

# Das rotas oceânicas: Do Atlântico aos “Mares” da Ásia

## On oceanic routes: from the Atlantic to the “Seas” of Asia

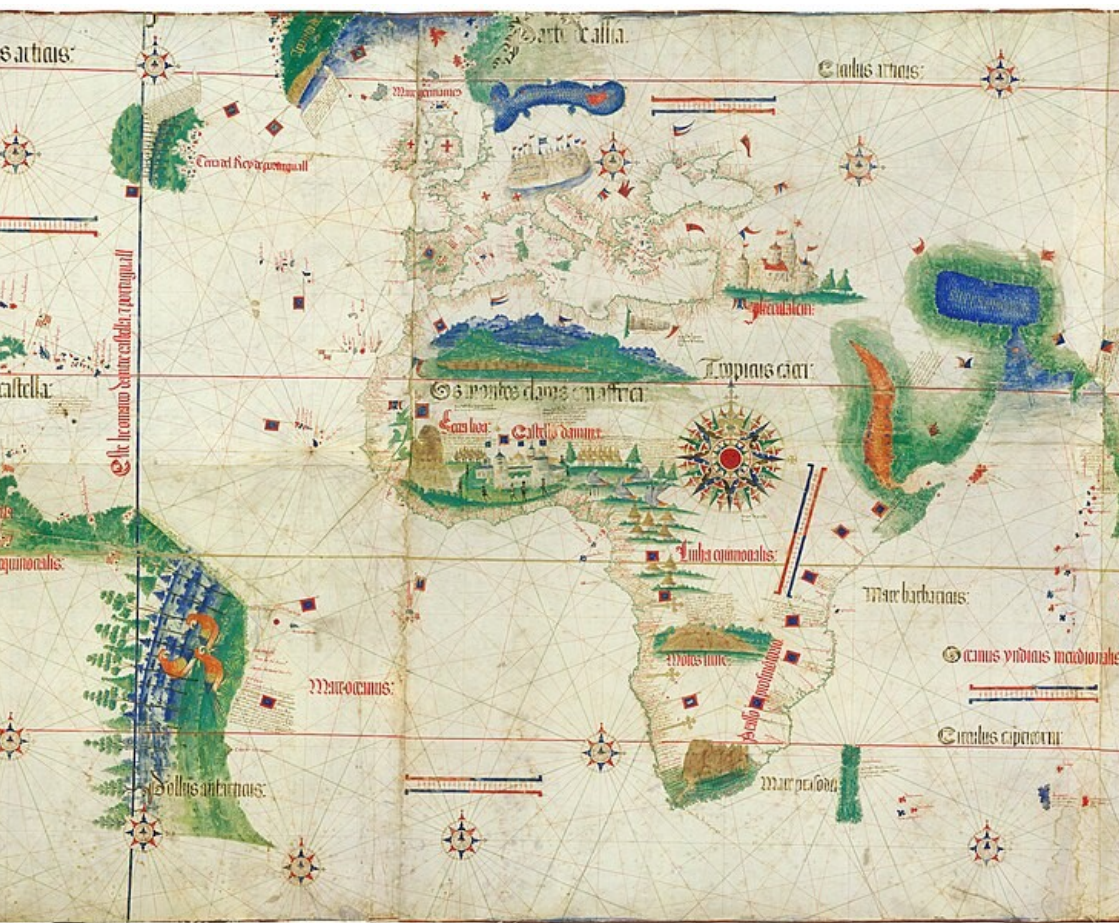
XVIII SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
XVIII INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON MARITIME HISTORY



AUDITÓRIO ALMIRANTE ROGÉRIO D'OLIVEIRA  
ACADEMIA DE MARINHA

26,27 e 28 NOVEMBRO DE 2024  
26,27 and 28 NOVEMBER 2024





## FICHA TÉCNICA

**Título:** XVIII Simpósio Internacional de História da Marinha  
"Das rotas oceânicas: Do Atlântico aos "Mares" da Ásia"

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

**Organização e revisão:** António Mano Loução | António Rocha de Freitas  
| Paulo Silva Varela | Sónia Aires Lima

**Capa:** Cantino Planisphere (1502)

**ISBN:** 978-972-781-184-7

**Data:** 26, 27 e 28 de novembro de 2024



## COMISSÃO ORGANIZADORA | ORGANIZING COMMITTEE

### **PRESIDENTE | PRESIDENT**

Francisco Vidal Abreu

### **SECRETÁRIO | SECRETARY**

António Rocha de Freitas

### **VOGAIS | MEMBERS**

Ana Paula Avelar

António Mano Loução

Sónia Aires Lima

Paulo Silva Varela

Vítor Luís Gaspar Rodrigues

## COMISSÃO CIENTÍFICA | SCIENTIFIC COMMITTEE

### **PRESIDENTE | PRESIDENT**

Vítor Gaspar Rodrigues

### **SECRETÁRIO | SECRETARY**

António Rocha de Freitas

### **VOGAIS | MEMBERS**

Ana Paula Avelar

António Costa Canas

Ernestina Carreira

João Paulo Oliveira e Costa

João Telles e Cunha

Jorge Semedo de Matos

José Malhão Pereira

José da Silva Horta

Roderich Ptak

## APRESENTAÇÃO

Dando seguimento ao ciclo inaugurado em 2023, em que se iniciou o debate em torno de um dos temas mais em foco na atual historiografia – a “História dos Oceanos”, propomos continuar o estudo desta temática. Tomando os oceanos como objeto central da construção de redes de conhecimento e de desenvolvimento humano, focalizaremos a nossa reflexão em torno do Atlântico e das suas conexões com o Índico e o Pacífico. No ano em que se comemoram os 500 anos da morte de Vasco da Gama refletiremos também como a sua primeira viagem, que inaugurou o que ficou conhecido como a “Carreira da Índia”, abriu a Europa a outros “mundos”.

O XVIII Simpósio Internacional de História Marítima, organizado pela Academia de Marinha, através da sua Classe de História Marítima, subordinado ao tema Das rotas oceânicas: Do Atlântico aos “Mares” da Ásia, decorrerá em Lisboa, no Auditório “Almirante Rogério de Oliveira”, da Academia de Marinha, nos dias 26 a 28 de Novembro próximo, em que se debaterão os seguintes tópicos:

- A viagem gâmica e a abertura do mundo;
- Da arte de navegar;
- Interações culturais e tecnológicas;
- Impactos económicos, sociais e político-militares.

## **PRESENTATION**

Continuing the cycle inaugurated in 2023, which initiated a debate on one of the most prominent topics in current historiography—the “History of the Oceans”—we propose to further examine this theme. By taking the oceans as a central focus in the development of knowledge networks and human advancement, we will centre our reflections on the Atlantic and its connections with the Indian and Pacific Oceans. In this year marking the 500th anniversary of Vasco da Gama’s passing, we will also reflect on how his first voyage, which inaugurated what became known as the “India Route,” opened Europe to other “worlds.”

The XVIII International Symposium on Maritime History, organised by the Maritime Academy through its Maritime History Division, will focus on the theme “Oceanic Routes: From the Atlantic to the ‘Seas’ of Asia.” It will be held from the 26th to the 28th of November at the “Admiral Rogério de Oliveira” Auditorium in the Maritime Academy, Lisbon, where the following topics will be discussed:

- The Gamic voyage and the “opening of the world”;
- The art of sailing;
- Cultural and technological interactions;
- Economic, social and political-military impacts.

# PROGRAMA | PROGRAMME

## 26 DE NOVEMBRO DE 2024

- 9:30 Receção aos participantes e entrega de documentação | Welcoming and registration
- 10:00 **SESSÃO DE ABERTURA | OPENING SESSION**
- Presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada  
Vice-Almirante Aníbal Júlio Maurício Soares Ribeiro
- Palavras de abertura | Opening remarks  
**Almirante Francisco Vidal Abreu**, Presidente da Academia de Marinha
- 10:20 Palavras dos Coordenadores do Simpósio / Words from the Symposium Coordinators  
Lançamento da obra “**Das rotas oceânicas: os “Mares” da Ásia**”
- 10:30 Conferência de Abertura | Opening lecture  
“**A grande Baía e a sua História: Ilhas, Canais, Espaços - O caso da ilha e do mar Wuzhu**”  
*Roderich Ptak*
- 11:00 Intervalo | Coffee break

### 1ª SESSÃO | 1st SESSION |

- 1ª Mesa | Panel *A viagem gâmica e a abertura do mundo*  
*Presidente | Moderator: Almirante Roque Martins*
- 11:15 “**O início da ligação regular entre a Europa e a Índia aberta pelo Gama e cantada por Camões**”  
*José Manuel Garcia*
- 11:35 “**Revisitar o manuscrito com a descrição de alguns reinos do Oriente ao Sul de Calecute atribuído a Álvaro Velho**”  
*João Abel da Fonseca*
- 11:55 “**Gama, Magalhães e a linha da Humildade**”  
*Carlota Simões*
- 12:15 Debate | Discussion
- 12:35 Almoço | Lunch

## PROGRAMA | PROGRAMME

### 2ª SESSÃO |

#### 2nd SESSION |

2ª Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: Mariano Cuesta Domingo*

15.00 **“D. António de Ataíde e a determinação da declinação magnética”**

*António Costa Canas*

15.20 **“A carreira francesa de João Afonso, piloto algarvio”**

*Rui Manuel Loureiro*

15:40 **“Uma rota de regresso das ilhas Molucas a Malaca no século XVI”**

*Jorge Semedo de Matos*

16.00 Debate | Discussion

16.20 Intervalo | Coffee break

### 3ª SESSÃO |

#### 3rd SESSION |

3ª Mesa | Panel *Impactos Económicos, Sociais e Políticos*

*Presidente | Moderator: João Teles e Cunha-*

16:40 **“El Océano Atlántico Y el Oriente Venezolano: Piratas y contrabandistas durante el siglo XVIII”**

*Gabriel Herrera Cuenca*

17.00 **“Piratas em mares do sul: o impacto da pirataria e do corso no Rio de Janeiro entre 1680 e 1711”**

*Elizabeth Vieira Menezes*

17.20 **“Da arte de navegar oceanos e do espaço de diálogo intercultural Europa-Ásia nos séculos XV e XVI”**

*Carla Maria de Bastos Borrões*

17:40 **“Creación de la imagen cartográfica del Pacífico americano y los mares de Asia”**

*Mariano Cuesta Domingo*

18:00 Debate|Discussion

18.20 **Final dos trabalhos | End of Session**

## **PROGRAMA | PROGRAMME**

### **27 DE NOVEMBRO DE 2024**

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

4ª Mesa | Panel *Interações culturais e tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Roderich Ptak*

10:00 “El fuerte Sam Carlos de la Guayra: ajuste de la artillería costera rayada de la regeneración guzmancista 1875-1878”

*Germán José Guía Caripe*

10:20 “Da Metròpole ao Índico. A mobilidade do conhecimento técnico de produção naval entre 1500 e 1640”

*Liliana Oliveira*

10:40 “Sincretismos na África Centro Ocidental nos séculos XVI e XVII”

*Ana Catarina Pinheiro*

11:00 Debate | Discussion

11:20 Intervalo | Coffee break

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

5ª Mesa | Panel *Impactos Económicos, Sociais e Políticos*

*Presidente | Moderator: Marília dos Santos Lopes*

11:40 “Armações privadas no comércio asiático: o caso da Companhia de Macau (1710 e 1727)”

*João Teles e Cunha*

12:00 “Mar de negócios à escala global: procuradores jesuítas e a gestão das missões da Ásia Oriental (séc.s XVII e XVIII)”

*Leonor Pratas*

12:20 “O papel do procurador jesuíta nas finanças da Missão Chinesa e Japonesa (1610-1620)”

*Diogo Reis Pereira*

12:40 Debate | Discussion

13:00 Almoço | Lunch



## PROGRAMA | PROGRAMME

### 6.<sup>a</sup> SESSÃO | 6th SESSION |

6<sup>a</sup> Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: Ana Paula Avelar*

15:00 “O navio português de Ngomeni”

*Filipe Castro e José Pissarra*

15:20 “A origem do Caique em Portugal”

*Fernando Gomes Pedrosa*

15:40 “Plácido Ramponi e a sua viagem para as Índias Orientais e Ocidentais: um relato do século XVII”

*Nunziatella Alessandrini*

16:00 Debate | Discussion

16:20 Intervalo | Coffee break

### 7.<sup>a</sup> SESSÃO | 7th SESSION |

7<sup>a</sup> Mesa | Panel *Interações Culturais e Tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Carlota Simões*

16:40 “Agasalhar mercadoria e prover viagem entre os séculos XVI e XVIII. Os desempenhos do procurador das missões e dos construtores navais jesuítas no Brasil”

*Maria João Coutinho*

17:00 “Fernão Mendes Pinto, um português sofredor na Ásia do século XVI”

*António Andrade Muniz*

17:20 “Do Pacífico ao Atlântico: A jornada de quatro jovens japoneses do Japão até à Europa”

*Lígia Kaori Kondo*

17:40 Debate | Discussion

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

## **PROGRAMA | PROGRAMME**

### **28 DE NOVEMBRO DE 2024**

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

8ª Mesa | Panel *Interações culturais e tecnológicas*

*Presidente | Moderator: Paulo Santos*

**10:00** “Orientations and Priorities in Modern Maritime Historiography in Korea”

*Kang-Hyun JOO*

**10:20** “Das Índias Ocidentais às Índias Orientais, fantasias e projetos portugueses em torno da ideia de Eldorado”

*Alexandra Pelúcia*

**10:40** “Do Mar Báltico ao Mar da China: sete meses para um sacrifício ”

*Carlos Alves Lopes*

**11:00** Debate | Discussion

**11:20** Intervalo | Coffee break

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

9ª Mesa | Panel *Da Arte de Navegar*

*Presidente | Moderator: Santiago Acosta Ortega*

**11:40** “Das rotas oceânicas: memórias da navegação da China pelos estreitos e canais de Leste por James Horsburgh (1762—1836)”

*Paulo Assunção*

**12:00** “De Goa a Lisboa em tempos de crise: mutações das rotas do correio pela via do Golfo Pérsico e do Mediterrâneo—séculos XVIII e XIX”

*Ernestina Carreira*

**12:20** “As viagens oceânicas portuguesas e a incorporação do Atlântico Sul nas rotas comerciais e nas representações cartográficas dos europeus ”

*Ângela Domingues*

**12:40** Debate | Discussion

**13:00** Almoço | Lunch

## PROGRAMA | PROGRAMME

### 10ª SESSÃO |

#### 10th SESSION |

10ª Mesa | Panel *Impactos económicos, sociais e políticos*

Presidente | Moderator: *Ernestine Carreira*

15:00 “Navegando conflitos: das rivalidades locais ao domínio do comércio marítimo global. Uma análise das dinâmicas comerciais no extremo-orientado através de um relatório inédito do vice-rei D. Francisco da Gama”

*Amândio Barros*

15:20 “O terceiro cerco do Bahrein—1559. Entre a guerra e a fortificação moderna”

*Luís Costa e Sousa / Vítor Gaspar Rodrigues*

15:40 “O abastecimento alimentar dos Açores na 1ª Guerra Mundial - a real dimensão logística desta missão marítima”

*José Pedro Reis*

16:00 Debate | Discussion

### 11ª SESSÃO |

#### 11th SESSION |

11ª Mesa | Panel *A viagem gâmica e a abertura do mundo*

Presidente | Moderator: *Vítor Gaspar Rodrigues*

16:20 “Portugal e a Nova Índia. Notícias sobre a ligação entre o Atlântico e o Índico na Europa”

*Marília dos Santos Lopes*

16:40 “As viagens de Vasco da Gama à Índia e os Alemães”

*Jurgen Pohle*

17:00 “Vasco da Gama: o perfil de um vice-rei da Índia na cronística portuguesa da expansão do século XVI”

*Ana Paula Avelar*

17:20 Debate | Discussion

17:40 Intervalo | Coffee break

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

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

Conferência de Encerramento | Closing lecture

“Guerra, Paz e Pazes. Luís de Camões e a ideologia aristocrática do fazer a guerra”

*António Vasconcelos de Saldanha*

**Palavras finais | Closing remarks** *Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues*

(Presidente da Comissão Científica)

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

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

Atuação do *Quinteto Clássico* da Banda da Armada

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

## **NOTAS GERAIS**

### **COMUNICAÇÕES**

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

### **ALMOÇOS**

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

### **LIVRO DO SIMPÓSIO**

O texto escrito, que será revisto por pares, deverá ser formatado seguindo as normas bibliográficas adaptadas pela Academia de Marinha, disponíveis em: <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx>, e enviado à Academia de Marinha, em suporte digital, até ao final do mês de fevereiro de 2025, não devendo exceder os 70 mil (70 000) caracteres.

### **INFORMAÇÕES**

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

## **GENERAL INFORMATION**

### **PRESENTATIONS**

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

### **LUNCHES**

Throughout the three days of the Symposium, lecturers and registered participants will be able to have lunch at the Messe da Marinha. You may obtain the respective ticket at the Secretariat during the morning of each day.

### **SYMPOSIUM BOOK**

The written text, which will be peer-reviewed, should be formatted following the bibliographic norms adopted by the Academia de Marinha, sent in digital format, until the end of February 2025 and must not exceed 70 thousand (70 000) characters. More information available at: <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Paginas/Legislacao.aspx>

### **INFORMATIONS**

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

## CONFERENCISTAS | SPEAKERS

Roderich Ptak

José Manuel Garcia

João Abel da Fonseca

Carlota Simões

António Costa Canas

Rui Manuel Loureiro

Jorge Semedo de Matos

Gabriel Herrera Cuenca

Elizabeth Vieira Menezes

Carla Maria de Bastos Borrões

Mariano Cuesta Domingo

Gérman José Guía Caripe

Liliana Oliveira

Ana Catarina Pinheiro

João Teles e Cunha

Leonor Pratas

Diogo Reis Pereira

Filipe Castro & José Pissarra

Fernando Gomes Pedrosa

Nunziatella Alessandrini

Maria João Coutinho

António Andrade Muniz

Lígia Kaori Kondo

Kang-Hyun JOO

Luís Costa e Sousa & Vítor Gaspar Rodrigues

Carlos Alves

Paulo Assunção

Ernestina Carreira

Ângela Domingues

Amândio Barros

Alexandra Pelúcia

José Pedro Reis

Marília dos Santos Lopes

Jürgen Pohle

Ana Paula Avelar

António Vasconcelos de Saldanha



## Alexandra Pelúcia



- Filiação institucional: Departamento de História, Universidade NOVA FCSH
- Área de Investigação: História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa
- Publicações: Martim Afonso de Sousa e a sua Linhagem. Trajectórias de uma Elite nos Reinados de D. João III e D. Sebastião (2009); Corsários e Piratas Portugueses. Aventureiros nos Mares da Ásia (2010)
- Membro correspondente da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### **“Das Índias Ocidentais às Índias Orientais, fantasias e projectos portugueses em torno da ideia de Eldorado”**

O mito do Eldorado, território de fabulosas riquezas auríferas, marcou indelevelmente o imaginário e a acção dos conquistadores castelhanos no continente americano, chegando a atrair a colaboração pontual de súbditos portugueses. Desde os primórdios, a expansão portuguesa foi estimulada, entre outros, por factores de ordem económico-financeira, pela exploração de recursos e comercialização de produtos oriundos das partes de além-mar, ouro naturalmente incluído. O ouro africano resgatado, logo a partir de meados do século XV, nas regiões de Arguim e da Mina, tornou-se mesmo um dos vectores-chave para a emergência e afirmação do Estado Moderno em Portugal.

Nesta comunicação pretende-se focar e analisar a apetência portuguesa pela busca e fruição de grandes riquezas auríferas, algumas vezes, em articulação com evidentes perspectivas utópicas. Projectos deste género foram alimentados, ao longo do período quinhentista, tanto relativamente ao espaço brasileiro como a regiões do mundo oriental, indiciando o fascínio que o maravilhoso continuava a exercer numa época em que o experimentalismo ia fazendo o seu curso.

\*\*\*

## Amândio Barros



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

***“Navegando conflitos: das rivalidades locais ao domínio do comércio marítimo global. Uma análise das dinâmicas comerciais no Extremo-Oriente através de um relatório inédito do Vice-Rei D. Francisco da Gama”***

*Nesta comunicação apresento um relatório inédito do Vice-Rei da Índia, D. Francisco da Gama, no qual são analisadas as intrincadas relações comerciais entre armadores de Macau e das Filipinas castelhanas no final do século XVI e início do século XVII. O foco central reside na intensa rivalidade entre duas rotas comerciais – a rota portuguesa do Cabo da Boa Esperança e a rota castelhana do Galeão de Manila – em última análise competindo pelo controle do comércio marítimo global, especialmente no contexto do comércio com o Japão e das mercadorias envolvidas, especialmente seda e prata. O Vice-Rei fornece uma análise detalhada dos desafios enfrentados pelos armadores de Macau, enfatizando como a interferência dos armadores de Manila estava a arruinar a economia mercantil daquela cidade. Os dados sobre navegação e comércio fornecidos, que visam apoiar os seus argumentos, são valiosos. Também são exploradas as dinâmicas complexas entre os Portugueses e os Castelhanos, em relação ao surgimento de uma competição internacional mais ampla. Ambos enfrentavam a crescente ameaça da competição Neerlandesa e Inglesa na região, adicionando uma camada adicional de complexidade ao cenário. O choque comercial, para além do seu impacto económico, revela as interconexões entre eventos locais e o desenvolvimento de questões globais.*

\*\*\*

## Ana Catarina Gonçalves Pinheiro

- Filiação institucional: Universidade Nova de Lisboa
- Áreas de investigação: História Moderna e dos Descobrimentos Portugueses



### **“Sincretismos na África Centro-Occidental nos séculos XVI-XVII”**

*Cabe à História questionar os conceitos de fabricação europeia e tentar compreender como é que os portugueses tentaram integrar o Outro que encontraram durante as suas navegações, na sua sociedade, mitigando as distâncias socioculturais que os separavam. Mas também cabe a esta disciplina perceber como é que o Outro recebe os europeus e quais os resultados desta interação.*

*Discutir os oceanos e as interações culturais que as navegações portuguesas permitiram é falar, necessariamente, na interação cultural de diferentes espaços e de diferentes povos do mundo em que a religião é um tema central. Justamente, durante a Época Moderna, a religião determinava as normas a seguir, condicionando a interação dos portugueses com os povos extraeuropeus.*

*No caso africano, a região da África Centro-Occidental, ocupou uma posição estratégica nas descobertas portuguesas. Sem descuidar a importância do comércio, a experiência vivida pelos portugueses foi marcada pelo espírito missionário e o catolicismo apresentou-se como uma ponte para a comunicação para ambas as culturas.*

\*\*\*



## Ana Paula Avelar



- Filiação institucional – Universidade Aberta
- Área de trabalho – História Moderna e da Expansão; Estudos Coloniais; Estudos de cultura
- Publicações – Fernão Lopes de Castanheda, cronista do governador Nuno da Cunha? (Cosmos, 1999), Visões do Oriente - formas de sentir do Portugal do século XVI (Colibri, 2002), Figurações da Alteridade na cronística da Expansão (UAb, 2003), D. João III- O Piedoso (APH, 2009)
- Membro Emérito da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### ***“Vasco da Gama o perfil de um vice-rei da Índia na cronística portuguesa da expansão do século XVI”***

*Será a partir da descodificação de como se elaborou e praticou um discurso historiográfico português no século XVI que se propõe a análise do modo como se construiu e transmitiu a imagem de um governo da Índia, o exercido por Vasco da Gama. Parte-se da perspectiva goodmaniana de que as imagens se podem corporizar enquanto símbolos, isto é, enquanto entidades que estão no lugar de outra coisa, sendo nuclear para a sua descodificação a função que jogam no contexto, o qual não cessa de se renovar, sendo possível aos símbolos combinarem-se em “cadeias de referência”, originando instâncias de referências que se entrecruzam nos discursos. Tal é o que acontece no caso de Vasco da Gama, refira-se como já no século XX Arnold Toynbee ao tocar nas várias eras do que historiografava como uma história universal determinava a sua primeira viagem como o marco de uma nova era, a Gâmica .*

*No século XVI a imagem de Vasco da Gama é construída na cronística da expansão através dos três momentos em que este serve o monarca português na Índia, i.e., as suas primeira(1498) e segunda (1502)viagens e no exercício do cargo de vice-rei (1524) e é exactamente a desocultação desse processo de construção imagética que analisaremos nas obras de Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros e Gaspar Correia, respectivamente História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses, as Décadas da Ásia ..., e as Lendas da Índia.*

\*\*\*

## Ângela Domingues



- Filiação institucional – Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – História; sociedade colonial luso-brasileira
- Membro Efetivo da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)

### ***“As viagens oceânicas portuguesas e a incorporação do Atlântico Sul nas rotas comerciais e nas representações cartográficas dos europeus”***

*As navegações iniciadas pelos portugueses no início da Modernidade trouxeram, entre outras consequências, profundas alterações geográficas e epistemológicas na formulação/representação mental e física do mundo em que os europeus viviam. Foram, simultaneamente, importantes feitos náuticos que trouxeram contribuições notórias à abertura de novas rotas comerciais e à transformação do comércio global; tal como implicaram o aumento do conhecimento geográfico, científico-natural e humano. Descobriu-se um novo continente (a América), reconheceu-se os contornos exatos e a dimensão precisa de um continente conhecido de há muito (a África); alcançou-se, por via marítima, um outro continente que se conhecia desde tempos imemoriais (a Ásia); desfizeram-se lendas e mitos que esvaziaram os mares de animais monstruosos e fenómenos inexplicáveis; e reconheceu-se a esfericidade do globo. Este é também o período da escravatura transoceânica; das trocas biológicas, relacionadas com as viagens das plantas e com a disseminação de doenças; e de atividades ligadas à guerra e à conversão forçada que destruíram comunidades indígenas na América e em África. As políticas imperiais portuguesas sobre novos espaços marítimos e terrestres articularam-se estreitamente com a ciência e a técnica e com as instituições que geriam o império colonial.*

\*\*\*

## António Costa Canas



- Filiação institucional – Escola Naval/CINAV; Centro de História da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – História da Ciência Náutica; História da Marinha
- Publicações – *Os submarinos em Portugal; Naufrágios e Longitude*
- Membro Emérito da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### *“D. António de Ataíde e a determinação da declinação magnética”*

*“Não há palavras com que se possa encarecer a grande necessidade que têm os pilotos de saber marcar a agulha muito perfeitamente, basta dizer-se que por ela sabem aonde estão, infalivelmente, em algumas paragens de grande perigo, no qual pereceram os que ignoraram este uso.” Com estas palavras começa D. António de Ataíde a secção dedicada à “Marcação da Agulha”, do seu manuscrito dedicado a questões de náutica, existente na Biblioteca de Indiana, EUA. A comunicação que se pretende apresentar debruçar-se-á sobre os diferentes métodos que D. António de Ataíde descreve e explica, destinados a determinar a declinação magnética. Será igualmente analisada a importância do conhecimento desta grandeza, para a náutica da época, assim como os autores que D. António menciona. Entre estes, merece particular destaque João Baptista Lavanha, de quem se evoca este ano o quarto centenário da morte, e a quem o Conde da Castanheira identifica como seu mestre.*

## António Manuel de Andrade Moniz



- Filiação institucional – Universidade Nova de Lisboa.
- Áreas de trabalho – Literatura Portuguesa dos Séculos XVI e XVII; História e Estudos Clássicos e Portugueses
- Publicações—”*História Trágico-Marítima: Identidade e Condição Humana*”; “*Edição bilingue (latim-português) do Tratado De Gloria, de D. Jerónimo Osório*”
- Membro Emérito da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### ***“Fernão Mendes Pinto, um português sofredor na Ásia do século XVI”***

*Fernão Mendes Pinto foi o autor da grande obra narrativa Peregrinação, cimeira na literatura de viagens em língua portuguesa. Nela as suas figuras humanas, tanto nacionais como estrangeiras, são desenhadas com grande nitidez física e psicológica, numa postura ética que tanto as guinda ao pedestal heroico como as faz baixar à mais hedionda e repugnante degradação. As aventuras que nela são modelarmente contadas suscitam, pelo dinamismo exaltante da sua da sua ação narrativa e pelo insólito do seu condicionalismo, a poética do espanto e do deslumbramento, à espera que um realizador cinematográfico capas de as traduzir na linguagem mais sedutora do nosso tempo.*

*Fernão Mendes Pinto, um dos grandes escritores de todos os tempos, é um autor de alcance universal.*

\*\*\*

## António Vasconcelos de Saldanha



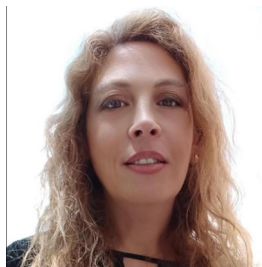
- Filiação institucional – Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – Questões político-jurídicas do âmbito da Expansão dos impérios Portugueses e Espanhol, História Diplomática, História de Macau e História Marítima da Ásia
- Publicações: *As Capitanias. O Regime Senhorial na Expansão Ultramarina Portuguesa* (Prémio D. João de Castro da Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses).
- Membro Efetivo da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### ***“Guerra, Paz e pazes. Luís de Camões e a ideologia aristocrática do fazer a guerra”***

*Pertencente a uma nação em vias de concluir um processo expansionista de quase cem anos de duração, Luís de Camões, soldado e fidalgo, condensa na sua obra maior a tensão latente no mundo da expansão a Oriente e as soluções realistas que Portugal concebeu e praticou para a superar. Camões a tudo deu voz: formado numa cultura que em matéria de paz e guerra no exterior do orbe cristão se baseava ainda em referenciais de origem medieval, Camões não escondeu e manifestou inequivocamente a simpatia pela consagração do primado das práticas convencionais, as pazes, como sustento pacífico e imediato do relacionamento entre mundos opostos onde a guerra e não a paz foi entendida como o “estado natural” correspondente ao confronto desenrolado nos planos religioso, político e económico.*

\*\*\*

## Carla Maria de Bastos Borrões



- Filiação institucional – Universidade Aberta
- Áreas de trabalho – História: Representações, Poderes e Práticas Culturais
- Publicações—“*O gestor de projeto do século XXI: Os Descobrimientos Portugueses como metodologias ágeis?*”;“*A construção da Europa: os ideais conceptuais dos mentores da paz e da solidariedade no continente europeu no mundo global*”

### ***“Da arte de navegar oceanos e do espaço de diálogo intercultural Europa-Ásia nos séculos XV e XVI”***

*O estudo pretende abordar a importância histórica das rotas oceânicas, destacando a sua relevância nos processos de comércio e navegação ao longo dos séculos, bem como as mudanças e desafios atuais que enfrentam.*

*A metodologia adotada envolverá a revisão de literatura especializada, análise de dados históricos e contemporâneos, e a consulta a fontes de informação fidedignas para fundamentar as conclusões apresentadas.*

*As rotas atlânticas têm uma longa história, desde as explorações marítimas dos séculos XV e XVI até os dias atuais. A evolução dessas rotas é marcada por mudanças significativas, incluindo avanços tecnológicos nas embarcações, o estabelecimento de novas colônias e portos ao longo do caminho, e a influência de potências marítimas no desenvolvimento da rota.*

*As rotas oceânicas têm um impacto económico significativo, facilitando o comércio entre diferentes regiões e países. As rotas oceânicas tiveram um impacto significativo nas culturas e sociedades ao longo dos séculos, promovendo a troca de ideias, costumes, alimentos e produtos entre os diferentes povos. Os impactos político-militares e estratégicos das rotas oceânicas são significativos, especialmente nas regiões do Atlântico e dos "Mares" da Ásia. No Atlântico, as rotas oceânicas desempenham um papel crucial na projeção de poder e influência geopolítica, com implicações para a segurança marítima e as estratégias de defesa das nações que fazem fronteira com este oceano.*

\*\*\*

## Carlos Alves Lopes

- Filiação institucional – Centro de História da Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – História Militar; História Contemporânea
- Publicações – projecto AABA “Afloat and Ashore Bronze Artillery”



### ***“Do Mar Báltico ao Mar da China: sete meses para um sacrifício”***

*Será interessante analisar a missão russa da 2ª Esquadra do Pacífico, que em 1904 partiu de Libau para Port Arthur mas que acabou por ser afundada pela Marinha Imperial Japonesa na Batalha de Tsushima.*

*Foram vários os factores geográficos e tecnológicos que contribuíram para o desfecho. Compreendê-los é fundamental para se perceber as dificuldades logísticas que uma marinha moderna pode enfrentar quando é projectada para muito longe da sua zona de actuação.*

*Nesta comunicação, para além de referências geográficas e climáticas, vamos referir os constrangimentos que o Almirante Rozhstvensky (Marinha Imperial Russa) se deparou, tanto a nível tecno-militar, como dos serviços de saúde, ou ainda, factores externos distantes e determinantes.*

*As rotas tomadas foram determinadas pelo Almirantado em São Petersburgo quando da partida e contrar Será interessante analisar a missão russa da 2ª Esquadra do Pacífico, que em 1904 partiu de Libau para Port Arthur mas que acabou por ser afundada pela Marinha Imperial Japonesa na Batalha de Tsushima.*

*Foram vários os factores geográficos e tecnológicos que contribuíram para o desfecho. Compreendê-los é fundamental para se perceber as dificuldades logísticas que uma marinha moderna pode enfrentar quando é projectada para muito longe da sua zona de actuação.*

\*\*\*

## Carlota Simões



- Filiação institucional – Departamento de Matemática da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra/ Centro de Física da Universidade de Coimbra.
- Áreas de trabalho – História das Ciências; Comunicação de Ciências; Ciência e Artes.
- Publicações – *História da Ciência na Universidade de Coimbra; Portugueses na Austrália.*
- Membro Correspondente da Academia de Marinha  
(Classe de Artes Letras e Ciências)

### **“Gama, Magalhães e a Linha da Humildade”**

*Na estância 15 do Canto V d’Os Lusíadas, Gama conta ao Rei de Melinde como, partindo de Lisboa e navegando para sul, ele viu “[...] as Ursas, apesar de Juno,/ Banharem-se nas águas de Neptuno”. Tratava-se de uma maldição ancestral, contada por Ovídio em Metamorfoses, que obrigava as constelações Ursa Maior (Calisto) e Ursa Menor (Arcas) a serem circumpolares. Mas a armada de Gama continuaria a navegar para sul, até chegar junto de povos “Austrais, que nunca as Sete Flamas viram” (Canto VIII, 72), e outra constelação surgiria nos céus:*

*«Já descoberto tínhamos diante/Lá no novo Hemisfério, nova estrela,*

*Não vista de outra gente, que ignorante/Alguns tempos esteve incerta dela.*

*Vimos a parte menos rutilante/ E, por falta de estrelas, menos bela,*

*Do Pólo fixo, onde ainda se não sabe/Que outra terra comece, ou mar aca-be.»*

(V, 14)

\*\*\*



## Diogo Reis Pereira

- Filiação institucional – Universidade Nova de Lisboa
- Áreas de trabalho – História Moderna e dos Descobrimentos Portugueses



### ***“O papel do procurador jesuíta nas finanças da missão chinesa e japonesa (1610–1620)”***

*No Período Moderno, o Procurador da Companhia de Jesus foi uma figura crucial para a concretização do projeto jesuíta de disseminação do Catolicismo a nível global. Responsáveis pela condição financeira da Ordem, assim como pelas necessidades materiais e humanas das províncias e vice-províncias, os procuradores encontravam-se espalhados pela Assistência Portuguesa, estruturando uma verdadeira rede de contactos, transferências materiais e de conhecimento que circunscrevia a Europa, América, África e Ásia.*

*A presente proposta de comunicação pretende lançar novas linhas de trabalho sobre os procuradores e o seu papel de natureza económica para as missões da Ásia Oriental, nomeadamente a chinesa e japonesa. Campo de estudo extremamente promissor, pretende-se dar a conhecer a relação entre a dimensão local, regional e global do procurador, partindo das contas do P. Jorge de Gouveia (1564–1647), em Lisboa, e do P. Manuel Borges (c.1583– 1633), em Macau. A partir destes documentos, conseguimos estabelecer as suas zonas de atuação, as redes de articulação envolvendo missionários, mercadores, poderes seculares e comunidade local, mas também lançar um estudo mais profundo sobre as práticas contabilísticas praticadas na organização da Companhia de Jesus, no início do século XVII. Neste sentido, esta proposta procura ultrapassar lacunas existentes sobre o funcionamento e a estrutura financeira das missões jesuítas, espalhadas pelos quatro cantos do mundo*

\*\*\*

## Elizabeth Vieira Menezes

- Filiação institucional – Universidade Federal Fluminense
- Áreas de trabalho – História; História Moderna
- Projetos— *"Conjunturas sociais e econômicas considerando os livros de notas dos tabelionatos: Salvador da Bahia, 1734-1742"/ "Os rostos da primeira elite senhorial: estudos das elites econômicas e das hierarquias sociais no Rio de Janeiro dos séculos XVII e XVIII"*



### ***“Piratas em mares do Sul: o impacto da pirataria e do corso no Rio de Janeiro entre 1680-1711”***

*Em setembro de 1711, a esquadra francesa capitaneada pelo corsário René Duguay-Trouin invadiu o Rio de Janeiro. Após poucos dias de cerco, o governador Francisco de Castro Morais decretou o abandono da cidade às forças francesas, que a restituíram após dois meses, mediante pagamento de um vultoso resgate. Por trás deste episódio, estão anos de alertas de governantes locais quanto à recorrente circulação de navios suspeitos e à vulnerabilidade militar da praça. Desde a década de 1680, piratas e corsários eram atraídos aos arredores do Rio de Janeiro, onde saqueavam profícuas presas em sua rota para o Estreito de Magalhães, rumo ao Pacífico. Nos anos posteriores, conforme transformava-se em porto estratégico para fluxos comerciais vinculados à exploração de metais preciosos, maior atenção a cidade atraía de marujos em busca de um butim lucrativo. No raiar do Século XVIII, os temores de ameaças estrangeiras compartilhados por autoridades coloniais tornavam-se ainda mais críticos com a eclosão da Guerra de Sucessão Espanhola (1701-1713), responsável por estilhaçar o frágil equilíbrio europeu e lançar as principais potências europeias em competições por hegemonia comercial e territorial no Ultramar.*

*Esta comunicação tem por objetivo investigar os impactos da pirataria em dinâmicas sociais, políticas e econômicas sediadas na cidade do Rio de Janeiro entre 1680 e 1711.*

\*\*\*

## Ernestina Carreira



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

### **“De Goa a Lisboa em tempos de crise: mutações das rotas do correio pela via do golfo Pérsico e do Mediterrâneo (séculos XVIII e XIX)”**

*“Logo a partir da época da sua fundação como futura capital do Estado da Índia, os governadores e vice-reis de Goa constataram a necessidade de duplicar as vias de correspondência entre Goa e Lisboa por uma rota mais rápida que a viagem oceânica.*

*Os Livros das Monções, hoje conservados em Goa e Lisboa, representam uma extraordinária base de análise do funcionamento de uma rede imperial construída sobre as trocas escritas como modo de decisão, e o tempo de navegação como prazo de decisão. A Carreira da Índia, apesar das tragédias do mar e da decadência, representou a primeira e mais longa estrutura de circulação global e regular de informação entre 1510 e 1838. Mas logo nas primeiras décadas do século XVI, ela mostrou seus limites em tempo de crise, porque não permitia uma gestão urgente do tempo de circulação da informação. A tomada de Ormuz e a organização anual das armadas de proteção dos estreitos, representaram logo após a fundação de Goa como capital, uma alternativa ao longo silêncio imposto na época de Monção (junho-setembro).*

\*\*\*

## Fernando Gomes Pedrosa

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



### “A ORIGEM DO CAÍQUE EM PORTUGAL”

*Contrariamente ao que tem sido dito, o caíque não é de origem portuguesa e não está documentado em Portugal antes do séc. XVIII. As referências mais antigas são da Turquia e do Mar Negro. Os cossacos faziam guerra de corso no Mar Negro com «caics». Em Constantinopla e noutros portos otomanos a palavra «kayik» designou embarcações muito variadas, desde as mais pequenas, de pesca, só com dois remos, até aos maiores navios. O «kayik» integrava armadas otomanas em 1517 e também outra armada otomana que em 1525 estava em Djedda (Judá) para atacar os Portugueses. Piri Reis, famoso navegador turco, capturou à volta de 1552, na área de Ormuz, um kayik (caíque) português com 15 homens. Da Turquia e do Mar Negro difundiu-se para Ocidente. Está documentado em francês em 1579, e depois no italiano «caicco», Na Itália é mencionado por Pantero-Pantera em 1614: «caico», barco pequeno e veloz de 10 ou 12 remos. Em 1637, Pierre Dan indica embarcações de remo chamadas «caiques» usadas por corsários mouros do Norte de África. Um caíque, navio corsário de Salé (Marrocos), navegando em águas portuguesas, é mencionado em 1680. Em França, havia caíques de vários tipos, um dos quais corresponde à embarcação miúda de um navio maior. F. Dassié, em 1677, grafa a palavra de duas maneiras diferentes: caic e chaiche. O chaiche tem 50 pés de quilha, tantos como o «barco de pesca francês».*

\*\*\*

## Filipe Castro Caesar Bitá

- Filiação institucional – Museu Nacional do Quénia
- Áreas de trabalho – Arqueologia; Arqueologia Subaquática
- Publicações – Mais de 20 publicações, tendo recentemente editado *An Outport for Gedi?— Archaeological Survey in Mida Creek, Kenya*



### ***“O navio português de Ngomeni”***

*Encontrado em 2003, em Ngomeni, a poucos quilómetros de Malindi, no Quénia, o navio de Ngomeni é indubitavelmente português e os artefactos colocam a data do naufrágio na primeira metade do século XVI. Embora a identidade deste navio seja ainda desconhecida, os dois candidatos mais prováveis são a nau N. S. da Graça, perdida em 1558 e o galeão S. Jorge, da terceira armada de Vasco da Gama, perdido em 1524.*

\*\*\*

## **Germán José Guía Caripe**

- Filiação institucional – Universidad Simón Bolívar
- Áreas de trabalho – História Marítima



### **“EL FUERTE SAN CARLOS DE LA GUAYRA: AFUSTE DE LA ARTILLERÍA COSTERA RAYADA DE LA REGENERACIÓN GUZMANCISTA (1875-1878)”**

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

\*\*\*

## Gabriel Herrera Cuenca



- Filiação institucional – Centro de Antropología “José María Cruxent”. Instituto Venezolano de Investigaciones Científicas
- Áreas de trabalho – História Venezuelana;
- Publicações— Del origen y los símbolos religiosos en La búsqueda del Santo Grial. En: Revista Literaria Bimestral Quince.

### **“El Océano Atlántico y el oriente venezolano: piratas y contrabandistas durante el siglo XVIII”**

*Durante el siglo XVI piratas y corsarios surcaron el océano Atlántico siguiendo la ruta que había hecho, previamente, Cristóbal Colón cuando avistó por primera vez las costas del oriente venezolano. Ciertamente la piratería dejó secuelas en Venezuela, ya que impulsó el despoblamiento de ciudades por parte de ciudadanos para poder huir de los piratas, pero a pesar de esto muchos de aquellos habitantes se quedaron, e hicieron que a la larga esos poblados que habitaban continuasen y prosperaran y hoy en día sean ciudades y capitales de estado.*

*A finales siglo XVII, España edificó estructuras poderosas para defender las costas de Venezuela que hasta el sol de hoy perviven y forman parte del paisaje de nuestra cotidianidad. Como consecuencia de la actuación de la piratería en el oriente venezolano se modificó nuestro espacio geográfico. Tal es el caso de Pueblo de la Mar, ciudad portuaria, que se vio en la necesidad de mudar a parte de su población al Valle de Santa Lucia, en el cual, se fundó la ciudad de La Asunción, capital hoy en día del estado Nueva Esparta.*

\*\*\*

## João Abel da Fonseca

- Filiação institucional – Academia Portuguesa da História e Academia das Ciências de Lisboa.
- Áreas de trabalho – História dos descobrimentos e da Expansão Portuguesa.
- Publicações – *Dicionário da Expansão Portuguesa*.
- Membro Emérito da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)



### **“Revisitar o manuscrito com a descrição de alguns reinos do Oriente ao Sul de Calecute, atribuído a Álvaro Velho”**

*Junto à única cópia conhecida do relato da viagem do descobrimento do caminho marítimo para a Índia, conservada na secção de reservados da Biblioteca Pública Municipal do Porto, para onde foi levada entre os manuscritos do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, existe um outro documento, de redação também atribuída a Álvaro Velho, intitulado «Estes nomes abaixo escriptos sam de çertos rregnos que estam de Calecut, per a banda do ssul, e as cousas que em cada rregno ha e como vallem, – o quall eu soube muyto çerto de huu homem que sabia a nossa falla he havia trimta anos que viera de Alexandria a estas partes». Esta pequena síntese contém, essencialmente, dados geográficos e comerciais, notícias sobre a religião praticada, números de homens e de elefantes ou cavalos dos exércitos dos reinos respectivos, a par da indicação dos dias de navegação, com bom vento, para os atingir a partir de Calecute. Antes de terminar, com uma lista de preços das especiarias em Alexandria, ao referir-se ao último reino, o de Pater, situado na costa do Sião, o autor menciona a forma como os elefantes da terra são capturados, amansados e, depois, adestrados para pelejar.*

\*\*\*



## João Teles e Cunha



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

### **“Armações privadas no comércio asiático: O caso da Companhia de Macau (1710-1727)”**

*A história da Carreira da Índia (1497-1836) continua largamente por fazer, mas quem conhece as suas vicissitudes sabe quão importante foi a exploração feita pela Companhia de Macau durante os seus dezassete anos de existência (1710-1727). A vigência da Companhia coincidiu com uma certa inversão no declínio da Carreira da Índia e trouxe de volta o investimento privado para a armação de viagens comerciais entre a Ásia e a Europa, que estava ausente desde 1634. A Companhia foi ainda importante pelas inovações introduzidas, nomeadamente nos produtos traficados (a exemplo do chá), pelas escalas no Brasil à ida e à vinda (reforçando a ancoragem do comércio asiático na florescente economia brasileira fruto da exploração aurífera e do debate que ocorrera para legalizar a amarração de naus da Índia em portos brasileiros) e pela procura de novos mercados de escoamento (especialmente no norte da Europa).*

*A presente comunicação tem por objectivo mostrar também as fragilidades que continuaram a marcar o investimento privado português no comércio asiático e as limitações associadas à circulação de navios, homens e capitais. Contudo, a experiência da Companhia de Macau foi importante para a evolução da Carreira da Índia e do investimento privado português no resto do século XVIII como se terá ocasião de analisar.*

\*\*\*

## Jorge Semedo de Matos



- Filiação institucional – Universidade de Lisboa
- Áreas de trabalho – História dos Descobrimentos; História Marítima; História da Náutica.
- Publicações – *Roteiros e rotas portuguesas do Oriente, nos séculos XVI e XVII. 2018*
- Membro Emérito da Academia de Marinha  
(Classe de História Marítima)

### “Uma rota de regresso das ilhas Molucas a Malaca, no século XVI”

*A primeira grande viagem ordenada por Afonso de Albuquerque, logo após a conquista de Malaca, em 1511, foi a de António Abreu às ilhas de Banda, onde se comerciava o cravo a noz e o macis. Digamos que foi a primeira grande rota onde os portugueses entraram, naturalmente, com auxílio dos pilotos locais, e dele nos chegaram vários roteiros, alguns deles bastante precoces. Curiosamente não aparecem em nenhuma das grandes colecções de roteiros a descrição da rota de regresso a Malaca, apesar da sua complexidade.*

*As circunstâncias de uma visita recente ao Brasil, onde tive ocasião de contactar com a Directoria do Património Histórico da Marinha, permitiu-me aceder a uma colecção manuscrita de roteiros existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, que nunca tinha conseguido consultar. Teixeira da Mota referiu-se a ela em tempos e existe um microfilme em Portugal, mas o mau estado do original impede a leitura da maior parte da cópia. Só no Brasil e com a colaboração da Directoria me foi possível aceder ao texto, verificando que tem um conjunto de vários roteiros, que descrevem o caminho marítimo das Molucas a Malaca.*

\*\*\*

## José Manuel Garcia

- Filiação institucional – Academia Portuguesa da História/Academia de Marinha.
- Áreas de trabalho – História; Descobrimientos Portugueses
- Membro Emérito da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



### **“O início da ligação regular entre a Europa e a Índia aberta pelo Gama e cantada por Camões”**

*Na conjuntura em que comemoramos os 500 anos da morte de Vasco da Gama e do nascimento de Luís de Camões focamos o significado da viagem que descobriu o caminho marítimo para a Índia em articulação com a sua evocação em Os Lusíadas procurando abordar a vida e obra destas duas personalidades que temos de valorizar no contexto da História Universal e da Cultura tendo marcado decisivamente o papel de Portugal no conhecimento e abertura do mundo num diálogo intercivilizacional em que foi pioneiro.*

\*\*\*

## José Pedro Reis

- Filiação institucional – Universidade de Coimbra
- Áreas de trabalho – história contemporânea; Estudos Contemporâneos



### ***“O Abastecimento Alimentar dos Açores na 1ª Guerra Mundial – a real dimensão logística desta missão marítima”***

A presente comunicação pretende explorar as arduidades do enorme projeto logístico de abastecimento de produtos alimentares das várias ilhas do Arquipélago dos Açores, realizado por diversos navios nos anos referentes à Primeira Guerra Mundial.

O abastecimento\*\*\* de produtos alimentares das várias ilhas do Arquipélago dos Açores foi uma tarefa complexa por várias razões: desde as suas carências produtivas que fazia com que a maior parte dos produtos alimentares necessários para a alimentação da sua comunidade tivesse de ser importado, como também no reduzido número de navios que estava alocado a este serviço.

Na ausência da resposta a nível nacional, vários foram os apoios internacionais que permitiram realizar com maior ou menor dificuldade esta missão de auxílio à população.

Foram quatro anos bastante difíceis em que muitas das vezes funcionou com base no improvisado os vários navios de marinha marcante portuguesa para solucionar as necessidades emergentes da população.

Com base sobretudo em fontes primárias, nomeadamente artigos de imprensa será escrutinada a dinâmica de navegação no mar próximo dos Açores e o seu real impacto quer económico e social desta situação de exceção da nossa história

\*\*\*

## José Virgílio Pissarra

- Filiação institucional – História Territórios e Comunidades, Centro para a Ecologia Funcional
- Áreas de trabalho – História dos Descobrimentos e da Expansão
- Membro Efectivo da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



### *“O navio português de Ngomeni”*

*Encontrado em 2003, em Ngomeni, a poucos quilómetros de Malindi, no Quênia, o navio de Ngomeni é indubitavelmente português e os artefactos colocam a data do naufrágio na primeira metade do século XVI. Embora a identidade deste navio seja ainda desconhecida, os dois candidatos mais prováveis são a nau N. S. da Graça, perdida em 1558 e o galeão S. Jorge, da terceira armada de Vasco da Gama, perdido em 1524.*

\*\*\*

## Jürgen Pohle



- Filiação institucional – Investigador Doutorado contratado, na FCSH da Universidade NOVA de Lisboa
- Áreas de investigação—Projeto “Ultrapassar fronteiras—alargar horizontes. Linhas de força do comércio luso-alemão no alvorecer da Modernidade”.
- Publicações— Autor de vários livros e artigos, sobretudo referentes à história das relações luso-alemãs na Idade Moderna.

### “As Viagens de Vasco da Gama à Índia e os Alemães”

*Em 1499, quando Vasco da Gama regressou da sua primeira viagem à Índia, as novas sobre este feito histórico rapidamente se espalharam no Ocidente. Ainda no mesmo ano, a Crónica de Augsburgo continha já notícias acerca da “descoberta do caminho marítimo para Calicut pelo rei de Portugal”. De facto, a abertura da denominada Rota do Cabo para as terras das especiarias criou, desde logo, expectativas enormes no mundo mercantil europeu. Nas décadas seguintes, vários mercadores alemães acompanharam as armadas portuguesas que rumaram para a Ásia. Na segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, que se realizou nos anos de 1502/03, estiveram envolvidos, no mínimo, dois agentes comerciais alemães. Não se conhecem os seus nomes, mas há indícios que apontam para que tivessem tido ligação com o comércio de Augsburgo e de Nuremberga, ou seja, com os dois principais centros económicos no Sul do Sacro Império Romano-Germânico. Tal é demonstrado pelos relatos que estes alemães deixaram da sua viagem. Os dois documentos, que apenas no século XX foram encontrados em Viena e em Bratislava, contêm indicações detalhadas, não apenas sobre aspectos económicos, mas também acerca de assuntos políticos, geográficos e etno-gráficos.*

\*\*\*

## Kang-Hyun JOO

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



### **“Orientations and Priorities in Modern Maritime Historiography in Korea”**

*A Coreia é uma nação com uma longa tradição marítima que tem sido explorada e cultivada activamente até ao presente. A existência de vários museus marítimos e uma muito activa investigação e política de edição de obras dedicadas aos temas do mar envolvendo essa tradição nacional e o papel da Coreia nos mares da região provam-no abundantemente. Centrado na minha mais recente publicação -- *The History of Ocean Silkroad: Its Civilizations Before the European Arrival* -- darei na minha apresentação uma visão de conjunto dos recentes estudos marítimos na Coreia.*

\*\*\*

## Leonor Pratas

- Filiação institucional – NOVA FCSH / CCCM, I.P.
- Áreas de trabalho – História dos descobrimentos e da Expansão Portuguesa.
- Publicações – “*Entre Negócios e Religião: O Irmão Jesuíta Manuelde Figueiredo (1589-1663)*”



### **“Mar de Negócios à escala global: Procuradores jesuítas e a gestão das Missões da Ásia Oriental (séculos XVII-XVIII)”**

*Os Procuradores jesuítas, responsáveis pela gestão dos assuntos económico-financeiros daquela ordem religiosa, desempenharam um papel fundamental para a sobrevivência das Missões espalhadas pelos quatro cantos do mundo. Embora cruciais, estas figuras têm vindo a ser largamente ignoradas pela historiografia e poucos são os estudos sobre a dimensão económico-financeira da Companhia de Jesus. Os Procuradores das Missões da Ásia Oriental têm sido particularmente negligenciados quando comparados com os das Missões do Brasil e do Maranhão. Não existe, até ao momento, qualquer estudo de conjunto ou monografia sobre eles.*

*A proposta que aqui se apresenta pretende ajudar a colmatar esta significativa lacuna. Está articulada à linha de investigação criada e desenvolvida pelas Professoras Isabel Murta Pina (CCCM, I.P) e Maria João Pereira Coutinho (IHA-NOVA FCSH/IN2PAST) (no âmbito do projeto Res Sinicae, Núcleo “Procuradores Portugueses”), à qual me juntei em 2021, assim como Diogo Reis Pereira (NOVA FCSH / CCCM, I.P). Tem como objetivo explorar, mais especificamente, o papel desempenhado por um grupo de jesuítas que, a partir de Macau, exerceram funções como Procuradores da Vice-Província da China entre os séculos XVII e XVIII.*

\*\*\*



## Lígia Kaori Kondo

- Filiação institucional – História da Universidade Federal Fluminense
- Áreas de trabalho – História Ibérica e Colonial na Época Moderna;
- Publicações – *A Missão Tenshō: a primeira embaixada japonesa na Europa.*



### **“Do Pacífico ao Atlântico: A jornada de quatro jovens japoneses do Japão até a Europa.”**

*No ano de 1582 foi enviado à Europa uma pequena comitiva composta por quatro jovens japoneses: Mancio Itō, Miguel Chijiwa, Martin Hara e Julião Nakamura. Estes foram acompanhados pelo padre Nuño Rodrigues, o jesuíta Diogo de Mesquita, Jorge de Loyola, Constantino Dourado e Agostinho. O grupo formava a primeira embaixada japonesa a ir à Europa. Idealizada pelo jesuíta Alessandro Valignano – Visitador da Companhia de Jesus às Missões Orientais – a embaixada recebeu o nome de Missão Tenshō por ter sido realizada durante a era Tenshō (1573-1591), mais especificamente de 1582 a 1590. O projeto teve o apoio inicial de Oda Nobunaga e foi impulsionada por três daimyō católicos: Ōmura Sumitada (batizado como Bartolomeu em 1563), Arima Harunobu (batizado como Protazio em 1579) e Ōtomo Sōrin (batizado como Francisco em 1578).*

*A pequena comitiva de Valignano partiu em direção à Europa com o intuito de cumprir os diversos objetivos e interesses do jesuíta para a missão católica no Japão. A longa jornada – que duraria cerca de 8 anos – foi registrada em grandes detalhes no “Tratado dos embaixadores japões que forão de Japão a Roma no ano de 1582” escrito pelo jesuíta Luís Fróis. Fróis foi um missionário que viveu por 34 anos no Japão e produziu vários escritos relatando informações sobre questões políticas, culturais e econômicas do arquipélago japonês.*

\*\*\*

## Liliana Oliveira

- Filiação institucional – ESE-IPP/CITCEM
- Áreas de trabalho – Posição régia de gestão e manutenção da empresa expansionista
- Publicações – *Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)*
- Membro Correspondente da Academia de Marinha (Classe de História Marítima)



### **“Da Metrópole ao Índico. A mobilidade do conhecimento técnico de produção naval entre 1500-1640”**

*A criação de uma rede de comércio em larga escala levou à adoção de linhas orientadoras e estratégicas, no Oriente, que deram lugar a uma estrutura político-administrativa estável, o “Estado da Índia”. A garantia desta rede residia na contínua presença portuguesa, por meio de infraestruturas de apoio comercial e militar, por um sistema logístico e por uma produção naval ativa. A construção naval no Estado da Índia começou por imperativos de necessidade, a nível da reparação e construção de componentes para a Rota do Cabo, para se passar para uma produção quase massiva, em consequência do reconhecimento das potencialidades das madeiras e dos conhecimentos indianos. A este nível são criadas relações bilaterais entre a Metrópole e o Oriente ao nível da manutenção de uma mão de obra contínua e da utilização dos conhecimentos práticos asiáticos para desenvolvimento da produção naval. Inicialmente, verificou-se uma mobilidade de mão de obra técnica do Reino para a Índia para fomentar a produção naval, que se alterou com o consolidar da presença portuguesa no Índico, para movimentações Oriente-Reino. Podemos afirmar que assistimos a um processo de adaptação e de aculturação da presença portuguesa à Índia que, não só resultou, do reconhecimento das potencialidades das madeiras e de outras matérias-primas, mas, igualmente, de uma constante mobilidade, entre o reino e o Oriente, de técnicos e saberes*

\*\*\*

## Luís Costa e Sousa



- Filiação institucional – Investigador integrado no CHAM- FCSH
- Áreas de trabalho – Estudo da ligação entre a produção artística quinhentista com a escrita e prática de guerra em Portugal no século XVI.
- Projetos— Da escrita da guerra à imagem do campo de batalha no espaço português (1521-1621) na qualidade de investigador responsável, co-responsável do projeto MOVING CITY— Cidades para a guerra: um exército europeu em Marrocos no Século XVI.

### **“O TERCEIRO CERCO DO BAHAREIN (1559) Entre a guerra e a fortificação (moderna)”**

*Propomos falar sobre uma operação militar pouco divulgada. Enquadrada entre duas operações de assédio no início do século XVI, e outra no século XVIII, faz parte do esforço de aprofundamento – e depois de manutenção - da presença portuguesa no Golfo Pérsico.*

*O cerco de 1559 foi comandado por D. Antão de Noronha, capitão de Ormuz, e contou com a participação do arquitecto/engenheiro militar Inofre de Carvalho (que acompanhou o novo capitão daquela praça no ano anterior). As forças portuguesas combateram contra uma fortificação essencialmente construído segundo princípios locais. Concluída o assédio com êxito, os sitiados acrescentaram à estrutura existente uma nova cintura construída de acordo com os princípios das novas formulações.*

*Será sobre este notável cerco – e, também, sobre a notável fortificação que ainda se pode apreciar no local, restaurada nos anos 80 do século passado – que iremos discorrer.*

\*\*\*

## Maria João Coutinho

- Filiação institucional – Instituto de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
- Áreas de trabalho – Cultura material e transferências artísticas no contexto da Assistência Portuguesa (S.I.) nos séculos XVI-XVIII
- Publicações – “«Homem de prendas e talentos». Marcelo Leitão (1679-1755), Procurador-Geral da Vice-Província da China”. In *Res Sinicae. Pessoas, papéis e intercâmbios culturais entre a Europa e a China (1600-1800)* Membro Correspondente da Academia de Marinha



(Classe de Artes, Letras e Ciências)

### **“Agasalhar mercadoria e prover viagem entre os séculos XVI e XVIII. Os desempenhos do procurador das missões e dos construtores navais jesuítas no Brasil”**

*Partindo da circunstância de saber que a presença dos jesuítas no Brasil passou pelo provimento das suas casas, mas também por atenderem aos desejos de beneméritos da Companhia de Jesus, expedindo diversos produtos, não é de estranhar que estes mediadores também estivessem envolvidos nos assuntos do mar.*

*Essa ligação, que reflecte os sólidos conhecimentos náuticos que possuíam, como atesta o facto de integrarem coadjutores que desempenharam funções de pilotos e construtores navais, não pode deixar de ser cruzada com as diversas expedições marítimas em que participaram, como as de Guanabara, Paraíba e Maranhão (entre 1555 e 1624). Por outro lado, ainda no mesmo quadro de ligação ao mar, deve-se incluir o facto de se saber que a Companhia de Jesus teve as suas embarcações, muitas vezes construídas com madeiras das suas explorações agrícolas, para que não depender da boa vontade dos governadores das capitânias, uma vez que a necessidade de visitar e prover colégios em determinadas épocas nem sempre coincidia com os movimentos da Armada da Costa.*

\*\*\*

## Mariano Cuesta Domingo



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

### “Creación de la imagen cartográfica del Pacífico americano y los mares de Asia”

*Como el título sugiere, pretendemos hacer la secuencia de las navegaciones organizadas por los españoles desde la península o partiendo de los puertos establecidos en el propio océano. Con independencia de otras valoraciones, el resultado más evidente fue el de índole cartográfica. Unas expediciones tuvieron una amplitud extraordinaria, otras fueron realizadas con un, relativo, corto radio. Algunas quedaron atrapadas por la dinámica oceánica pero, a base del sistema de ensayos y errores pudo establecerse una derrota que tuvo su propio nombre (la ruta del Galeón) y, con pequeñas variaciones, estuvo en ejercicio desde el siglo XVI hasta el XVIII. En todo caso, insistimos, en esta ocasión ponemos la atención en el proceso de conocimiento del Pacífico, principalmente a base de las fuentes documentales del IHCN y su Museo Naval de Madrid.*

\*\*\*

## Marília dos Santos Lopes



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

### **“Uma rota de regresso das ilhas Molucas a Malaca, no século XVI”**

*A primeira grande viagem ordenada por Afonso de Albuquerque, logo após a conquista de Malaca, em 1511, foi a de António Abreu às ilhas de Banda, onde se comerciava o cravo a noz e o macis. Digamos que foi a primeira grande rota onde os portugueses entraram, naturalmente, com auxílio dos pilotos locais, e dele nos chegaram vários roteiros, alguns deles bastante precoces. Curiosamente não aparecem em nenhuma das grandes colecções de roteiros a descrição da rota de regresso a Malaca, apesar da sua complexidade.*

*As circunstâncias de uma visita recente ao Brasil, onde tive ocasião de contactar com a Directoria do Património Histórico da Marinha, permitiu-me aceder a uma colecção manuscrita de roteiros existente na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, que nunca tinha conseguido consultar. Teixeira da Mota referiu-se a ela em tempos e existe um microfilme em Portugal, mas o mau estado do original impede a leitura da maior parte da cópia. Só no Brasil e com a colaboração da Directoria me foi possível aceder ao texto, verificando que tem um conjunto de vários roteiros, que descrevem o caminho marítimo das Molucas a Malaca.*

\*\*\*

## Nunziatella Alessandrini

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



## “Plácido Ramponi e a sua viagem para as Índias Orientais e Ocidentais: Um relato do século XVII”

*Ao longo do século XVI, muitos foram os italianos, mercadores, capitães, agentes comerciais, que viajaram para os mares orientais após a abertura do caminho marítimo para a Índia. Entre os “italianos”, os florentinos sempre tiveram um papel preponderante. No século XVII, a vontade de manter e revitalizar a posição de Florença no circuito comercial com o Oriente foi retomada pelo grão-duque Cosimo III que conhecia bem Portugal onde entrara com uma comitiva de cerca de 40 pessoas a 9 de Janeiro de 1669. Durante a sua estadia em Portugal de 2 meses, o grão-duque tinha entrado em contacto com os florentinos residentes em Lisboa, principalmente homens de negócio. Anos mais tarde, em 1676, e com a ajuda dos comerciantes encontrados em Lisboa em 1669, Cosimo III tentou apresentar um projeto ao monarca português que previa a intervenção de Florença no comércio com as Índias Orientais. A proposta não teve êxito favorável, mas a vontade de se relacionar com as Índias Orientais fez com que o grão-duque optasse por outra estratégia: foi assim que encomendou, em 1686, ao escultor Giovanni Battista Foggini o projeto para o sepulcro de S. Francisco Xavier para a igreja do Bom Jesus de Goa, para onde foi transportado em 1697 sob a responsabilidade dos artistas Simone Fanciullacci e Plácido Ramponi.*

\*\*\*

## Paulo de Assunção

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



### ***“Das rotas oceânicas: Memórias da Navegação da China, pelos estreitos e canais de leste por James Horsburgh (1762-1836)”***

A comunicação tem como objetivo apresentar e analisar o manuscrito inédito, *Memórias da Navegação da China, e para a China pelos Estreitos, e Canaes de Leste* a partir da obra de James Horsburgh. O texto, traduzido por Domingos Joyce, no decorrer da viagem que fez o navio “Luz”, no ano de 1819, apresenta observações sobre as instruções realizadas por James Horsburgh, hidrógrafo escocês, que trabalhou durante anos na Companhia Britânica das Índias Orientais (EIC), e realizou uma série de mapeamentos de rotas marítimas no Oceano Índico, no Arquipélago Malaio e na China, entre o final do século XVIII e início do século XIX. Em 1808/1809, Horsburgh publicou a obra *India Directory, Or, Directions for Sailing to and from the East Indies, China, New Holland, Cape of Good Hope, Brazil, and the Interjacent Ports*. O trabalho sistematiza mais de vinte anos de navegações e observações inéditas, realizadas por diferentes mares, tendo como base também os diários e relatórios de outros navegadores da Companhia Britânica das Índias Orientais. Após publicação, a obra se tornou uma referência importante recebendo várias edições. As instruções traduzidas por Domingos Joyce se referem à área do Mar da China, de maior interesse para as navegações portuguesas, incluindo comentários das constatações feitas na



## Roderich Ptak



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

### **"Perto da Grande Baía: O Mar de Wuzhu 烏豬洋 e a Ilha de Wuzhu 烏豬洲 (Pulau Babi) em fontes chinesas e portuguesas (ca. 1400-1600)"**

Na era da vela, a topografia da região chamada de “Grande Baía” era muito diferente da que é hoje. A primeira parte desta apresentação trata da situação durante a época Ming. Isto implica problemas relacionados a topônimos de várias ilhas, canais, e espaços marítimos nas zonas a sul dos actuais Hong Kong e Macau / Zhuhai. Claro está, um bom conhecimento da topografia é essencial para compreender a utilização das antigas rotas de navegação – rotas chinesas, portuguesas, e outras.

Implicitamente, a segunda parte sugere que se possa criar um catálogo de diversas ilhas e espaços, classificados de acordo com funções específicas. Mas aqui examinarei apenas um caso: a ilha Wuzhu e o mar adjacente. Este exemplo mostrará as dificuldades de interpretação das fontes antigas – chinesas e europeias. Por outras palavras, estamos perante um vasto terreno geográfico, cuja história no período entre cerca de 1500 e 1650 raramente foi examinada por historiadores e sinólogos europeus.

\*\*\*

## Rui Manuel Loureiro

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



### **“A carreira francesa de João Afonso, piloto algarvio (1ª metade do século XVI)”**

*João Afonso, também conhecido como Jean Fonteneau ou Jean Alfonse de Saintonge, terá nascido no Algarve, em finais do século XV. Pouco se sabe do seu percurso em Portugal, mas foi decerto um piloto de méritos reconhecidos, que talvez tenha efectuado viagens marítimas de longo curso, ao Brasil e talvez mesmo à Índia. A dada altura da sua vida, provavelmente em inícios da década de 1530, emigrou para França, onde desenvolveu actividades como piloto de expedições francesas que rumaram a diversas regiões atlânticas, quer à costa ocidental de África, quer à costa oriental da América do Norte, quer ainda às regiões mais meridionais da América do Sul. Estabelecido no oeste da França, poderá ter colaborado nos trabalhos cartográficos da chamada ‘escola de Dieppe’. Complementarmente, é autor de duas obras dedicadas a assuntos náuticos e geográficos: *La cosmographie avec l’espère et régime du soleil du Nord*, tratado que ficou manuscrito e só modernamente foi impresso, e *Les voyages aventureux du Capitaine Ian Alfonse*, curiosa relação de viagens que foi impressa em Lyon em 1559.*

\*\*\*

## Vítor Gaspar Rodrigues



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

### **“O TERCEIRO CERCO DO BAHAREIN (1559) Entre a guerra e a fortificação (moderna)”**

*Propomos falar sobre uma operação militar pouco divulgada. Enquadrada entre duas operações de assédio no início do século XVI, e outra no século XVIII, faz parte do esforço de aprofundamento – e depois de manutenção - da presença portuguesa no Golfo Pérsico.*

*O cerco de 1559 foi comandado por D. Antão de Noronha, capitão de Ormuz, e contou com a participação do arquitecto/engenheiro militar Inofre de Carvalho (que acompanhou o novo capitão daquela praça no ano anterior). As forças portuguesas combateram contra uma fortificação essencialmente construído segundo princípios locais. Concluída o assédio com êxito, os sitiantes acrescentaram à estrutura existente uma nova cintura construída de acordo com os princípios das novas formulações.*

*Será sobre este notável cerco – e, também, sobre a notável fortificação que ainda se pode apreciar no local, restaurada nos anos 80 do século passado – que iremos discorrer.*

\*\*\*



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



AbERTA  
www.uab.pt



Italia.

Circulus arcticus.

Africa.

Tropicus aequi.

India circumaequalis.

Mare barbaricum.

Mores maris.

Circulus yndiarum meridionalis.

Circulus capricornus.

Mare persicum.

India.

