naval history. In a few hours, the United States Navy destroyed four Japanese aircraft carriers and decisively altered the course of the Pacific War. Yet behind this triumph lies one of the battle's most dramatic episodes: the "Flight to Nowhere", a story of miscoordination, flawed leadership, and extraordinary sacrifice.

On the morning of 4 June 1942, the air group of USS Hornet launched to attack the Japanese carrier force. The mission seemed straightforward—find and strike the enemy. Instead, navigational errors, disagreements among commanders, and questionable decisions sent most of the aircraft on an incorrect course. While Commander John Waldron and Torpedo Squadron Eight (VT-8) broke formation and headed in the right direction, the remainder of the strike force continued flying over empty ocean, consuming precious fuel without locating the enemy.

The consequences were severe. VT-8's fifteen TBD Devastators carried out a courageous but unsupported attack and were almost completely destroyed. Many escorting Wildcat fighters became lost and were forced to ditch at sea. Several dive-bombers landed at Midway or returned to their carrier without ever sighting a Japanese ship. In the end, Hornet's air group suffered heavy losses while achieving virtually no tactical effect.

The episode became known as the "Flight to Nowhere" because it illustrates a harsh lesson of war: individual courage cannot compensate for failures of leadership, coordination, and decision-making. The aviators fulfilled their duty with remarkable bravery, but the command system failed them.

Ironically, while Hornet's aircraft searched the empty Pacific, other American squadrons found the Japanese carriers and delivered the attacks that secured victory at Midway. The battle was won, but for many of Hornet's airmen, it came at the cost of a tragic and unnecessary sacrifice.

Palavras-chave: Asymmetric; Decision-Making; Knowledge; Leadership; Midway; USS Hornet.

Gabriel Herrera Cuenca



Filiação Institucional - Centro de Antropología "José María Cruxent"; Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas.

Áreas de Trabalho - História Venezuelana.

Oro sangriento: piratas ingleses saquean la Guayana Española durante los siglos XVI y XVII

En 1618 Walter Raleigh, pirata inglés, emprendió su segundo viaje a la Guayana Española con el objetivo de encontrar minas de oro, plata y ofrecer el mito de El Dorado, no como una fantasía, sino como una realidad a la Corona inglesa personificada en el rey Jacobo I. No solo no encontró las riquezas que buscaba, sino que a su vez sus planes de emprender la búsqueda de la mítica ciudad de Manoa se vieron frustrados por lo intrincado de la geografía venezolana, por la desconfianza de los indígenas que lo secundaban en la expedición y por la resistencia española. Cómo consecuencia de su frustración Raleigh incendió y saqueó Santo Tomé de Guayana hasta los cimientos.
Ahora bien ¿qué hubiese hecho este pirata ingles si hubiese sabido que siete años antes otro compatriota suyo había encontrado una mina de oro y había empezado a enriquecerse? Thomas Curry había llegado a Guayana en 1611 y había establecido una ruta, primero a través de la isla de Trinidad, estableciéndose en Puerto España y desde allí, él y sus hombres, viajaron atravesando el río Orinoco llegando hasta Santo Tomé de Guayana. En aquella ciudad tanto ingleses como neerlandeses habían establecido relaciones comerciales con las autoridades españolas de la ciudad, por lo que el contrabando era una práctica abierta a la vista de los habitantes de la urbe guayanesa. No es de extrañar entonces que su gobernador, en 1612, Fernando Berrio y Oruña, fuera sometido a juicio por cargos de contrabando.
En nuestra propuesta pretendemos analizar estos acontecimientos y mostrar como la sostenida presencia inglesa en la región se hizo insoportable a la larga para las autoridades españolas y como desde la Real Audiencia Santo Domingo se organizó un contingente de soldados para castigar y condenar a los piratas.

Palavras-chave: Guayana; Historia Atlántica; Oriente Venezolano; Oro; Piratas.

Isabel Murta Pina



Filiação Institucional - CCCM e Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História da Expansão; Relações Sino-Europeias nas Dinastias Ming e Qing; Missões Jesuítas na Ásia Oriental; Aprendizagem de Chinês por Europeus na Época Moderna.

Redes, estratégias e constrangimentos da mobilidade jesuíta entre a Europa e a China no século XVII

A mobilidade dos jesuítas destinados à missão da China, no século XVII, dependia de uma combinação de estruturas institucionais, recursos financeiros e redes de cooperação que ultrapassavam o quadro formal do Padroado português. Recorrendo aos percursos do missionário Álvaro Semedo (1585–1658) como estudo de caso, pretendemos examinar as condições concretas que tornavam possível a circulação entre a Europa, Goa, Macau e o interior da China. Diferentes tipologias de documentação, jesuíta e não jesuíta, designadamente correspondência, relatos de viagem e registos administrativos e financeiros, permitem-nos analisar rotas, custos, tempos de espera, riscos ou objectos transportados.
Este caso mostra-nos que a mobilidade missionária não estava sujeita a um itinerário linear nem exclusivamente português. Nele se podiam conjugar embarcações da Carreira da Índia, navios ingleses e sampanas chinesas, mas também casas da Companhia e estalagens locais. A mesma diversidade se encontrava nas redes de apoio simultaneamente formais e informais, duradouras e circunstanciais, que podiam integrar autoridades europeias, mercadores de Macau e colaboradores chineses. Deste modo, contornavam-se bloqueios, financiavam-se deslocações e negociava-se ou dissimulava-se a entrada na China.
A análise micro-história de Semedo oferece, assim, um observatório para identificar mecanismos mais amplos da mobilidade dos jesuítas da missão da China: dependência de alianças transimperiais e locais, recurso permanente à improvisação e exposição a atrasos, doenças, violência, custos elevados e incertezas. A viagem revela-se não como uma simples deslocação entre dois pontos, mas como um processo continuamente construído por agentes, instituições e redes concorrentes.

Palavras-chave: Álvaro Semedo; China; Companhia de Jesus; Europa; Padroado Português.

João Andrade Nunes



Filiação Institucional - FDUL; IURIS; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História do Direito; Foro Militar; História Jurídico-Militar; Música e Direção Artística.

A Mesa da Consciência (e Ordens) na Expansão Portuguesa: entre o limite e a legitimação do poder régio.

Na senda de reformas administrativas e judiciais, em dezembro de 1532, D. João III criou um "tribunal", designado Mesa da Consciência, para tratar, particularmente, de matérias que respeitassem à "Sua consciência". Entre outras matérias do foro jurídico e moral a serem examinadas, encontravam-se as emergidas da Expansão Portuguesa. De facto, a validação da colonização dos territórios recém-conquistados em face dos limites do ius gentium, da iustitia e do ius naturale, requereu, mais que uma vez, a intervenção do douto tribunal. Entre outros, paradigmáticos foram os processos relativos ao Infante D. Luiz e respetivos morgados das casas nobres que não queriam ser enviados à Índia, ou do soberano marroquino, Molei Moluco, que prevenia D. Sebastião de uma guerra injusta. Os seus pareceres, elaborados por juristas e teólogos, ora acatados ora rejeitados pelo monarca, implicam a uma leitura complexa: foi a Mesa da Consciência uma ferramenta de limitação ou de legitimação dos intentos régios?

Palavras-chave: Expansão Marítima; Guerra Justa; Mesa da Consciência e Ordens.

João Caramês Simões



Filiação Institucional - CHUL.

Áreas de Trabalho - História Marítima do final do Século XIX e início do Século XX; História Marítima Colonial; História da Corte Real e Diplomacia; História da Oceanografia; A Transição da Navegação à Vela para o Vapor; História da Náutica de Recreio e Turismo Marítimo; Genealogia.

A Marinha Mercante e o Império Português em Africa: Tecnologia, Empreendorismo e Impulso Político na Marinha Mercante, 1910-1946

Entre 1910 e 1946, a Marinha Mercante teve um papel determinante na consolidação e expansão do Império Português em África. Esta comunicação analisa a evolução tecnológica da Marinha Mercante portuguesa que passou de veleiros obsoletos a uma frota de modernos navios e que se dedicou em grande medida ao transporte de mercadorias para África, conciliando três vectores essenciais inovação tecnológica, empreendedorismo e impulso político e social.

O ponto de viragem dá-se com a criação de duas grandes companhias de navegação, a Empresa/Companhia Nacional de Navegação ainda fundada na época final do regime monárquico em 1881 e a Companhia Colonial de Navegação constituída em 1922. Por outro lado também será interessante analisar o impacto da criação da Transportes Marítimos do Estado TME na sequência do apresamento dos navios Alemães e Austríacos que se encontravam em portos nacionais em 1916 (e que foi a razão da entrada de Portugal na 1ª Guerra Mundial).

Será também relevante fazer uma análise política e social que atravessa 3 regimes diferentes (Monarquia, 1ª Republica e Estado Novo) importa verificar os aspectos de continuidade ou de rotura entre os vários regimes e decisores politicos com responsabilidade no sector marítimo. E saber qual o papel da Marinha de Guerra Portuguesa no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante.

Em 1910 apenas 15% do transporte de carga para África era transportada por navios de bandeira portuguesa, em 1946 os navios portugueses transportavam 85% da carga para África. Esta clara alteração do paradigma foi fruto de uma aposta numa economia maríitima que gerou uma fileira industrial criou empregos e gerou desenvolvimento económico e social ao País.

Palavras-chave: Marinha Mercante, Império Português, África, ENN, Companhia Colonial de Navegação, TME, 1910-1946

João Teles e Cunha

Filiação Institucional - Instituto de Estudos Asiáticos; Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - História Económica, Social e Cultural da Índia/Golfo Pérsico.



À bout de souffle: A Carreira da Índia numa época de charneira (ca.1550-1615)

A Carreira da Índia foi uma das rotas marítimas que moldaram o mundo desde a sua incepção no dealbar da Idade Moderna (1498), quebrando a tradicional forma de ligação entre a Ásia e a Europa, sem, contudo, substituí-la. A relativa revolução comercial da Carreira conviveu, desde o início, com as rotas tradicionais do Médio e do Próximo Oriente (por via do Golfo Pérsico e do Mar Vermelho), e com os constrangimentos da sua organização comercial e marítima (nas mãos da Coroa portuguesa) e da sua inserção tanto a montante (abastecimento na Ásia) como a jusante (escoamento e financiamento na Europa). Mas a Rota do Cabo também se revelou, desde a sua génese, como uma das mais exigentes vias marítimas globais em termos de navios, homens e capitais.
Uma vez ultrapassado o período de crescimento inicial (cerca de 1500-1525), a Carreira enfrentou a crise financeira e comercial da década de 1530, com a Coroa questionando como a Rota do Cabo deveria se organizar em outro modelo. A resposta demorou, pois só a partir de 1550 se iniciou uma nova forma de exploração que, com mudanças, se prolongou até por volta de 1615. A reestruturação, todavia, não deu o resultado esperado nem inverteu o declínio da exploração comercial e da navegação. Propomos analisar este período da primeira liberalização da Carreira para analisar as causas subjacentes às reformas introduzidas (e sua evolução), para explicar por que não tiveram sucesso e compreender o seu desfecho.

Palavras-chave: Carreira da Índia; Comércio Ásia-Europa; Monopólios Estatais; Primeira Globalização.

Job Rinol

Filiação Institucional - NOVA FCSH; CCCM.

Áreas de Trabalho - História Da Expansão Portuguesa na Índia; História Urbana e Territorial de Cochim; Cartografia Histórica; Arqueologia; Interações Culturais Indo-Portuguesas e Património.



Backwaters, Battlefields, and Pepper Routes: Maritime Spaces in the reshaping power of the Portuguese–Cochin Alliance

The Portuguese arrival in Cochin in 1500 initiated a profound transformation of maritime power structures along the Malabar Coast. This paper examines how the sea functioned as the primary space of encounter between two distinct political worlds: the Portuguese Estado da Índia and the Kingdom of Cochin. Unlike their strained relationship with Calicut, the Portuguese forged a strategic alliance with Cochin, shaped by and dependent upon maritime relationships. The paper investigates that the sea was not merely a route or resource, but the very foundation upon which Portuguese-Cochin relations were built. The building of the first European fort and city in Asia, the control of pepper shipping lanes, the siege of Cochin in 1503, and naval conflicts with the Zamorin, all serve as examples of how marine encounters, both peaceful and hostile, redefined regional power relations. The backwater networks of Cochin, which connected interior spice-producing regions to oceanic trade routes, became critical strategic assets that bound Portuguese and Cochin interests together. Drawing on Portuguese chronicles, travel accounts, administrative records, and indigenous sources, this study explores three dimensions of maritime encounter: Military-Naval cooperation against common enemies; Commercial transformation through the redirection of spice trade from Asian to European maritime networks; and Cultural-Religious exchange started by seaborne missionary activity. The research demonstrates how Cochin's backwaters, islands, lagoons, rivers, and access to both inland and sea waters made it the ideal hub for Portuguese maritime ambitions, while simultaneously reshaping Cochin's political identity and regional and international influences. By centring the sea as the space where Old World (European) and New World connected, this research adds to the knowledge of how maritime encounters created new hybrid power structures, urban formations, and cultural landscapes in the Indian Ocean area when different political, economic, and cultural systems collided and converged.

Palavras-chave: Estado da India; Indian Ocean trade; Malabar Coast; Maritime history; Portuguese-Cochin alliance.

John Freeman



Filiação Institucional - University of Warsaw.

Áreas de Trabalho - História Global; Redes Comerciais do Báltico e do Atlântico Colonial; História do Colonialismo e do Ducado da Curlândia no Século XVII.

Mobility and Network Creation by the Duchy of Courland in the Seventeenth Century Caribbean

From 1642 onwards, Duke Jakob Kettler of Courland pursued an ambitious policy of colonial commerce in which he attempted to involve his eastern Baltic duchy in Atlantic trade. In 1654, a fortress and plantation economy on Tobago supplemented a stronghold on the River Gambia. The initiative relied on a significant programme of maritime construction in which the duchy became renowned as a shipbuilder. Oceanic mobility across the Atlantic to the Lesser Antilles became a key part of ducal protestations of Couronian legitimacy in the Caribbean. The duke's colonial plans were not only unanticipated but also far from successful, and it is likely the reason why the scope of Courland's colonial activity has been considered limited and isolated in the scarce historiography. By contrast, Couronian ships were very active in the Caribbean Sea. The duchy's colonists considered the maritime region an area for network creation and opportunity. Couronian actors appear in accounts from Barbados, Martinique, Jamaica and as far afield as Boston, helping to piece together more about their regional activities and encounters. They are entangled among Caribbean rivalries of the French, Dutch and English. Couronian accounts tried to find their place within this landscape, which included the relationship with the indigenous maritime mobility of the Kali'nago. The paper investigates how representatives of an eastern Baltic small-power vassal handled conditions in an unfamiliar maritime space, how they viewed the role of mobility there, and how they entangled themselves with actors outside the immediate vicinity of their fortress on Tobago.

Palavras-chave: Baltic; Caribbean; Colonialism; Courland; Early Modern.

Jorge Semedo de Matos



Filiação Institucional - Centro de História da Universidade de Lisboa; CINAV; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; História Marítima; História Naval; História da Náutica.

O Levante mediterrânico, ponto de encontro de povos e encruzilhada de rotas marítimas. A Ordem de S. João do Hospital em Rhodes e as rotas marítimas do Mediterrâneo nos séculos XIII a XVI

Desde o segundo milénio a.C. (talvez antes), que o Levante Mediterrânico foi o cruzamento de rotas comerciais, essencialmente marítimas, que uniram o Sueste Asiático, a Índia e a Europa. Rotas por onde chegavam as riquezas asiáticas (seda, porcelanas, especiarias, etc), que chegavam ao Mediterrâneo pelo Mar Negro e pelas vias de acesso do Índico. Naturalmente que as ilhas de Chipre e Rodes estavam colocadas num local estratégico, sobre essas rotas marítimas, oferecendo condições portuárias que garantiam a segurança de quem dominava os seus portos.

A Ordem de S. João do Hospital, que se viu obrigada a sair de Jerusalém (onde foi fundada) e a retirar para o mar, conseguiu fixar-se em Rhodes, no século XIII e aí permanecendo até ao século XVI. Se antes fora vocacionada para o combate terrestre, adaptou-se com facilidade às técnicas de guerra no mar, utilizando sobretudo navios de remo. Uma capacidade que soube conjugar com o posicionamento na ilha, mantendo o controlo de vias de comunicação e apoiando os interesses comerciais da Europa mediterrânica. Encontrou uma forma de sobrevivência, numa época em que os poderes europeus (e especialmente o Papa) era desfavorável à manutenção das Ordens criadas na Terra Santa.

Palavras-chave: Chipre; Mediterrânico; Ordem de S. João do Hospital; Rhodes.

José Vilas Boas Tavares

Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História do Império Português; História Política e Administrativa de Timor e Macau No Século XVIII.



De Lisboa a Goa. A Esquadra de 1748

Cerca de uma década após a quase integral perda das praças e terras da Província do Norte e num quadro de intervenção e desenvolvimentos políticos, diplomáticos e militares para incremento da defesa e esforço de territorialização visando (re)assegurar a proteção de Goa e a própria sobrevivência do Estado da Índia, em abril de 1748 partiu de Lisboa um novo reforço militar, consubstanciado, nomeadamente, numa considerável força expedicionária, transportada em cinco navios. No breve ensaio que nos propomos apresentar, revisitam-se detalhes e vicissitudes de viagem e subsequentes destinos e empenhamentos dos navios desta esquadra, bem como alguns aspetos conexos de relevo para as capacidades do Estado, ou falta delas. Centramo-nos, sobretudo, em informações, comentários e recomendações produzidas pelo próprio vice-rei de então, o 1º Marquês de Alorna, em diálogo com a Corte de Lisboa.

Palavras-chave: Carreira da Índia; Estado da Índia; Goa; Marquês de Alorna.

Klarke Stricklen

Filiação Institucional - DPhil Student; University of Oxford.

Áreas de Trabalho - História da Escravatura Atlântica; Compensação pela Escravatura Britânica; História Colonial; Capitalismo, Subjetividade e Género.



Making Black Bodily Value in the Atlantic World

In this paper, I identify the Atlantic Ocean as a central site where slave-making and commodity exchange during the transatlantic slave trade created enduring ideas on Black bodily value.
Drawing upon the rich historiography of economic and social histories on the slave trade, with a keen interest in the British Empire, I engage with scholarship on the Royal African Company and public debates on free trade and humanitarianism in the seventeenth and eighteenth centuries.
I argue that early public discourse on political economy and humanitarianism shaped nineteenth-century exchanges on slave compensation between the London metropole and the prominent colony of Jamaica. By situating value in an Atlantic context, I connect debates analyzed within British history to an Atlantic discourse on bodies that helped to shape the wealth, national identity, and political economy of Western powers. To do so, I draw upon the Royal African Company's ship ledgers and captains' diaries, the 1788 Privy Council report, printed tracts, and London-based newspapers.
This paper locates the origin of ideas on Black bodily value and slave compensation within an earlier system of value developed through political exchanges connected to the transatlantic slave trade.

Palavras-chave: Capitalism; Compensation; Humanitarianism; Slavery.

Kunjunni Sajeev

Filiação Institucional - French Institute Pondicherry; Ghent University.

Áreas de Trabalho - História; História da Índia; História do Oceano Índico; História Ambiental.



Oceanic epistemologies of the Early Modern World: A comparative analysis of the Tamil navoi saattiram knowledge tradition and the Portuguese maritime knowledge

Early modern maritime historiography often focus on the encounters of expanding empires and the new worlds. An intellectual history of how most of these distinct seafaring societies codified their practical experience to navigate the open sea as a common space is an area seldom researched. This paper attempts to fill this research gap by presenting a comparative analysis of two historically autonomous yet contemporary traditions of maritime knowledge production. The foundational Portuguese shipbuilding treatise written by João Baptista Lavanha titled "O Livro Primeiro da Architectura Naval" (1600-1625) alongside the classical South Asian "Navoi Saattiram" literature (17th-18th century) are compared as two distinct historical documents navigating the same space - the Ocean. To understand how these cultures constructed knowledge about ship-building and navigation, this paper looks closely at their rules of wood selection for ship-building and the ecological knowledge that supports the wood selection process. The Portuguese treatise reveal an intellectual leniency toward European lunar astrology and seasonal sap cycles, attempting to mathematically predict and control timber decay to sustain heavy, rigid vessels. Whereas, the Tamil Saattiram tradition documents an holistic framework that integrates empirical coastal observation with the geometric and spiritual rules of "Vastu Sastra". In this indigenous model, forest timbers are organized into anthropomorphic categories to ensure that the vessels remain in cosmic equilibrium with the waters it crossed. By comparing the Portuguese codification of material science with the Tamil synthesis of cosmic and empirical ecology, the paper attempts to understand how early modern seafaring cultures sought to navigate the same space i.e. the Ocean through their own distinct structures of rationality and ecological knowledge. Ultimately, this comparative approach decenters Eurocentric maritime knowledge production and attempts to understand the plurality of sophisticated, independent maritime intellectual histories of the early modern world.

Palavras-chave: Navoi Saattiram; Oceanic Epistemologies; Portuguese Maritime History; Shipbuilding Treatises; Timber Selection; Vastu Sastra.

Leonor Pratas

Filiação Institucional - NOVA FCSH-CHAM; FCT-CCCM; I.P.

Áreas de Trabalho - História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; História Moderna.



De Macau a Manila: o Colégio de São Paulo e as redes interasiáticas dos Procuradores jesuítas (séculos XVII-XVIII)

Esta comunicação aprofunda o estudo dos Procuradores da Companhia de Jesus ao centrar se num grupo de agentes sediados em Macau e nas redes interasiáticas que ligavam esta cidade a Manila durante os séculos XVII e XVIII. Tomando como base a correspondência e os livros de contas por eles redigidos, o trabalho permite seguir fluxos de recursos, informação e pessoas que se estendiam a outros espaços, como Lisboa ou Goa, não se limitando ao Colégio de São Paulo e ao Sudeste Asiático.

Num contexto marcado pela transição Ming–Qing e por crescentes constrangimentos políticos, económicos, religiosos e comerciais, vividos também na Europa, estes Procuradores desenvolveram estratégias de financiamento para assegurar a continuidade das Missões da Ásia Oriental. Procuramos, em particular, entender que mecanismos de negociação, formais e informais, se estabeleceram entre eles, mercadores portugueses e intermediários chineses, incluindo figuras de relevo como Francisco Vieira de Figueiredo e alguns membros ligados ao Leal Senado. Ao contactarem com diferentes atores inseridos em múltiplas redes institucionais, com quem formaram alianças, os Procuradores procuravam responder às crises de crédito e de abastecimento, ficando fortemente dependentes de parcerias locais e regionais.

Divididos entre a esfera religiosa e a esfera temporal, estes jesuítas também se movimentavam habilmente pelos circuitos oficiais da ordem. A exploração crítica das fontes permite analisar a materialidade dessas circulações e a complexidade institucional das redes por eles geridas. Será atribuído especial enfoque às ligações estabelecidas com os Procuradores de Manila, parte integrante da Assistência Espanhola, e aos conflitos que, por vezes, emergiam dessas articulações.

Ao privilegiar os múltiplos eixos que ligaram Macau a Manila e a outros espaços do globo, esta comunicação contribui para uma compreensão mais profunda do papel dos Procuradores na formação das redes micro e macro que caracterizaram a Companhia de Jesus na Época Moderna.

Palavras-chave: Colégio de São Paulo; Companhia de Jesus; Leal Senado; Macau; Manila.

Maria João Pereira Coutinho



Filiação Institucional - Centro Científico e Cultural de Macau.

Áreas de Trabalho - História do património artístico e cultural; Conservação e Restauro.

“Nem boa, nem má, nem por mar, nem por terra”: materialidades na correspondência dos procuradores jesuítas da Época Moderna

A historiografia dedicada aos procuradores da Companhia de Jesus tem destacado o seu papel na administração financeira das missões, na circulação de informações e na articulação de redes globais entre a Europa e os territórios de missão. Menos atenção tem sido dada, contudo, à forma como a correspondência produzida e recebida por estes agentes permite observar a presença constante de bens, objectos e artefactos ligados à actividade missionária. Partindo de um conjunto de cartas trocadas entre procuradores jesuítas da Assistência Portuguesa, nas quais surge a expressão «nem boa, nem má, nem por mar, nem por terra», utilizada para caracterizar situações de indefinição e incerteza, esta comunicação propõe uma reflexão sobre as materialidades que emergem na documentação administrativa da Companhia de Jesus. Livros, imagens e outros bens surgem frequentemente referidos em contextos de expectativa, atraso, ausência ou incerteza e antes de serem observados, utilizados ou integrados em colecções, estes objectos já circulavam, por via das descrições e apreciações, sendo esperados e, por vezes, reclamados.
Pretende-se, portanto, analisar de que modo a correspondência dos procuradores contribuiu para a construção de diferentes significados dos objectos em circulação. Mais do que simples intermediários logísticos, estes agentes participavam na atribuição de valor e de significado a bens cuja materialidade era frequentemente mediada pela distância. Procura-se também deslocar a atenção dos objectos, quando ainda existentes, para os rastos que deixaram, por via de alusões e descrições, que testemunham os seus percursos, por vezes as suas inexistências e as expectativas que criaram no contexto das encomendas operadas no âmbito das missões jesuítas da Época Moderna.

Palavras-chave: Cultura Material; Correspondência; Época Moderna; Objectos missionários; Procuradores Jesuítas.

Mariano Cuesta Domingo



Filiação Institucional - Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN); Universidad Complutense de Madrid.

Áreas de Trabalho - História de los Descubrimeintos y Geografia de América.

España y Portugal en la definicion de los oceanos. Interaccion y construccion cartografica

El predominio del arte de marear fue fundamento y consecuencia de la creación de las imágenes iniciales del océano y de su posterior ampliación. Se originaron influencias recíprocas, antropológicas y, por lo tanto, culturales, con fuertes repercusiones económicas y políticas, sociales, guerreras, militares y, a ojos vistas, tecnológicas.
El papel más característico lo jugó la náutica con sus hombres, medios y técnicas (imprescindibles). La cartografía fue su necesidad perentoria y resultado inmediato e ineludible.
Desde la primigenia concepción de “mapamundi” se pasó a la “carta universal” y devino en “cartografía corográfica”. El progreso explorador y el avance técnico contribuyeron al uso de unos mapas insulares y derroteros en la periferia de nuevos territorios como, también en mapas regionales, “atlas” y hasta en escenarios para la acción antrópica (Theatrum).

Palavras-chave: Cartógrafos; España; Mapas; Mares; Océanos; Portugal.

Marília dos Santos Lopes



Filiação Institucional - Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - História Marítima; História Cultural da Época Moderna; História da Expansão Portuguesa.

Modos de ver. Os Novos Mundos e a cultura visual na Europa renascentista

O espanto perante novos mundos, veiculado nas relações de viagens da Europa dos finais do século XV e inícios do século XVI, está igualmente patente e presente na cultural visual do Renascimento europeu. Tal como nos textos resultantes deste novo saber, também os artistas coevos se deixam interpelar tanto pela lendária Índia, como pela desconhecida África ou pelo novo continente americano. São muitos os novos mundos a descobrir e a decifrar. A que meios, técnicas e gramáticas, a que formas de representação recorrem estes criadores da imagem para poderem desenhar e traduzir estas informações e novas que vão chegando à Europa? Os desenhadores, ilustradores e artistas da Idade Moderna desenvolvem diversas estratégias de apropriação da novidade, a fim de com ela dialogarem e operarem: uns baseiam-se em assuntos, motivos e temas já conhecidos e intentam adaptá-los em face das realidades até agora nunca vistas, outros preferem, motivados pelas novas informações, experimentar representações inovadoras. De particular interesse é, sobremaneira, averiguar que fontes, principalmente relatos e narrativas de viagens, permitem este trabalho de ilustração numa tradução de conceções individuais, esboços e esquissos de outros viajantes, sinónimo do intercâmbio e aproximação entre tradição artística e saber livresco.
Questionar, a partir de alguns exemplos representativos da iconografia coeva, as diferentes reações artísticas à „maravilhosa novidade dos novos mundos“ é o repto desta comunicação.

Palavras-chave: Cultura Visual; Época Moderna; Europa; Novos Mundos; Renascimento.

Mário J. Avelar



Filiação Institucional - Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - Estudos Culturais; Estudos Europeus; Relações Internacionais; Gestão Cultural; Arte Contemporânea; Música e Estudos Musicais.

A poética do onírico em canções do mar

A comunicação propõe uma leitura comparativa de «Thousands Are Sailing», da banda irlandesa The Pogues, e de «Sete Mares», da banda portuguesa Sétima Legião, analisando o modo como ambas as canções configuram a experiência da travessia entre mundos através de imaginários históricos e culturais distintos. Enquanto «Thousands Are Sailing» narra a travessia atlântica da Irlanda para a América como uma experiência marcada pela emigração, pelo exílio e pela diáspora, «Sete Mares» evoca a tradição marítima portuguesa, mobilizando o legado simbólico da navegação, da descoberta e da partida. Em conjunto, estas canções oferecem visões complementares da relação entre o Velho e o Novo Mundo: uma marcada pelo deslocamento e pela necessidade histórica; a outra estruturada em torno da exploração, da memória e da saudade. A análise apoia-se na reflexão de Gaston Bachelard em A Água e os Sonhos, obra na qual o filósofo argumenta que a água desperta um devaneio poético de profundidade, memória, reflexão e dissolução, conduzindo a consciência para uma interioridade onde o íntimo se cruza com o desconhecido. Nesta perspetiva, o mar deixa de constituir apenas um espaço geográfico para se afirmar como uma matéria imaginária que sustenta experiências de transição, transformação e projeção simbólica. A comparação revela, assim, a existência de dois imaginários atlânticos distintos. Em «Thousands Are Sailing», o Novo Mundo surge como destino de esperança e oportunidade, mas também como espaço de afastamento e desenraizamento; a viagem é simultaneamente histórica, social e corporalmente vivida. Em «Sete Mares», pelo contrário, o mar assume-se como protagonista central, configurando um território simbólico onde passado e futuro, partida e regresso, memória e desejo se entrelaçam. Embora ambas as canções articulem tradição e modernidade através de formas de hibridismo musical, produzem interpretações distintas da travessia oceânica.

Palavras-chave: Canção Popular; Mar; Onírico; Poética; Viagem

Mariyam Mumthas



Filiação Institucional - University of Hyderabad, India.

Áreas de Trabalho - História Social, Religiosa e Marítima das Ilhas Lakshadweep, no Oceano Índico, na Época Contemporânea; Experiências Sensoriais e Afetivas.

The Affective Ocean: Kinetic and Sensory Piety in the Arabian Sea

Recent Indian Ocean historiography has redefined the maritime world as a thriving Islamic cosmopolis, bound together by the trans-regional circulation of texts, law, and elite scholars. However, this framework frequently treats the ocean itself as a passive logistical expanse, obscuring the kinetic and sensory practices required to actively sustain these oceanic realities. The paper explores how affective oceanic geography is shaped by analysing the kinetic practices and sensory engagement in the navigation; it seeks to demonstrate that Muslim seafaring was built on emotional frameworks of spiritual engagement with the ocean. Focusing on the traditional maritime networks of the Lakshadweep archipelago, this research employs fragments of the British colonial archive, treating the descriptions of physical actions and photographs as primary historical evidence. Imperial observers in the early twentieth century documented indigenous navigators gesturing toward waves and oarsmen singing Arabic-inflected chants, which were merely considered to ease the labour at sea. For the islanders, navigation was not simply about crossing the ocean, but about the spiritual interaction deriving from their engagements with the broader Indian Ocean Islam. By treating the kinetic labour and songs as acts of deeply embedded piety rather than mere work noise, this paper argues that the Lakshadweep navigators actively shaped a worldview in which the ocean was not a blank space to survive in, but a sacred, emotional space they continuously co-created through the intersection of sound, body, and faith.

Palavras-chave: Affective Geography; Islamic Indian Ocean; Kinetic Piety; Lakshadweep Archipelago; Sensory History.

Padej Kumlertsakul



Filiação Institucional - The National Archives, UK.

Áreas de Trabalho - História do Leste e Sudeste Asiático (séculos XIX e XX); História Militar; História Imperial.

Encounters at Sea: Medical, Environmental, and Diplomatic Knowledge Making on the China Station, 1870–1890

Este artigo analisa como encontros cotidianos no China Station, entre 1870 e 1890, produziram formas de conhecimento marítimo que moldaram a atuação naval britânica e o envolvimento imperial no Leste Asiático. A partir dos diários de cirurgiões (ADM 101) e da correspondência operacional do China Station (ADM 125), argumenta que a compreensão britânica dos mundos marítimos asiáticos emergiu não de relatórios formais ou estratégias grandiosas, mas de interações rotineiras registradas no curso da navegação.

Os diários de cirurgiões mostram como encontros médicos geraram conhecimento ambiental e de navegação. Ao documentar movimentos do navio, condições climáticas, doenças e contactos com praticantes locais, os cirurgiões transformaram vulnerabilidades corporais e observações ambientais em inteligência prática. Febres indicavam ancoradouros insalubres, hospitalizações revelavam infraestruturas portuárias e trocas com curadores asiáticos expunham saberes ecológicos locais. A correspondência do China Station demonstra que a navegação era inseparável da diplomacia e da negociação intercultural. Regimes de quarentena, pilotagem, repressão à pirataria e interações com autoridades chinesas, malaias e japonesas revelam como o movimento naval dependia de cooperação política e conhecimento local. Esses encontros diplomáticos eram moldados por condições médicas e ambientais, já que surtos de doenças e disputas sanitárias influenciavam acesso portuário e decisões operacionais. Lidos em conjunto, ADM 101 e ADM 125 revelam um sistema integrado de produção de conhecimento no qual encontros médicos, ambientais e diplomáticos redefiniam continuamente a atuação naval. O artigo oferece uma nova perspectiva sobre como trocas marítimas transformaram práticas imperiais e criaram mundos oceânicos compartilhados, contestados e negociados.

Palavras-chave: China Station; Diplomacy and Navigation; Knowledge Making; Maritime Encounters; Medical and Environmental Intelligence.

Patrícia Isabel Louro Cabaço

Filiação Institucional - NOVA University of Lisbon – School of Social Sciences and Humanities.

Áreas de Trabalho - História da Arte; Museologia; Cultura Material dos Jogos; História Marítima; Intercâmbios Artísticos na Expansão Portuguesa na Ásia.



Jogos a Bordo nas Naus da Carreira da Índia (séculos XVI–XVII)

As viagens da Carreira da Índia constituíram não apenas um eixo de circulação de pessoas e mercadorias, mas também um espaço privilegiado de contacto entre práticas culturais e formas de sociabilidade. Neste contexto, o presente estudo analisa a presença dos jogos a bordo das embarcações portuguesas entre os séculos XVI e XVII, explorando o seu papel no quotidiano marítimo e na circulação de objetos. Com base em crónicas, relatos de viagem, correspondências, regimentos, legislações, inventários, cadernos de carga e evidências arqueológicas, demonstra-se que jogos como o xadrez, o gamão, as cartas e os dados integravam a experiência quotidiana de marinheiros, soldados, missionários e passageiros. Estas fontes evidenciam igualmente uma distinção persistente entre jogos de estratégia, frequentemente tolerados como forma de recreação durante as longas travessias oceânicas, e jogos de azar, sujeitos a sucessivas medidas de controlo devido às apostas e conflitos que suscitavam abordo. Paralelamente, documenta-se a circulação de tabuleiros e peças de jogo produzidos na Índia, transportados como bens pessoais, mercadorias de luxo ou presentes diplomáticos, revelando o papel das rotas marítimas portuguesas na difusão de objetos e práticas lúdicas entre a Europa e a Ásia. Ao analisar os jogos simultaneamente como prática social, cultura material e objeto de regulamentação, este estudo propõe uma nova perspetiva sobre a experiência marítima portuguesa durante a Época Moderna.

Palavras-chave: Carreira da Índia; Cultura Material; Época Moderna; História Marítima; Jogos.

Paulo de Assunção

Filiação Institucional - Universidade de Lisboa; Centro de Estudos Clássicos.

Áreas de Trabalho - Presença Jesuíta no Império Colonial Português; História Cultural e Económica; Turismo; Arquitetura; Urbanismo.



Impressões e descrições de uma volta ao mundo feita a bordo do Cruzador São Gabriel por Mário Sena Barcelos do Nascimento

O cruzador São Gabriel, da Marinha Portuguesa, foi construído em França no final do século XIX e foi o primeiro navio da Armada que realizou uma volta ao mundo entre 11 de dezembro de 1909 e 20 de abril de 1911. A embarcação, que escalou mais de setenta portos e percorreu mais quarenta e uma mil milhas náuticas, foi a primeira a ser equipada com rádio. Detalhes sobre a viagem ficaram conhecidos pelo relato do comandante António Jervis Pinto Basto no livro Cruzador S. Gabriel – viagem de circumnavegação, publicada em 1912. A obra pode ser classificada como um diário de bordo, com mapas, fotografias e desenhos feitos pelo comandante. O nosso objetivo é analisar o relato ainda inédito de Mário Sena Barcelos do Nascimento (ca. 1890-1917), jovem marinheiro, que participou da viagem e deixou um registro intitulado Impressões e descripções de uma volta ao mundo feita a bordo do Crusador São Gabriel. Seu diário fornece um olhar diferenciado da viagem, na medida em que dá ênfase à dimensão da experiência pessoal, evidenciando que o Mar é também um espaço do encontro pessoal. Posteriormente, Mário Sena Barcelos do Nascimento serviu como segundo-tenente e comandante da lancha-canhoneira Tete, vindo a falecer no naufrágio dessa embarcação em 1917, durante as operações coloniais portuguesas na região de Moçambique.

Palavras-chave: Circum-navegação, Cruzador São Gabriel, I Guerra Mundial, Mário Sena Barcelos do Nascimento

Paulo Marques



Filiação Institucional - Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

Áreas de Trabalho - Direito Fiscal; Direito Financeiro; Finanças Públicas; União Económica e Monetária; Contencioso Administrativo e Tributário.

O Mar e os Impostos: Novos e Velhos Mundos

Os impostos, a par das taxas, constituem a principal receita do Estado, tendo sido relatados em ilustres páginas da História de Portugal, o principal alicerce financeiro para a prossecução dos esforços militares.
Entre nós, foi desde logo nas Cortes de Leiria (1254), que foram convocados pela primeira vez os representantes do povo, dando consentimento à tributação para acudir às necessidades militares, envolvendo as mesmas, não raras vezes, esforços humanos e materiais muito valorosos da Armada Portuguesa.
O alargamento e a presença da soberania territorial incrementada pelos descobrimentos marítimos portugueses, iniciados no Século XV, exigiu um maior sacrifício financeiro para as missões militares. Mas não se pode desconhecer o incremento significativo das novas riquezas então proporcionadas pela presença então nos novos mundos, sobre as quais tornou-se possível a tributação, com especial ênfase para as receitas alfandegárias e os impostos especiais sobre o consumo, designadamente os artigos de luxo.
Atualmente, continuam a ter relevância os recursos económicos e consequentemente tributários, proporcionados pelo mar e, no que aqui particularmente importa, proporcionados pela defesa e pela segurança no Mar.
O papel muito relevante da Autoridade Marítima do Estado e igualmente da Polícia Marítima na prevenção e no combate à fraude fiscal merece uma análise, constituindo nessa medida, um importante contributo para a sustentabilidade das finanças públicas do Estado e para uma melhor cidadania e educação fiscal.

Palavras-chave: Autoconsentimento; Combate à Fraude Fiscal; Império Marítimo; Riqueza marítima tributária; Segurança e Defesa.

Pedro Caridade Freitas



Filiação Institucional - Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; CIDP.

Áreas de Trabalho - Direito Romano; História das Relações Internacionais; Direito Público Romano; História do Direito Internacional Público.

A repressão da pirataria e as origens de uma dimensão penal do Direito das Gentes: o pirata como *hostis humani generis*

O mar constituiu, desde tempos remotos, uma das principais vias de comunicação entre continentes, desempenhando um papel fundamental no transporte de pessoas e mercadorias. A circulação de riquezas por via marítima, particularmente após o início da expansão ultramarina das potências ibéricas, intensificou o interesse daqueles que, à margem do direito, procuravam enriquecer através da captura e saque de navios que cruzavam os diversos oceanos.
Neste contexto, a pirataria afirmou-se como uma prática recorrente, levando tanto o Direito das Gentes como os ordenamentos jurídicos nacionais a pensar e desenvolver mecanismos normativos destinados à sua repressão. A necessidade de combater juridicamente a pirataria contribuiu decisivamente para a formação de um direito penal de dimensão internacional. A reflexão desenvolvida por autores como Hugo Grócio, Samuel Pufendorf e Emer de Vattel sobre a natureza da pirataria e os meios de a reprimir constituiu um importante antecedente das soluções que viriam a integrar o moderno Direito Internacional. A figura do pirata enquanto hostis humani generis revelou-se particularmente relevante para a consolidação de princípios de jurisdição universal e de cooperação entre Estados na repressão de crimes que transcendem fronteiras nacionais e que têm o seu espaço de atuação no mar. Com a presente conferência pretende-se analisar o desenvolvimento jurídico da repressão da pirataria, em especial no pensamento dos séculos XVII e XVIII, e a influência para o atual Direito Internacional do Mar.

Palavras-chave: Cooperação entre Estados; Direito Internacional do Mar; Jurisdição Universal; Pirataria.

Reetta Sippola

Filiação Institucional - University of Turku, Finland.

Áreas de Trabalho - História Cultural e Marítima do século XVIII; Exploração do Ártico; Viagens de James Cook; Cultura Material, Cartografia e Métodos Digitais em Investigação Histórica.



“Obliged to be worn to the very utmost”: Care of the ship on the third Cook voyage

This paper examines 18th century shipboard life through the lens of rupture. The dull, repetitive tasks were not important to be recorded in the journals, whereas the points of rupture became dramatically visible by cracking masts, leaking hulls, some broken instruments, and the labour of repair that followed. Focusing on the sources from Cook´s third voyage (1776-80) when the expedition was searching for a mythical Northwest Passage, I ask, what kind of labour was required to sustain a vessel in the conditions of the Arctic and the long oceanic voyage, when materials were used to rags and new resources were limited? My PhD research has indicated that the moments of repair and care are analytically productive because they render visible the otherwise backgrounded relations between materials, human labour, and environmental forces. Rather than treating breakdown as deviation from normal function, I understand it as a condition through which the ship is continuously assembled and maintained. Research literature supports the depiction that breakdown was not an exception but a constitutive feature of navigation itself. Inspired by the concept of heterotopia, I treat the ship as an active space where relationships among humans, animals, objects, and environments are constantly negotiated and reconfigured. Simultaneously it allows to revisit the concept of ocean: it is not just a distance to be crossed by skillful navigation, but a space of material encounters and entwinings where interactions co-produed technologies, barriers and opportunities.

Palavras-chave: Arctic; Assemblage; Cook Voyages; Material Agency; Ship.

Ricardo Moraes e Soares

Filiação Institucional - Escola Naval.

Áreas de Trabalho - Fiscalidade; Administração Pública; Ciência Política; Políticas Públicas; Iva e Tributação Indireta; Finanças Públicas e Sistemas Tributários.



Margens, risco e monopólio: uma análise económica do comércio da pimenta na Carreira da Índia (1500–1600)

O estudo analisa o comércio da pimenta, na Carreira da Índia, entre 1500 a 1600, com um sistema económico de arbitragem monopolista e sujeito a altos níveis de risco. Partimos da suposição de que a diferença entre o preço de compra, no Malabar, e preço de venda nos mercados europeus não é bastante para explicar a sustentabilidade. A hipótese de investigação refere que a crise não resultou, apenas, da diminuição das margens unitárias, mas da deterioração do valor esperado da operação, decorrente da redução dos volumes líquidos chegados a Lisboa, perdas marítimas, dependência dos contratadores privados, aumento dos custos de transporte e da concorrência internacional. A pesquisa pretende relacionar a história económica, economia institucional e modelação financeira e propõe o uso dos indicadores de margem bruta, nível de fiscalidade, retorno sobre o investimento e receita e perdas potenciais. Quanto à metodologia, foram adotados os modelos de espaço de estados com erro de medição, testes de quebra estrutural e simulações de Monte Carlo, adequados à natureza fragmentada das fontes. Os resultados sugerem que a pimenta podia produzir retornos brutos superiores a 300% por quintal, mas, devido à redução da média líquida de 22.548 (1588-1590) para 8.910 (1592-1598) originou uma quebra do negócio de cerca de 60,5%. A Casa da Índia deve ser entendida como um agente de coordenação, mecanismo fiscal e estrutura vulnerável aos custos de agência, rigidez administrativa e choques de concorrência. O estudo pretende aferir até que ponto o negócio foi rentável, enquanto o poder régio procurava, em simultâneo, converter a arbitragem da commodity em receita fiscal. A fragilidade do negócio ocorreu quando o risco, escala e concorrência reduziram a capacidade de converter as margens potenciais em receitas régias efetivas. A suposição ultrapassa as atuais explicações do declínio do negócio e situa a crise como um problema de eficiência, realização de margens e gestão do risco marítimo e comercial.

Palavras-chave: Comércio da Pimenta; Carreira da Índia; Monopólio Régio; Risco Marítimo Valor Esperado.

Rita Queiroz de Barros



Filiação Institucional - Centro de Estudos Anglísticos da Universidade de Lisboa – CEAUL; Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Áreas de Trabalho - Sociolinguística Histórica do Inglês; Linguística Inglesa; Lexicografia Histórica.

Palavras, trá-las o mar? Importação lexical e nacionalismo na primeira tradução inglesa de Conquista de Mexico (López de Gómara, 1552)

Uma das consequências mais notórias dos encontros culturais decorrentes da expansão marítima europeia foi a importação de novos conceitos e, com eles, de estrangeirismos para as línguas dos (futuros) impérios europeus. Oriundos quer das línguas autóctones desses novos mundos ultramarinos (ex.: cacao, proveniente do náuatle), quer das línguas dos concorrentes europeus que directa ou indirectamente se cruzavem em torno dessas paragens (ex.: commendador, no inglês, oriundo do castelhano), esses empréstimos lexicais surgem como resposta a novas necessidades referenciais, mas também, interessantemente, como reacção às dinâmicas de poder em estabelecimento entre as potências europeias concorrentes. É precisamente nesse sentido que apontam as escolhas lexicais identificadas na primeira tradução para inglês de Conquista de Mexico (López de Gómara, 1552), publicada em 1578, em Londres, por Tomas Nicholas, sob o título The Pleasant historie of the conquest of the Weast India, now called New Spayne.... Num texto que veio à luz em momento de rivalidade acentuada entre Inglaterra e Espanha e de crescente propaganda expansionista na primeira (Penington 1972), o peso escasso mas significativamente diferenciado de hispanismos (menos frequentes) e amerindianismos (mais frequentes) na tradução inglesa reforça a voz nacionalista do tradutor, detectada em investigação anterior apenas nos elementos paratextuais que acompanham a tradução (De Schepper 2012, Castaño 2019). Assim, partindo de uma análise minuciosa do léxico utlizado e de conceitos dos Estudos de Tradução – designadamente reframing (Baker 2006, 2007), voz (Alvstadt & Rosa 2015), e estrangeirização/domesticação (Venuti 1995) – a comunicação que se propõe pretende mostrar como as escolhas lexicais feitas no corpo da tradução inglesa de Conquista de Mexico espelham disputas de poder travadas entre Inglaterra e Espanha no início da Idade Moderna.

Palavras-chave: Amerindianismos; Hispanismos; Importação Lexical; Língua Inglesa; López de Gómara; Tradução.

Roderich Ptak



Filiação Institucional - Ludwig-Maximilians-Universität München.

Áreas de Trabalho - Estudos Chineses; História Marítima Chinesa.

Navegando ao longo da costa norte de Sumatra: Sumendala, o guanchang adjacente e outros locais no “Mapa de Zheng He”

O famoso “Mapa de Zheng He” (Zheng He hanghai tu **鄭和航海圖**), presumivelmente criado no início do século XV, é a obra cartográfica mais antiga que documenta o complexo sistema da “Rota Marítima da Seda”, o qual conectava a China aos países banhados pelo Oceano Índico. Naturalmente, um segmento deste mapa mostra a rota que passa pelo Estreito de Malaca. Os pontos-chave ao longo desta via são o porto de Malaca e uma localidade denominada Sumendala **蘇門答剌**, situada na costa norte de Sumatra. Junto a ambos os locais, surge um sítio designado como guanchang **官廠**.

No caso de guanchang de Melaka, sabemos por outras fontes que se tratava de uma zona de armazenamento onde os Chineses guardavam diversas mercadorias para comércio, presentes exóticos e, possivelmente, outros artigos. Não há informação sobre o segundo guanchang, e as opiniões divergem quanto à localização precisa de Sumendala. O presente artigo aborda estas questões. Discute os dados náuticos presentes no mapa – junto à rota de Melaka para Sumendala –, as diferentes perspetivas sobre as possíveis localizações de Sumendala e do guanchang adjacente, bem como outros aspetos relacionados com estes locais.

Palavras-chave: Estreito de Malaca; Guanchang; Sumendala; Zheng He hanghai tu.

Sabrina Guerra Moscoso

Filiação Institucional - IE University (Madrid).

Áreas de Trabalho - História Marítima; História da Cartografia; Expedições, Naufrágios e Pirataria no Pacífico; Ilhas do Pacífico e Cartografia Imperial.



Entre dos océanos: el San Pedro de Alcántara y la circulación transoceánica del tesoro vegetal (1786)

Este comunicado examina el naufragio del San Pedro de Alcántara (1786) como un punto de inflexión sobre la circulación vegetal, el conocimiento botánico y las conexiones interoceánicas del siglo XVIII. Se enfocará en la carga botánica y vegetal del navío, recolectada por la expedición científica al Perú de Ruiz y Pavón, que incluía valiosas especies como la quina y el cacao provenientes de los puertos del virreinato del Perú, destinadas al Real Jardín Botánico de Madrid. Se destaca el papel central de la cuenca del Pacífico, especialmente la región meridional, de los actuales Ecuador y Perú, en las redes transoceánicas de circulación de ciencia y comercio. Al reconstruir el trágico destino de esta colección vegetal perdida en el mar, este estudio muestra cómo las plantas fueron codiciadas como bienes imperiales, transportadas junto al oro y la plata a través de los océanos. El naufragio se presenta no sólo como un desastre marítimo, sino como un estudio de caso que permite comprender la globalización ecológica y el imperialismo botánico. Este capítulo contribuye a los debates sobre historia global, rutas marítimas y circulación de conocimiento científico entre el Atlántico y el Pacífico en el siglo XVII.

Palavras-chave: Botánica; Interoceánico; Naufragio; Pacífico; Plantas; San Pedro de Alcántara.

Sandra Morais

Filiação Institucional - Universidade Aberta.

Áreas de Trabalho - Representações, Poderes e Práticas Culturais; Investigação Social Aplicada; Imagem, Protocolo e Organização de Eventos; Protocolo Diplomático Internacional.



Encontros Atlânticos na Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel: Os “Novos Mundos” e o “Outro”

Nesta comunicação, propomo-nos refletir, através da análise da Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel, de Damião de Góis, sobre a forma como este cronista contribuiu, com a sua visão, para a construção dos “Velhos” e “Novos Mundos”. Esta construção, que teve o Atlântico como ponte entre os reinos, as suas culturas e formas de ultrapassar o desconhecido. Esta crónica demonstra como Góis, por meio da sua escrita, observava o mundo e a sociedade. A sua compreensão do Portugal de Quinhentos permitiu a criação de parte da memória histórica de um povo e de um rei, que ousaram partir rumo ao desconhecido. A narrativa de Góis observa e descreve os contactos com os “Novos Mundos”, permitindo conhecer as perceções, os conflitos e as alianças estabelecidas. Analisa, de forma detalhada, as viagens marítimas, as receções, os contactos diplomáticos e descreve de forma minuciosa a observação etnográfica, que sustentam a construção do “Outro”. Na sua escrita, Góis apresenta o Atlântico como território de encontros e desencontros, com uma imensa circulação humana, política e simbólica, onde se definem fronteiras e se reconfiguram identidades. Assim, a crónica de Góis torna se um testemunho único para a compreensão do Portugal de Quinhentos e da forma como integrou os encontros atlânticos na construção da sua memória histórica.

Palavras-chave: Atlântico; Crónica; Damião de Góis; Encontros; Novos Mundos.

Teresa Costa



Filiação Institucional - ESHTE.

Áreas de Trabalho - Cultura Visual; Literatura; Património; História Cultural e Simbólica dos Faróis.

O Mar: uma visão maniqueísta entre desafios naturais e modernidade no romance O Farol do Fim do Mundo, de Júlio Verne

As perceções do mar – como elemento benéfico e fonte de riquezas, ou como espaço temível, pejado de perigos – foram sujeitas a transformações diacrónicas, detetáveis, em particular, no período da transição da Idade Média para a Moderna, que coincidiu, no caso português, com a época da expansão marítima. (Lopes, 2009; Steinberg, 2001)

O romance O Farol do Fim do Mundo (2005), de Júlio Verne, oferece aos leitores, através de um enredo tenebroso envolvendo um grupo de piratas que toma de assalto o farol da Ilha dos Estados, na zona da Terra do Fogo, e o apaga, uma narrativa do ataque e do controlo do farol. Acabado de construir, em pleno século XIX, o farol era necessário para garantir a segurança numa zona perigosa de estreitos e frequentemente assolada por grandes tempestades já conhecida desde as viagem da era da exploração marítima no século XVI. (Pigafetta, 2020)

De um enredo cheio de peripécias, de evidentes contornos maniqueístas manifestados em chiaroscuro, podem extrair-se diferentes níveis de leitura. Assim, a ação decorre no extremo sul da Argentina (Ilha dos Estados), uma zona por onde circum-navegavam navios que percorriam o oceano Atlântico rumo ao Pacífico numa era em que a navegação se transformou no meio de transporte utilizado nas viagens longas. O farol representa a tentativa humana de tornar mais segura essa ligação marítima entre mundos e consiste na representação da modernidade coeva, patente nas grandes exposições industriais (Leitão, 1994). O mar é, aqui, uma geografia desafiante enquanto elemento que liga continentes. Já o farol constitui a marca civilizacional e tecnológica que permite o trânsito de navios e transposição de obstáculos naturais.

Palavras-chave: Farol; Ilha dos Estados; Literatura; Modernidade; Natureza.

Teresa Maria Jerónimo Sousa



Filiação Institucional - Escola Naval e CINAV; NOVA Math FCT Nova.

Áreas de Trabalho - Matemática; Teoria de Grafos; História da Ciência; Métodos Matemáticos Associados à Navegação.

Quando o GPS Falha: O Método de Sumner e o Regresso à Navegação Astronómica

Um dos problemas mais importantes em navegação é determinar com precisão a posição do navio no mar. Nos dias de hoje a posição do navio é determinada usando o Global Navigation Satellite System (GNSS). No entanto, estes métodos electrónicos são vulneráveis a ataques, nomeadamente jamming ou spoofing. Nesse caso, se o navio está longe de terra a melhor alternativa para determinar a posição do navio é a navegação astronómica. Os métodos de navegação astronómica desenvolvidos no século XIX poderão ser, nos dias de hoje, uma boa alternativa ao GNSS. Em 1837, Thomas Sumner, capitão da marinha americana, propõe um método para determinar a posição do navio usando duas alturas do Sol em dois instantes distintos, a latitude estimada e a hora das observações. Com estes dados Sumner propõe a marcação de duas linhas de posição na carta de Mercator. O ponto de interseção destas duas linhas corresponderá à posição do navio. Este método foi inovador já que foi o primeiro a introduzir o conceito de linha de posição. O método proposto por Sumner foi implementado numa folha de Excel e aplicado a observações reais de alturas do Sol obtidas em viagens oceânicas a bordo do NRP Sagres, para determinar a posição do navio. A posição obtida por este método foi comparada com a posição GPS registada na altura da recolha dos dados de modo a quantificar o erro entre a posição verdadeira e a posição calculada. Para 86% dos pares observados o erro foi inferior a 10 milhas náuticas. A análise dos dados permite concluir que o método é fiável, apresentando resultados com erros considerados aceitáveis para a navegação astronómica. O método proposto poderá ser uma boa alternativa em caso de falência dos métodos electrónicos. Um estudo mais detalhado do método de Sumner pode ser consultado em (Canas, Sousa e Trigo, preprint).

Trabalho em colaboração com Comandante Costa Canas e Guarda-Marinha Pires Trigo.

Palavras-chave: Algoritmo; Latitude, Longitude; Sumner.

Thean Potgieter



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Administração Pública e Gestão; Estudos Militares e Navais; Liderança, Governação e Gestão Académica.

A Cape Worth Fighting For: Maritime Empires and the Struggle to Control the Cape of Good Hope

Although Portuguese seafarers pioneered the sea route to the East, Portugal did not establish a permanent base at the southern tip of Africa. In 1652, the Dutch East India Company (VOC) founded a refreshment station at the Cape of Good Hope to provision ships. Owing to its location, the Cape became crucial for maritime communications with the East and, during the eighteenth century, gained strategic significance as European powers competed for Eastern empires. As British interests in India expanded, safeguarding the sea route became a strategic priority, and Britain was specifically concerned about a possible Franco-Dutch alliance that could threaten its maritime communications. Since the Cape was generally well defended, its capture would require naval and military force. Britain's first attempt to seize the Cape in 1781 failed, largely because of French intervention. However, fears of renewed Franco-Dutch wartime cooperation prompted Britain to occupy the Cape in 1795. The British Royal Navy thwarted a Dutch attempt to recapture the settlement in 1796. Although the Cape was returned to the Netherlands in 1803, Britain reoccupied it in 1806 with a strong force. The paper examines the political context and strategic value of the Cape in the era of maritime empires. It also analyses the operations undertaken to defend, capture, and recapture the Cape, highlighting the central role of sea power in projecting influence, securing maritime communications, and conquering overseas territories

Palavras-chave: Britain; British Royal Navy; Cape of Good Hope; Dutch East India Company (VOC); Maritime Empires; Netherlands.

Valter Mendes Fernandes



Filiação Institucional - Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Áreas de Trabalho - História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa; História Marítima; História Urbana; História da África Ocidental.

São Jorge da Mina a partir do mar: circulação e reutilização de imagens na Europa moderna (sécs. XVI–XVIII)

Entre os séculos XVI e XVIII, São Jorge da Mina ocupou um lugar de destaque nas representações europeias da costa ocidental africana. Fortemente marcada pela perspetiva marítima, a sua imagem circulou através de mapas e gravuras, nem sempre resultantes da observação direta dos seus autores. A comparação entre representações produzidas em diferentes contextos permite identificar a repetição de determinados elementos visuais e a possível reutilização de modelos anteriores. Esta comunicação pretende analisar o modo como essas imagens circularam e contribuíram para consolidar uma determinada leitura do espaço urbano de Elmina. Procurar-se-á compreender em que medida o predomínio do castelo, da linha costeira e das embarcações tendeu a reduzir uma realidade urbana africana complexa a um cenário de presença e atividade europeias. Mais do que reproduções neutras da paisagem, estas representações constituíram formas de produção e transmissão de conhecimento sobre África, revelando os limites do olhar europeu e a forma como o encontro marítimo entre diferentes mundos foi visualmente construído.

Palavras-chave: África; Cartografia; Gravuras; Representações; São Jorge da Mina.

Vanda Anastácio



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Estudos Portugueses; Literatura Portuguesa dos séculos XVI a XVIII; Crítica Textual; Estudos Camonianos; Escritoras de língua portuguesa (1500-1830); Relações luso-brasileiras (séculos XVI-XIX); Relações ibéricas no século XVII.

Reflexões críticas sobre a arte de navegar num manuscrito inédito do século XVII. Uma edição em curso.

Em carta dirigida a D. Jerónimo Coutinho, membro do Conselho de Estado do rei Filipe II de Portugal, datada de 12 de Fevereiro 1609, D. Gonçalo Coutinho expressava: "Desta ciencia de nauegar de mor seruiço he a mecanica que a especulassão, mais a pratica que a theorica, a quoal milhor se aprende vendo, e nauegando que cursando, e estudando (...)". Nesta missiva, um valioso documento para a história marítima portuguesa, o autor tece importantes notas sobre a forma como deveria ser realizada a navegação até à Índia, o tipo de embarcações a utilizar, a constituição e a formação da tripulação e as condições de segurança a adoptar. Neste documento, é referida, mais do que uma vez, a necessidade de se criar uma escola de "gente do mar" em Lisboa, para obviar aos problemas de segurança que envolvia a travessia das embarcações até à Índia.
Esta carta do 2.º Conde de Marialva D. Gonçalo Coutinho, que relança o debate entre teoria versus prática no que concerne à navegação, seguindo os passos de outros seus contemporâneos, integra um códice inédito, pertencente à Biblioteca da Casa de Cadaval, constituído por papeis e cartas dirigidas a várias pessoas da sociedade, documentos que foram copiados e oferecidos a D. Rodrigo da Cunha (1577-1643), bispo do Porto. A sua edição integra o projecto "CODEXCAM. Edição de fontes manuscritas camonianas à guarda da Biblioteca Nacional de Portugal", enquadrado nas Comemorações dos 500 anos do nascimento de Luís de Camões.
Atendendo ao percurso biográfico do seu autor, a obra sobre a qual incidirá esta comunicação constitui-se como uma fonte extremamente importante para o estudo da expansão marítima portuguesa. Além da carta em análise, contém outros documentos relevantes para a avaliação dos impactos económicos, sociais e político-militares das viagens marítimas no Renascimento.

Palavras-chave: Circulação manuscrita; Experimentalismo; História da navegação; Luís de Camões.

MODERADORES

Ana Paula Avelar

António Costa Canas

Carlota Simões

Filipe Themudo Barata

Isabel Murta Pina

João Andrade Nunes

João Ramalho Marreiros

João Teles e Cunha

Maria João Pereira Coutinho

Marília dos Santos Lopes

Paulo de Assunção

Paulo Santos

Ricardo Moraes e Soares

Rui Manuel Loureiro

Sónia Aires Lima

Teresa Costa

Ana Paula Avelar



Filiação Institucional - Universidade Aberta; CHAM - Centro de Humanidades.

Áreas de Trabalho - História Moderna e da Expansão; Estudos de Cultura.

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.

Carlota Simões



Filiação Institucional - Universidade de Coimbra; CFisUC; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Matemática; Divulgação Científica; Relações Entre Matemática e Arte; História da Matemática e das Ciências; Edição Universitária e Museologia Científica.

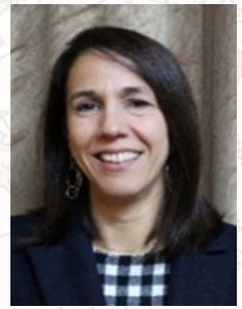
Filipe Themudo Barata



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História Medieval; História do Mediterrâneo; Património Imaterial; Saber-Fazer Tradicional.

Isabel Murta Pina



Filiação Institucional - CCCM e Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História da Expansão; Relações Sino-Europeias nas Dinastias Ming e Qing; Missões Jesuítas na Ásia Oriental; Aprendizagem de Chinês por Europeus na Época Moderna.

João Andrade Nunes



Filiação Institucional - FDUL; IURIS; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - História do Direito; Foro Militar; História Jurídico-Militar; Música e Direção Artística.

João Ramalho Marreiros



Filiação Institucional - Instituto Hidrográfico, Academia de marinha.

Áreas de Trabalho - Hidrografia; Engenharia Geográfica; Geomática e Geódesia Diretor do Instituto Hidrográfico

João Teles e Cunha



Filiação Institucional - Instituto de Estudos Asiáticos; Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - História Económica, Social e Cultural da Índia/Golfo Pérsico.

Maria João Pereira Coutinho



Filiação Institucional - Centro Científico e Cultural de Macau.

Áreas de Trabalho - História do património artístico e cultural; Conservação e Restauro.

Marília dos Santos Lopes



Filiação Institucional - Universidade Católica Portuguesa.

Áreas de Trabalho - História Marítima; História Cultural da Época Moderna; História da Expansão Portuguesa.

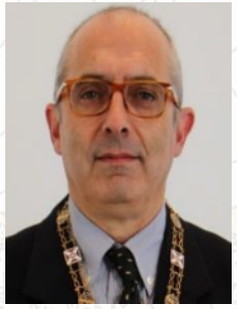
Paulo de Assunção



Filiação Institucional - Universidade de Lisboa; Centro de Estudos Clássicos.

Áreas de Trabalho - Presença Jesuíta no Império Colonial Português; História Cultural e Económica; Turismo; Arquitetura; Urbanismo.

Paulo Santos



Filiação Institucional - Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Ciências Políticas; Sociologia do Território; Planeamento Regional e Estudos Europeus; Tour-Guiding; Património; História e Iconografia Marítima; Militar Portuguesa.

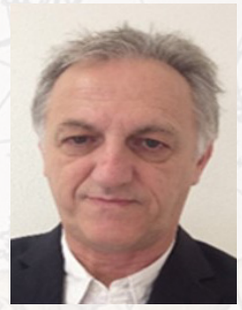
Ricardo Moraes e Soares



Filiação Institucional - Escola Naval.

Áreas de Trabalho - Fiscalidade; Administração Pública; Ciência Política; Políticas Públicas; Iva e Tributação Indireta; Finanças Públicas e Sistemas Tributários.

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.

Sónia Aires Lima



Filiação Institucional - Centro de Estudos Anglísticos da Universidade de Lisboa (CEAUL); Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; Academia de Marinha.

Áreas de Trabalho - Literaturas, Artes e Culturas Modernas, Estudos Ingleses; Literatura Inglesa e Escocesa dos Séculos XVIII e XIX.

Teresa Costa



Filiação Institucional - ESHTE.

Áreas de Trabalho - Cultura Visual; Literatura; Património; História Cultural e Simbólica dos Faróis.

