

Conferência Internacional

“Os portos e a Guerra”

11 e 12 de Dezembro de 2014

Leixões

Administração dos portos do Douro e de Leixões

Organização

Maria Fernanda Rollo (IHC-FCSH/UNL)

João Figueira de Sousa (e-GEO-FCSH/UNL)

Margarida Schiappa (IHC-FCSH/UNL)

Tânia Vicente (e-GEO-FCSH/UNL)

Yvette Santos (IHC-FCSH/UNL)



RESUMOS/ABSTRACTS

Todos os caminhos vão dar a Sines

Resumo: A minha tese funda-se com a hipótese de que Sines só existe em parte através da alternativa do mediterrâneo em relação ao canal do Suez e que Portugal era um excelente local de passagem, não só para quem vinha do oriente, África, mas também para a Europa. Portugal olhou bastante tarde na possibilidade que tinha nas mãos, e fundamentou essa alternativa no III Plano de Fomento Económico, ao mesmo tempo com o grupo de jovens universitários que se formavam quer através da Junta de Investigação Nacional, quer através das possibilidades dos novos quadros científicos que faziam bastante falta em Portugal. Por outro lado, o Estado Português precisava de criar membros capazes de concorrer com a velha Europa e dar uma lufada de ar fresco ao país através das capacidades de trabalho a esses novos homens vindos de Lisboa, Porto dando assim a um longo processo de reuniões com acesso a estudos de impacto ambiental. Dando assim visibilidade aquilo que era não só uma espécie de mudança criando uma espécie de sindicato muito tímida, mas fazia aqui a abertura a uma Europa que se recusava a mostrar as cartas a um Portugal que vivia de facto orgulhosamente só. O meu plano de estudo insere-se sobretudo na capacidade de estudos de impacto ambiental, geoestratégico olhando para todas as possibilidades de indústria química pesada lutando de frente com técnicos altamente especializados.

ALVES, JORGE FERNANDES e PACHECO, ELSA

CONSTRUIR LEIXÕES OU NÃO? Equações alternativas para complementar/substituir o porto do Douro

Na sequência do naufrágio do vapor “Porto”, em 1852, que, pela sua dimensão trágica, comoveu a cidade e o País, o poder central ordenou a procura de uma alternativa portuária ao Douro para ligar o Norte ao mundo por via marítima. Se a decisão foi pacífica nessa conjuntura, a procura posterior de uma nova localização portuária tornou-se objeto de larga discussão, surgindo um longo estendal de propostas, antes de o porto de Leixões estabilizar na atual configuração. A escolha da nova instalação portuária, que a história regista como amaior obra de engenharia portuguesa do século XX, desenvolveu-se numa complexa malha de poderes e interesses políticos, económicos e sociais, que se arrastou no tempo devido à artificialidade da obra em espaços geográficos adversos e à luta travada pelos portuenses para que os principais acessos marítimos de vasto alcance regional penetrassem diretamente o Porto - cidade âncora do dinamismo económico do Norte.

Inserido numa linha de investigação sobre os transportes no Norte de Portugal no período contemporâneo, a presente comunicação procurará espacializar, através de cartografia, as diferentes propostas para a nova construção portuária e a sua arquitetura territorial, detendo-se nas mais relevantes, nomeadamente aquelas que coincidem e tiram ilações das conjunturas de guerra e consequentes desafios e limitações e/ou as que se revelam mais interessantes do ponto de vista da análise espacial em escalas que deslizam entre a cidade e a região.

Balizados por diversos quadros históricos que perpassam a discussão em torno da localização do porto do Porto, ensaiamos nesta comunicação algumas metodologias de representação cartográfica, com recurso a sistemas de informação geográfica, que visam facilitar a interpretação dos impactes territoriais das sucessivas soluções propostas para as instalações portuárias e aportar argumentos para uma leitura mais assertiva sobre a sucessão de quadros geográficos e de conjunturas político-territoriais que presidiram à deriva da geo-história do porto de Leixões.

Brest in 1794 : military mobilization leading to an alteration of the very notion of port of war

Keywords: French Revolution- Brest- Mobilization

A port, and also a port of war, is basically made of a fore-port, that is to say open sea, a city, a port strictly speaking, and an hinterland. Each alteration of this system produces disturbances interesting to study. And it is precisely what happens when France declares war over Great Britain the first of February 1793. The west of France reacts in very different ways to the movement of mobilization initiated by the national Convention. The arsenal of Brest begins its work, but in the rest of Brittany the mobilization is refused, beginning the movement known as *chouannerie*: this region is almost in open revolt.

So when the mobilization accelerates in 1794 in Brest, this port is completely out of step with its hinterland. As the only republican point in Brittany, the port's war effort is done in a very specific situation. Interactions between port personnel, mainly workers and sailors attached to Jacobinism, and the partly federalist city is another source of tension.

The analysis of the mobilization of the war fleet of Brest in 1794, in a context of alteration of the basic interactions of the port, allows us to interrogate the very notion of port of war. Mobilization shows clearly all sorts of tension to be analysed in three times: first the political tensions between port and city, hinterland and city; then the economic and military consequences of these tensions; and finally the key question of what were the motivations of mobilization.

During the period, the port and the city merge in a certain way, sailors and workers of the arsenal taking part in the municipality.¹ In the wider context of Terror, executions of civic leaders suspected of federalism happen, applauded by the crowd of sailors; tensions between port and city are at a very high level.² But this context is also a chance for a part of the urban middle class to rise to high naval responsibilities, before taken in charge by the nobility, who has fled. The opposition is less subtle between the port and its hinterland: separated by language and political opinion, city and countryside are almost in open conflict, aggravated by the requisitions ordered by the revolutionary authorities of Brest.³

But in spite of these requisitions Brest is mainly separated from its hinterland. It has interesting economic and military consequences: the port starts taking its subsistence by privateering. But significantly, it may reduce military efficiency: during the campaign of spring 1794, French frigates keep separating from the main fleet, looking for preys; some of them miss in consequence the main battle.⁴

The dynamics of mobilization also underline the difficult relations between port, city and hinterland. It is in fact mainly the national fibre, which is called for motivating sailors and workers. It opposes again the port and the city nobility swearing allegiance to the king and the Breton countryside, kept mainly out of the construction of the nation.

BERGER, JOSÉ PAULO RIBEIRO

FORTIFICAÇÕES DO PORTO DE LISBOA – DEFESA DE UM PATRIMÓNIO

Palavras-Chave: *porto de Lisboa; fortificação; património; museologia;*

Não restam quaisquer dúvidas de que o domínio das costas, portos e estuários e o emprego da fortificação e da artilharia na sua protecção foram fundamentais para assegurar a independência, desenvolvimento e prestígio de Portugal no Mundo. É neste contexto que se destaca a importância exercida pelas fortificações do porto de Lisboa ao longo dos tempos. A sua História está intimamente associada à História de Portugal; sem aquela, esta seria diferente e os nossos destinos como Nação teriam sido outros. Cabe a um Povo a obrigação de preservar a memória dos feitos dos seus antepassados e a preservação do seu património edificado é uma das formas que permite prestar essa homenagem. Possui a vantagem de recordar e incentivar o seu estudo e a importância da sua significativa contribuição no

¹ National Archives, Pierrefitte sur Seine, AF II 102.

² Philippe HENWOOD and Edmond MONANGE, *Brest: a port in revolution, 1789-1799*, Brest, Ouest-France, 1989, p. 197.

³ National Archives, Pierrefitte sur Seine, D XVI 1.

⁴ Jeanbon SAINT-ANDRÉ, *Brief journal of the cruise of the republican fleet*, Paris, de l'Impr. nationale, 1794, p. 39.

desenvolvimento nacional. É esse o caso do património imóvel construído para defender o porto de Lisboa.

Foi sentida há muito, no panorama dos museus portugueses, a lacuna de uma instituição dedicada à preservação da memória do que tinham sido os contributos das fortificações marítimas e da sua artilharia para a defesa da costa em Portugal e especificamente na protecção do porto de Lisboa. Foi perante esta perspectiva, fruto de tão rico historial, valioso património histórico, arquitectónico e cultural edificado, assim como da diversidade dos materiais e equipamentos utilizados, que o Exército tem vindo a desenvolver, em conjunto com outros parceiros, a criação do seu Museu Militar da Artilharia de Costa, na Bateria da Parede, concelho de Cascais, consciente de que esta fortificação desafectada da sua função defensiva tenderia a perder-se irremediavelmente, apesar de ser uma peça integrante da paisagem urbana e marítima e, curiosamente pólo de referência da existência contínua de comunidades e factor estratégico da sua afirmação colectiva, coesão e integração social.

O Museu será instalado, simultaneamente, na edificação subterrânea da fortificação e em edifícios e espaços complementares que propiciarão um diálogo espacial e formal coerente com o que o rodeia. Contudo o verdadeiro desafio deste centro cultural é conseguir um equilíbrio entre a memória colectiva, os conteúdos tratados, e a utilização de um património de objectos e colecções variadas expostos num imóvel histórico, de agradável impacto construtivo, que vai ser o seu natural contentor.

Como centro multifuncional, além do Museu, será dotado também de um Centro de Documentação e Informação sobre a defesa do porto de Lisboa, a artilharia de costa e a fortificação marítima, constituindo o polo cultural dum parque temático onde os portugueses poderão reencontrar a sua própria identidade como Nação e conhecer a nossa História de forma sugestiva, pedagógica e inovadora.

BLAIN, JEAN-BAPTISTE

The U-Boat Bunkers on the French port-cities, from military places to cultural buildings

Have we ever thought about constructions with different functionalities that could come into being within the time? That's what the U-Boat-Bunkers are. Or, on an other hand, that's what the U-Bunkers became.

Thus, at first during the Second World War, they were used to repair and to protect the German U-Boats. Because of their presence, they led to partial or total destructions on the port-cities they were located to. Furthermore, U-Boat-Bunkers ports' had have to endure post-war block-out due to the destructions. Because of their strategic importance, the U-Boat-Bunkers had imposed a longer enemy takeover on the cities on which they are edified. Then, after-war, the U-Bunkers have never been destroyed by the authorities. Since the French Liberation, the "Marine Nationale" recovered the U-Bunkers without any hesitation. When the world came into the Cold War, these buildings seemed to play a new role. Nonetheless, they were not all used by the French Marine; for some of them she decided to give the management to ports with the order not to destroy them. Afterwards, the U-Boat-Bunkers became some "Bunker-Factories" useful to companies. However, at the end of the 1980's, economical crisis dragged the port-related factories down to close. Thus again, cities had to find out what to do with these huge concrete buildings; indeed they are unproductive buildings but they are filled with a not-so-distant historical past. To manage these edifices different methods are thus used from a city to another and all these seem to be related to the leisure field. Thereby, is the U-Boat-Bunkers History's covered up since the 2000's in order to promote their mutation into cultural places?

BRANDÃO, INÊS FIALHO

The role of Portuguese harbours in the circulation of artworks during the Second World War.

In 1940, the British authorities seized the contents of the ship *Excalibur* in Bermuda. Originating from Lisbon, the ship carried among its undeclared cargo a over six-hundred artworks. Shipped by Martin Fabiani, an art dealer known at the time for his dubious commercial affairs with Nazi officials, the occurrence raised the alarm for the use of Lisbon as a departure location for the transaction of artworks during the conflict. The Fabiani affair underscored not only that Portuguese harbours were used in the intercontinental transport of art during the Second World War, but also that intelligence regarding the transit of this type of cargo circulated and was prized by warring factions.

However, the role played by Portugal in the transactions of artworks between Europe and the Americas during and immediately after the Second World War has only recently begun to be the object of greater attention. The Gurlitt affair in particular, raised the issue of the actions of Karl Buchholz in Portugal, with specialists such as Jonathan Petropoulos identifying Portuguese harbours as particularly important in the movement of artworks through Portugal.

This paper will present the preliminary results on the import and export licenses of artworks at Portuguese harbours in Lisbon and Leixões during the Second World War. It will be based on archival sources found at the Ministry of Education, Ministry of Finance and at national art museums in Portugal. These reported to the requests for import and export of art objects, which required specialist evaluations before being permitted to travel. Hence, correspondence between the Direção Geral de Belas Artes whose archives are held at the Ministry of Education, the national museums in Lisbon and in Porto, the Academia Nacional de Belas Artes, and the Customs Division at the Ministry of Finance.

It will identify the countries of origin of artworks, the individuals involved and the typologies of objects that entered and left the country. Trends and patterns will be examined and contextualized within the movement of artworks in Europe during the period. These findings will enable a preliminary evaluation of the importance of 'foreign' art trade on Portuguese soil during the conflict.

This research is part of the doctoral research project 'Nazi-era provenance and the Portuguese art trade 1933-45', financed by the FCT.

BRUYÈRE-OSTELLS, WALTER e POUGET, BENOÎT

The port of Alexandria: the strategic pivot of the Egyptian Campaign (1798-1801)

The aim is to show that Alexandria was a essential base of operations for the French Task Force during the Egyptian Campaign. The capture of the city in July 1798 allowed to establish a base to conquest the Lower-Egypt at the same time by land and sailing the Nile. After Aboukir's naval defeat, Alexandria became homeport for Geanteaume's fleet. From August 1798 to September 2 1801 (date of surrender of the French Expeditionary Corps), the defense of Alexandria was a vital challenge. This study proposes to analyse the ruling system and the conflicts of jurisdiction between Navy and Army, especially after Bonaparte left. It will be overcome by the establishing of maritime prefect. The port of Alexandria was the strategic pivot for the French maritime traffic during the expedition to Egypt. The British could only organise a naval blockade that was far from an insurmountable barrier. From Alexandria, a squadron provided support during Syrian Campaign. Alexandria was a hub that centralised and organised the military flows during the campaign, in particular from and to France. This work will show tactics used to leave the port and to avoid British naval blockade. This paper will be built on the archives of the Historic Naval Service (depository in Vincennes and Toulon) and of French Foreign Affairs (Paris-La Courneuve).

Keywords: Task Force- Strategy-Logistic

**Portos brasileiros em tempos de tensão política: trabalhadores portuários sulbrasilieiros
repressão e resistência.**

Esta pesquisa foca-se na participação/militância dos trabalhadores portuários da cidade sul brasileira de Rio Grande-RS em dois contextos político-sociais, o período entre 1959 e 1964, marcado por um processo de “construção de grupo” que remonta ao pós-30; e outro caracterizado por um golpe civil/militar, entre 1964 até 1970, momento de uma reformulação da classe trabalhadora, caracterizada por práticas de repressão e resistência que passaram a ser correntes no movimento sindical no País. Privilegiaremos a descrição e análise da memória reavivada dos atores á luz do debate historiográfico recente no Brasil. Com o final da Segunda Guerra Mundial, as zonas limítrofes ou de fronteira, incluindo nesta perspectiva os principais portos e suas cidades, passaram a contar com uma presença maior do Estado. Nosso estudo focaliza a situação da crise sucessória de 1961 (Legalidade) ao Golpe Militar (1964).

Visto que não somente em períodos de Guerra os Portos são militarizados, em momentos de revoltas e golpes de estado esses locais são extremamente visados pelo seu potencial estratégico.

É digno de nota que neste momento histórico o mundo vivia uma crise política que polarizava os países em dois blocos (capitalista e comunista). E como ainda não havia um entendimento internacional que garantisse a soberania dos Estados nas zonas oceânicas, a já citada presença estatal era ainda mais reforçada. Coube a Marinha Brasileira controlar e supervisionar as atividades marítimas e portuárias, incluindo a administração da segurança em determinados portos e cidades considerados “zona de segurança nacional”, como Rio Grande (RS).

Esta postura intervencionista e controladora do Estado, na figura da Marinha do Brasil, foi intensa desde os anos de 1950 até o fim da ditadura militar (1985) devido, em parte, pela indefinição jurídica das fronteiras marítimas brasileiras, situação só definida a partir de 1982, através da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. Desde então, as localidades e instalações portuárias deixaram de contar com as características de zona limítrofe, uma vez que esta passou a ser de fato a fronteira de até 12 milhas além da costa. A partir desse momento, a presença do Estado/militar nestas localidades passou a ser reduzida, especialmente na década de 1990.

Em síntese, desde o período pós Segunda Guerra Mundial ocorreu uma mudança significativa no entendimento de porto enquanto zona de fronteira. Mudanças percebidas também através da legislação pertinente, e utilizadas na repressão aos trabalhadores tanto na legalidade (1961), quanto durante todo o período da ditadura (1964-1985), devido a presença estatal e militar intensa na orla portuária. Os trabalhadores incluíam-se nesse universo controlado, pois, exerciam as suas funções nesse conturbado contexto político.

Neste período (1961-1964), vivenciaram uma singularidade, pois foram duplamente reprimidos tanto pela sua condição de trabalhadores militantes vinculados na sua maioria a partidos de esquerda, como por exercerem as suas atividades num local considerado estratégico como era o caso do Porto de Rio Grande, o mais meridional do Brasil.

CASTRO, MARIANO e SCHIAPPA, MARGARIDA

O papel da Guarda-Fiscal nos portos Douro e Leixões durante a I Guerra Mundial

Palavras-Chave: I Guerra Mundial, Portos, Contrabando

Esta comunicação pretende debruçar-se sobre a temática portuária no contexto da I Guerra, mais especificamente sobre o papel da guarda-fiscal no controlo alfandegário da secção marítima do Porto. Pela sua escala, dimensão e originalidade, a I guerra Mundial constituiu, sem dúvida, um corte com a realidade preexistente do ponto de vista económico, político e social, cuja profundidade continuamos a descortinar. Para lá das grandes dinâmicas, emerge a necessidade de continuarmos a perscrutar as implicações que esta teve em dimensões cada vez mais particulares mas que simultaneamente contribuam para a reflexão global sobre o conflito.

Procurando analisar a realidade portuária portuguesa neste período, é necessário convocar as dinâmicas e os actores que neles influíam e determinavam a sua realidade.

A guarda-fiscal tem, pela sua função, um papel fundamental na economia nacional, na qual, os portos reclamam centralidade. Trata-se de um organismo de controlo que tem como principal intuito evitar, descobrir e reprimir o contrabando. Uma das suas competências na fiscalização marítima e fluvial é registar as embarcações de cabotagem que não apresentem as devidas licenças de exportação/importação.

Falando de duas temáticas que estão ainda pouco estudadas – os portos e a guarda-fiscal – a pertinência de um estudo que as conjugue parece-nos justificar uma abordagem a um período de conflito que tantos desafios colocam ao sector portuário, mas também, às alfândegas nacionais, com a alteração dos circuitos regulares de comércio, o surgimento de outros, sem esquecer as lógicas de contrabando.

A escolha dos Portos de Douro-Leixões como ponto de partida para esta investigação prendeu-se com a necessidade de particularizar o porto às lógicas que lhe são inerentes (que a nível local são extremamente importantes e singulares), mas também com a importância que estes portos vieram a adquirir como portos comerciais.

Esta investigação que se pretende alargada tanto no âmbito espacial, por forma a abarcar o maior número de portos, mas também no âmbito cronológico, não pode por isso deixar de dar especial destaque a um período tão determinante como a I Guerra Mundial.

É nossa proposta discutir: a) o papel da guarda-fiscal no porto (como exercia, qual a sua presença, qual o seu nível de controlo, relações com o porto e agentes económicos envolvidos); b) a guerra e as alterações ao comércio internacional e seus efeitos no porto de Douro-Leixões (no seu volume e tipo de tráfego, nos seus utilizadores, na economia local; c) a fiscalização da alfândega num quadro de guerra; d) lógicas de contrabando (o efeito do conflito nesta realidade).

FERREIRA, DIOGO

O porto de Setúbal durante a I Guerra Mundial (1914-1918)

Palavras-Chave: I Guerra Mundial, Cidade Portuária, Conservas de Peixe

Este estudo foca a sua atenção no porto de Setúbal durante a I Guerra Mundial fruto da sua relevância neste enquadramento beligerante e pela importância que a indústria de conservas de peixe local deteve, no contexto Ibérico, na alimentação dos militares europeus. Neste sentido, os objectivos propostos para esta conferência centram-se na caracterização deste porto quanto à definição das suas condições estruturais e na análise da movimentação de mercadorias/navios numa perspectiva comparada desde o início da I República ao princípio da década de 1920, salientando as suas relações internacionais e o peso dos sectores primário e secundário. Importa evidenciar a relevância da apresentação de uma breve contextualização histórica de Setúbal desde finais do século XIX com o intuito de definir o «palco» onde decorre a acção.

O «estado da arte» do conhecimento científico representa um vazio historiográfico devido não só à restrição temática, bem como ao facto das principais referências da literatura histórica local, Albérico Afonso e Conceição Quintas, não terem estudado aprofundadamente estas questões nas suas principais obras. A historiadora transmite uma análise breve e superficial da temática abordada na única obra ligada directamente ao passado do porto setubalense.⁵ Partindo da revisão da historiografia ligada ao contexto genérico dos portos portugueses na I Guerra Mundial e das obras setubalenses, reinterpretem-se alguns argumentos, propõem-se novas visões, revisitam-se e convocam-se um corpo alargado de fontes primárias - telegramas dos administradores do concelho, correspondência municipal, debates parlamentares, legislação, relatórios do porto e estatísticas contemporâneas - e fontes secundárias como imprensa local através de uma panóplia de jornais com distinta posição ideológica.

Apesar de a historiografia transmitir um argumento compreensível de que o porto setubalense praticamente não teve relevo desde a *Belle Époque* até ao início do Estado Novo, esta investigação reinterpreta esta análise no período específico do conflito, tornando-se clara a sua posição muito relevante no contexto nacional. A explosão de procura, representada pelo deflagrar do conflito, gerou

⁵ QUINTAS, Maria da Conceição, *Porto de Setúbal: Um actor de desenvolvimento*, APSS, Setúbal, 2003.

um *boom* ao nível da oferta na indústria de conservas de peixe e nas indústrias que lhe eram anexas, pressionando um porto de 2ª classe com fortes deficiências ao nível das infra-estruturas, cujo plano de reestruturação – elaborado pelo Eng.º Lisboa de Lima – e empréstimo bancário foram interrompidos exactamente pelo 28 de Julho de 1914.

Numa nova análise comparativa efectuada com Espanha, Setúbal afirmava-se como principal entreposto comercial de conservas em toda a Península Ibérica, estreitando relações com Inglaterra, França e alguns países nórdicos através do seu porto. Noutra âmbito, importa reflectir sobre as exportações de cortiça e vinhos ou sobre as dificuldades nas subsistências pelos obstáculos provocados, também, pelas carências estruturais no plano das acessibilidades. Assim, procurar-se-á revelar os impactos negativos da beligerância na redução dos valores estatísticos relativamente a navios e a mercadorias, fruto do corte profundo das relações comerciais internacionais, bem como os aspectos positivos como as discussões jornalísticas perante a necessidade efectiva de renovar as infra-estruturas portuárias.

COELHO, SÉRGIO VELUDO e MORAIS BARROS, AMÂNDIO JORGE

A Defesa Costeira da Cidade do Porto na Grande Guerra. Da Foz do Douro ao Porto de Leixões – breves notas

Esta comunicação pretender abordar as questões ligadas à defesa da Cidade e porto do Porto durante a Grande Guerra, entre 1914 e 1918, tendo em conta que o posicionamento da cidade face ao Atlântico e abraçada por dois sistemas portuários: um, tão antigo quanto a própria cidade constituído pelos fundeadouros do rio Douro e outro, novo e inovador, que era o recém-construído Porto de Leixões. Sendo a Grande Guerra inovadora em muitos aspetos dos conflitos navais, como o uso de submarinos, navios de guerra com artilharia de fogo rápido, torpedos e sistemas de comunicações, como a TSF, mas usando táticas tradicionais como o bombardeamento naval a aglomerados urbanos, a cidade do Porto e seus arredores, grosso modo entre S. João da Foz e Matosinhos, era assim vulnerável a vários tipos de ataque naval que poderiam ir do bombardeamento à tentativa de desembarque de tropas inimigas. A ordem de fortificar as zonas portuárias da Cidade do Porto, 12 de Março de 1916 só ocorre três dias depois da declaração de guerra da Alemanha a Portugal, a 9 desse mês. Mas os materiais que são destacados para a defesa do Douro e Leixões, sobretudo artilharia pesada, de que fariam parte modernos Obuses de 15 cm Schneider-Canet-Du Bocage, possivelmente das baterias de obuses de campanha do Regimento de Artilharia 6 (Quartel na Serra do Pilar) com um alcance de 8 km, peças do Modelo Armstrong, de 15,2cm, que teriam sido desaparelhadas de cruzadores da Marinha de Guerra, o lançamento de redes de malha metálica no molhes de Leixões e o destacamento de draga minas da Marinha leva a crer que os preparativos já se encontravam em marcha. A importância das instalações portuárias da Cidade do Porto também se releva pelo facto de aí se ter instalado a Base Naval Francesa de Leixões, o que atesta a valência estratégica da costa portuense no apoio ao tráfego de guerra neste sector do Atlântico, visto que mais a Norte, os portos mais importantes, como Vigo e Corunha, eram neutros, mas na entrada para o Mar Cantábrico os navios aliados, civis ou militares eram aí atacados, com frequência pela força de submarinos alemã, ao largo do Cabo Finisterra. Para além de aspetos relacionados com a requisição de navios para a defesa portuária e a afinação da cronologia de defesa do porto, interessa-nos saber como estava preparado o Porto para a sua defesa, nomeadamente naval, no período que se situa entre Agosto de 1914 e Março de 1916, tendo como pontos de partida a análise das unidade de guarnição militar da cidade, tanto do Exército como da Marinha de Guerra e o facto de ter de contribuir para um esforço de guerra não declarada nas colónias africanas, mobilizando tropas e meios para as expedições a Angola e Moçambique.

GOMES, DANIEL

O Cais de Pidjiguiti como factor mobilizador e de criação da nação na Guiné-Bissau.

Palavras-Chave: Pidjiguiti, Guiné, Guerra de Libertação

Resumo: Os “ventos de mudança” que emergiram nos finais da Segunda Guerra Mundial chegaram também às colónias portuguesas em África, ao contrário do que admitia oficialmente o regime. Com a independência de grande parte do continente nos inícios dos anos sessenta, com o fim dos impérios coloniais inglês e francês, os movimentos de libertação das colónias portuguesas encontraram nos seus vizinhos, recém-independentes, o espaço ideal para lançar os primeiros ataques políticos e, depois, militares ao espaço colonial português.

No caso da Guiné, então com a denominação de Guiné «Portuguesa», durante os anos cinquenta proliferaram no Senegal (independente desde 1960) e na República da Guiné (independente desde 1958), proliferaram pequenos movimentos ou partidos nacionalistas que, através de alguma mobilização entre população proveniente da colónia portuguesa, procuraram destacar-se na vanguarda da luta anticolonial. Dos vários grupos que hoje aparecem referidos, destacaram-se dois: o Movimento de Libertação da Guiné (MLG), dirigido por François Mendy (que mais tarde seria o principal movimento da Frente de Libertação e Independência Nacional da Guiné – FLING); e o Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC), liderado pelo Engenheiro Amílcar Cabral.

Segundo as fontes oficiais do partido, o PAIGC terá sido fundado em Setembro de 1956, em Bissau, contudo, mais recentemente, Julião Soares Sousa defende que Cabral apenas terá fundado o PAIGC em Setembro de 1959, precisamente quando passou em Bissau, depois dos acontecimentos que iriam marcar todo o ideário da luta armada e da criação da nação bissau-guineense: o massacre do cais de Pidjiguiti, a 3 de Agosto de 1959.

Apesar de este não ser um acontecimento único – já em 1953, em São Tomé e Príncipe, as forças coloniais haviam reprimido uma revolta dos nativos pela força – o massacre dos estivadores em greve do porto de Bissau, reivindicado pelo PAIGC e pelo MLG, acabou por motivar Amílcar Cabral, segundo Julião Sousa a fundar o partido e, de certeza, a perceber que apenas através da luta armada seria possível emancipar os guineenses.

Neste sentido, Pidjiguiti estará presente em duas grandes fases da luta pela independência, levada a cabo pelo PAIGC. Em primeiro lugar, como um dos principais elementos de mobilização da pequena burguesia urbana de Bissau, comumente ligada aos trabalhos da pequena administração pública. Em segundo, Pidjiguiti foi desde então comemorado como símbolo da nacionalidade guineense, ainda hoje como o «dia dos mártires da colonização».

Num território com uma complexidade étnica que, desde sempre, foi obstruindo a criação do sentimento de nação, o PAIGC, como movimento nacionalista, procurou encontrar nos símbolos, nos heróis e na própria luta de libertação, os elementos unificadores do nacionalismo guineense, contexto onde o Massacre de Pidjiguiti se configurou como um dos mais importantes acontecimentos.

Assim, é a partir de toda esta relação simbólica entre o Porto, a Guerra e a Nação na Guiné colonial e, depois, na Guiné-Bissau, que procuraremos desenvolver a nossa comunicação.

GRUSKA, ANNY

Análisis del bloqueo de Cádiz y de la Isla de León (1810 -1812), a partir de los partes de los Vigías del Ejército napoleónico situados ante Cádiz y en los puertos de su Bahía

Nos proponemos estudiar el bloqueo de Cádiz y de la Isla de León por el ejército napoleónico (1810-1812), durante la guerra de independencia española, a partir de los informes existentes en los archivos del ejército, de los Vigías situados frente a Cádiz y en los puertos ocupados por el 1er cuerpo del Ejército del Sur en España.

En esas fuentes, que no han sido nunca investigadas, se relatan los acontecimientos mas notables de la rada y de la Bahía de Cádiz : entradas y salidas de los buques militares y de comercio; fuerzas navales presentes. Las informaciones contenidas en esos documentos serán cruzadas y puestas en perspectivas con otras, encontradas en distintas fuentes o relatos de esa época (correspondencias, informes y diarios de los diferentes actores del 1er cuerpo, y del Ejército del Sur; listado de las tomas hechas por los

corsarios al servicio del ejército francés; Memorias, etc.), con el objetivo de especificarlas y comprobar su veracidad.

El examen minucioso de los datos consignados por los Vigías durante la duración del bloqueo, permitirá analizar de manera precisa los diferentes elementos del bloqueo del puerto de Cádiz: abastecimiento en subsistencias, en mercancías, en tropas, movimientos de las flotas, actividades corsarias.

1) Después de una breve presentación de la situación local a la llegada de las tropas imperiales (reseña histórica del bloqueo; importancia económica, militar y política del puerto de Cádiz; beligerantes y alianzas; fuerzas navales y terrestres presentes en la bahía), expondremos los datos geográficos de esta zona (configuración y diferentes puertos) y sus datos hidrográficos.

2) Un inventario de los buques de guerra y de comercio, de cualquier tonelaje, mencionados en los informes, será realizado, indicando su bandera y detallando sus características y su carga.

3) Los puertos de procedencia y de destino, de esos buques, serán identificados y localizados; su función en el conflicto será precisada y desarrollada. En el campo militar, estudiaremos el papel estratégico de los importantes puertos de Lisboa y Gibraltar, y el papel menor de otros puertos andaluces no sometidos a los franceses; en el campo del intercambio comercial del puerto gaditano, pondremos de manifiesto sus relaciones con los puertos de las colonias españolas, de Estados Unidos y de Europa, también con los puertos españoles que comercian con Cádiz, cabotaje de proximidad, regional o nacional.

Este trabajo nos permitirá analizar el bloqueo de Cádiz bajo un nuevo ángulo. La observación durante toda su duración presenta un gran interés, ya que posibilita, a partir de su definición, la toma en consideración de las constantes y variables de la importante red de puertos cuyo nudo es el puerto de Cádiz, sistema portuario que le sirve de apoyo para contrarrestar el bloqueo imperial tanto en el campo militar como en el de los intercambios de mercancías. El examen de ese proceso es fundamental para explicar la evolución de los acontecimientos del bloqueo.

Para concluir, este estudio abarcará la noción estratégica del bloqueo - marítimo, naval y terrestre. Intentaremos discernir la paradoja del bloqueo de Cádiz, bloqueo terrestre de una plaza completamente abierta al mar.

3 palabras clave: bloqueo / Cádiz / sistema portuario.

HOUOT, CLOTHILDE

“From the ‘Battle of Aqaba’ to the Second World War. Aqaba in the British Imperial Defence System of the Middle East”

Keywords: Port, British Imperialism, Military Strategy

“For months Akaba had been the horizon of our minds, the goal”. These were the words Lawrence of Arabia used in his famous autobiographical work *Seven Pillars of Wisdom* to show how important the seizing of the small port of Aqaba, at the head of the Red sea, was for the war against the Ottoman Empire. It was indeed a crucial moment for the Middle-East campaign during the Great War. While Britain became in charge of the administration of the territory of Palestine and Iraq in 1920 through the League of Nations mandates, Transjordan only came into being a few month later following a “series of political accidents”. In Aqaba, a small British military base had been since set up and provided with an aerodrome. When the Emirate of Transjordan, under the British tutelage, was officially declared, the future of Aqaba was still uncertain and the actual southern part of Jordan i.e. the region of Ma’an and Aqaba was only added to the territory in 1925. But, for the entire period of the mandate, Aqaba remains a bone of contention between the neighbouring Saudi Arabia, Britain and Transjordan, especially because of its tactical geographical situation. This paper will focus on the integration of Aqaba, the little and only port of Transjordan, in the imperial defence system that Britain established in the Middle-East between the two World Wars. So far, no historical studies attempted to consider the military role of the seaports of the Middle-East preferring to concentrate on the economical and trade aspects. This approach aims to link maritime history with war, imperial and colonial studies. This paper therefore suggests to explore this topic by focusing on one port that became famous through David Lean’s movie, *Lawrence of Arabia* and known today almost only as a seaside resort. Emphasizing on the interwar period allow to explain how Aqaba was turned from a “small fishing port” that played a important part in the Great War to an alternative route to the Suez Canal that Britain needed to develop and secure at all prices. Compared

to the most strategical Suez Canal or even to the Iraqi port of Basra, Aqaba, who happens to be relatively landlocked, seemed then to be rather secondary in the British imperial defence scheme. However, it is especially this remote and protected situation, at the head of the Red sea, which gives the port its strategical interest. During the mandatory period and more intensively during the Second World War without asking the Transjordanian government, almost all the work done in Aqaba was of military nature. Aqaba gives us an uncommon example of a port which was entirely included in the defence system of the British Empire and built up as a military base in this idea but which was never really used as the rear base that the British were expected it will become. Nevertheless, this port remained central for Britain who maintained its troops years after the war and foremost after the independence of Transjordan in 1946.

LIMA, GEÓRGIA

Porto de Santos e Segunda Guerra Mundial (1939-1945)- mudanças de um cotidiano

Palavras-chave: Porto de Santos; Segunda Guerra Mundial; cotidiano

O porto brasileiro da cidade de Santos, no Estado de São Paulo, sempre desempenhou um importante papel económico e social no país. Participou intensamente, por exemplo, de ciclos económicos, como o do café e o do açúcar, de comercializações e tráficos de escravos e de recepção de imigrantes de diversas origens. Com o advento da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o referido porto foi palco para fatos curiosos e marcantes do cotidiano da cidade de Santos.

Nesse período, houve o desenvolvimento de atividades de espionagem, que envolvia serviços de inteligência tanto por parte dos países do eixo como pelos países aliados. Entretanto, a espionagem nazista é a mais conhecida por ser objeto de muitas pesquisas. Para este fim eram utilizados civis e empresas alemãs sediadas na cidade. Dentre as pessoas jurídicas, destacam-se o banco *Transatlântico*, a companhia de navegação *Herm Stoltz e Cia* e a empresa relacionada com exportações de café *Theodor Wille & Co*. No que se refere aos civis podem ser citados *Otto Braun* e *Niels Christian Christensen*. Utilizava-se meios como imprensa, escolas, relações com consulados, comércio de commodities e estações de rádio.

Por outro lado, o porto em análise foi alvo de recepção de inúmeros estrangeiros, que trouxeram consigo a culinária, os costumes, os movimentos artísticos e outros fatores. A exemplo disso, podem ser citados os navios de cruzeiro como o alemão *Windhuk* e o italiano *Conte Grande* atracaram de forma forçada no porto de Santos no princípio da Segunda Guerra Mundial.

O *Windhuk* trazia mais de duzentos tripulantes e atracou no porto de Santos em 1939. Assim que o Brasil começou a participar da guerra supracitada, em 1942, todos foram presos e levados a fazendas, cujas estruturas se assemelhavam aos campos de concentração. Com o fim do conflito, em 1945, tiveram a sua liberdade. Muitos tripulantes contribuíram para o enriquecimento da gastronomia na região, sendo que alguns investiram em restaurantes e bares como o bar *Heinz*, o restaurante *Hirondelle* e o bar *Windhuk*. A maior parte destes estabelecimentos existem até os dias de hoje.

Em 1940, por sua vez, o transatlântico italiano *Conte Grande* chegou ao porto de Santos, trazendo por volta de 300 passageiros e mais de quatrocentos tripulantes. Muitos migraram para outras cidades do Brasil e outros permaneceram em Santos. Da mesma forma que o *Windhuk*, alguns tripulantes contribuíram para a variedade gastronómica da região, como também para instalações hoteleiras, a exemplo do *Palace Hotel* que foi criado por *Sebastiano Appi*.

Neste sentido, observa-se que o porto de Santos foi um cenário de fundamental importância para as mudanças que surgiram no cotidiano da cidade de Santos ao longo da Segunda Guerra Mundial. Permitiu também que tais mudanças e diversificações culturais fossem levadas para diferentes pontos do território brasileiro.

A Marinha Mercante portuguesa na Grande Guerra. Os comboios a navios mercantes

Esta comunicação tem como objectivo principal analisar o sistema de comboiagem, utilizado durante a Primeira Grande Guerra, demonstrando todos os processos inerentes ao mesmo, bem como o papel que este desempenhou e os seus resultados.

Com o eclodir do conflito, as várias nações começam a organizar as suas forças para partirem para o "palco de guerra", optando grande parte delas, pelo transporte marítimo das suas forças bélicas. Em 1916, Portugal juntar-se-ia ao conflito optando pelo mesmo sistema de transporte das suas tropas.

A frota marítima de Portugal era diminuta, mesmo com a apreensão levada a cabo, dos navios alemães surtos em portos portugueses. Alia-se a este factor a inoperabilidade de muitos dos navios, que tiveram que sofrer alterações e alguns mesmo adaptados a navios de guerra.

O ano de 1916 é marcado pelo incremento sem precedentes de guerra no alto-mar, através do exponencial aumento de ataques de submarinos. Tornava-se demasiado perigoso um só navio levar a cabo uma missão, sem escolta. É adoptado o sistema de comboios a navios, sistema esse que trouxe grandes benesses a Portugal.

Os comboios a navios tinham como principal objectivo a salvaguarda da carga (humana ou material) que os navios pertencentes aos mesmos levassem a bordo. Consistiam num número de barcos relativamente grande e contavam sempre, no mínimo com 2 navios de guerra que fariam a patrulha.

Este novo modelo de viagens abriu novas portas aos Aliados e permitiu que os mesmos tivessem grande vantagem sobre as forças do Kaiser. O sistema permitiu que as relações entre o Almirantado Inglês e a Divisão Naval de Lisboa cooperassem entre elas, de modo a levar a bom porto a carga.

Durante o conflito bélico 132 navios mercantes foram comboiados sob jurisdição portuguesa, navios estes que levaram membros do C.E.P., material de guerra e víveres. É inegável que os comboios fornecidos aos navios mercantes portugueses que na altura serviam a nação foram essenciais para o sucesso das viagens marítimas que permitiram assim, amenizar os estragos tremendos que a Flandres causava aos portugueses.

É minha proposta discutir: **a)** a Marinha Mercante portuguesa antes da entrada de Portugal no conflito; **b)** a apreensão dos navios alemães surtos nos portos portugueses; **c)** a organização naval para o conflito e transporte de tropas e materiais; **d)** relações com os aliados; **e)** comboios a navios mercantes.

Palavras-chave: Primeira Guerra Mundial; Marinha Mercante; Comboios a navios.

NOFFICIAL, SÉBASTIEN

Military ports and Parliament in France, 1871-1914

Key words: Military ports, Parliament, parliamentaries

Military ports are subject of military study but also political study. Their organization answered to military objective as political reasons. These reasons could be locals or nationals. French naval bases were an exemple for this relation between political and military stakes. All along this time, French parliament was the middle of conflicting influences about evolution of military ports.

Political objectives of the french parliamentaries about navy were differents. But two chieives leanings seemed exist. First, liberals deputies wished a less expensive navy. According to these deputies, this navy could be as powerfull or not than at that time, but it couldn't be expensive for each ships. So, navy had to reform its administration and its naval bases. It had to rethink the organization of work in arsenals. Then, supporters of a french navy able to persuaded British navy to not attack France worked too to a reform of the french naval bases. As Liberals, they wished a navy and some military ports more efficient to accomplish its work. Anyway, a large majority of french parliamentary whished a reform of the organization of military ports and arsenals.

Against this intention more or less important of the french parliamentary, deputies and senators from the five french military ports organized themselves during all this time in order to defend their common interests. They defended the orders of ships to the five arsenals against the orders to private industry. They also defended the workers's claim; workers were their constituents. In this aim, a « group of the

deputies from the military ports », shorted in « group of the ports » was created in the Lower House, the Chamber of Deputies. It was a real lobby. This lobby tried to introduce in the heart of decision-making process: the parliamentary commissions. However, this defense of the interests of the military ports weren't ever a common work. First, characters of deputies seemed to delay the organization of the « group of the ports ». Then, all ports hadn't necessary the same interests according to the time and solidarity between parliamentaries seemed to be variable. Lorient and Rochefort defended their own existence; Cherbourg was developed against England.

So, it's these games of influence inside the French Parliament about military ports from 1871 to 1914 that we suggest to study.

PAPADOPOULOS, PANAGIOTIS

THE IMPORTANCE OF THE PORT OF SALONIKA IN THE GERMAN INVASION OF GREECE IN 1941

Key Words: Salonika, Wehrmacht, Yugoslavia, Greece

The port of Salonika and its hold was one of the main factors that affected the Balkan Campaign of the Wehrmacht in April 1941 that resulted in the occupation of Yugoslavia and Greece by the Axis Powers. The port's strategic character was a key element in discussions during planning and negotiations in which both warring sides proceeded.

The Germans needed the Yugoslavs to stay neutral in the impending conflict. To entice them they kept offering them the port of Salonika, with Mussolini's approval who wanted at first to occupy the port, the only possible exit of Yugoslavia in the Aegean Sea. Hitler mainly wanted to prevent by all means the installation of a British bridgehead in Continental Europe. For that reason he decided to evict them from Greece in order to proceed uninterruptedly to the clash of the Titans against the Soviet Union. The tranquillity in the Balkans had to return back to the period before Mussolini's flippant attack against Greece in October 1940.

The Allied Forces (Greeks, Australians, New Zealanders, and British) that were deployed to meet the German divisions and especially the British political leadership had in mind the creation of a Balkan warfare front with Salonika as a key strategic point and place of disembarkation. That was something similar to the front that helped the Allies to win the First World War, with Yugoslavia as a necessary participant. At the end of February, military meetings were organised between Greeks and British senior officer in order to create the most effective defensive plan against the impending German invasion of Greece through Bulgaria. But they faced a serious problem as it could not be clarified the attitude that the Yugoslav government would keep and whether they were likely to come out again on the side of the Allies. With Yugoslavia by their side, the Allied Forces had at all costs to keep the port of Salonika and the general area of East Macedonia under their control since it was the main source of supply of Yugoslav forces.

Finally, the Yugoslav government was not convinced of the Allies' plans and signed the Tripartite Pact with the Axis Powers. However, it was overthrown two days later, making Hitler to include "the crash of the Yugoslav state as an entity", as Hitler himself said, to the operations in Greece. The invasion of the two countries began on April the 6th and despite the initial containment of the German forces in the Greek-Bulgarian border, the collapse of the Yugoslav army resulted that in less than three days German troops through Yugoslavia arrived at the verge of Salonika, resulting to the capitulation of Greek forces in the region and the beginning of the end for the Coalition Forces in Greece.

This study, based on multilingual literature, aims to highlight exactly the significance that the port of Salonika had to the rivals concerned. Moreover, it aims to consider the military defensive tactics which were followed in Greece with the unquestionable defence of this city and in long-term time the design of a Balkan front, their weaknesses and possible alternatives in case of abandonment of Salonika to the Germans and retreat in southern lines of defence.

“Esses Infelizes Vencidos”: os Refugiados Bóeres na Imprensa Periódica Portuguesa

A segunda guerra anglo-bóere (1899-1902), nascida das quezílias entre Inglaterra e as Repúblicas sul-africanas, é de especial interesse pelo papel fundamental que Portugal teve no seu desenrolar. No caso vertente, a comunicação aqui proposta focará a chegada dos refugiados sul-africanos (entre Março e Junho de 1901), vindos de Lourenço Marques, a bordo dos navios *Benguela*, *Zaire* e *Afonso de Albuquerque*, a Lisboa.

Cumpre recordar que, em consequência da grave crise económica que havia desabado sobre o país após o *Ultimatum* de 1890, conjuntamente com a possibilidade da repartição do império colonial português entre Inglaterra e Alemanha, Portugal procurou, por meio de Luís Maria Pinto de Soveral (1855-1922), Marquês de Soveral, e do Rei D. Carlos I (1863-1908), à custa das Repúblicas bóeres, reavivar as relações entre as casas reais portuguesa e britânica. A estratégia de reaproximação à Inglaterra, combinada com o ódio nacional aos bretões, debilitaria, em larga medida, a Monarquia portuguesa. Neste contexto, a emergente cultura republicana – capitalizando o fervoroso patriotismo que inundou o país na Primavera de 1890 – iria mitificar o povo de Paul Kruger (1825-1904), disferindo vigorosos golpes à cooperação da Coroa lusa com Inglaterra.

O quadro no qual se insere, no leito da sua morte, a Monarquia Constitucional, aliado ao descontentamento generalizado, foi responsável por uma crescente politização da imprensa. Assim, debruçar-nos-emos sobre um grupo de artigos publicados (ao longo dos meses de Março e Abril de 1901) em dois dos jornais de maior circulação na época: *O Ocidente* e *Vanguarda*.

O discurso adoptado pela imprensa periódica portuguesa, relativo à chegada dos refugiados transvalianos e oranginos a Portugal, reflecte o imaginário colectivo de um povo que havia sido política, económica e militarmente humilhado pela “pérfida Albion”. No entanto, como teremos ocasião de demonstrar, as imagens do “Outro” bóere em *O Ocidente* (afecto ao regime monárquico) são distintas das representações veiculadas no diário *Vanguarda*, de orientação republicana. Desta forma, o presente estudo tem como objectivo primordial expor por que meios os periódicos sob exame, ao relatarem o mesmo acontecimento, no mesmo contexto histórico-social, produziram narrativas substancialmente diferentes, o que se justifica pelo panorama político no qual se inserem e pelos horizontes de expectativas dos seus leitores.

Palavras-Chave: Guerra Anglo-Bóere; Refugiados; Imagologia.

VOGLER, PHILIPPE

Port Arthur as a Symbol of Modern Siege Warfare (1904/05)

The tsarist empire has always struggled for an all-year ice-free port, because its geographical disadvantage created an inconvenient strategic situation. It decreased the mobility of the Russian fleet dramatically. An opportunity for the Russians to reach their aims occurred after the Sino-Japanese War and the revision of the Treaty of Shimonoseki in 1895. The Chinese leased Port Arthur and the Liaodong-peninsula to the Tsar. Together with the expansion of the Trans-Siberian Railway, this was one reason for the outbreak of the Russo-Japanese War, due to which Russian and Japanese imperial intentions collided.

This war, often named “World War Zero”, demonstrated the cruelty of the new way of fighting. Both belligerents used modern technology like torpedoes, telegraphy, quick-firing guns and improved artillery. Well known is the attack on Port Arthur in the night from February 8th to 9th in 1904. Most fighting was done by Torpedo-craft and some Russian warships got badly damaged. This first battle was not the only combat around the important harbour. The siege of Port Arthur lasted 154 days, from August 1904 to January 1905. In this period, nearly a hundred thousand people were killed in the trenches. For the first time in history, the modernized warfare showed its destructive efficiency. The excessive use of siege-artillery, machine-guns and the cult of the offensive lead to this high number of casualties, so that this battle can be in some ways compared to the later combats at the Somme or Verdun.

The proposed presentation will outline the history of Port Arthur with a special interest to the fighting around the city in the Russo-Japanese War; especially the fortifications and armaments will be shown to highlight the importance of harbour cities during a modern war. The research is based on the original documents of both sides and some reports of soldiers which took part in the fighting on this special battleground, like the famous "*Human bullets*" by Sakurai Tadayoshi.

This port became a symbol for the first mechanized war in history. To cope the importance of this space, Dr. Frank Jacob (City University of New York) and I are currently working on a monograph, which will be published in 2015 and my presentation will highlight some of our research results.