

ARQUEOLOGIA EM PORTUGAL

150 anos



ASSOCIAÇÃO
DOS ARQUEÓLOGOS
PORTUGUESES
1863-2013

Patrocinador oficial
FUNDAÇÃO MILLENIUM BCP

Coordenação editorial: José Morais Arnaud, Andrea Martins, César Neves
Design gráfico: Flatland Design

Produção: DPI Cromotipo – Oficina de Artes Gráficas, Lda.
Tiragem: 400 exemplares
Depósito Legal: 366919/13
ISBN: 978-972-9451-52-2

Associação dos Arqueólogos Portugueses
Lisboa, 2013

O conteúdo dos artigos é da inteira responsabilidade dos autores. Sendo assim a Associação dos Arqueólogos Portugueses declina qualquer responsabilidade por eventuais equívocos ou questões de ordem ética e legal.

Os desenhos da primeira e última páginas são, respectivamente, da autoria de Sara Cura e Carlos Boavida.

Patrocinador oficial



Apoio institucional



A PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA DE CASCAIS: O MODELO DE INVESTIGAÇÃO E DE GESTÃO DO LITORAL

Jorge Freire / Centro de História Além-Mar da Faculdade Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / jorge.vfreire@gmail.com

António Fialho / Câmara Municipal de Cascais / antonio.fialho@cm-cascais.pt

RESUMO

O conceito de paisagem Cultural Marítima é, na arqueologia subaquática portuguesa, de discussão muito recente. Com este artigo pretendemos analisar parcialmente o impacto que este tipo de abordagem tem numa costa que é fortemente recortada e num litoral que é morfologicamente complexo, pois têm influência do Oceano Atlântico e do Estuário do Rio Tejo. O litoral de Cascais, localizado junto a Lisboa, é espaço que pretendemos confrontar com este paradigma epistemológico. As relações e as redes entre o homem e os vestígios do passado náutico, directos e indirectos, são perspectivados na *longue durée* e numa abordagem espacial de zonas de transporte.

ABSTRACT

The discussion of the Maritime Cultural landscape concepts is, in Portuguese maritime archaeology, very recent. In this work we present the research impact that this type of approach can lead to, in the heavily diverse and morphologically complex Cascais' coastline. A shoreline shaped from influences of the Atlantic Ocean and the Tagus River estuary. The seaside town of Cascais, located next to Lisbon, is the epistemological paradigm of this approach. These relationships and networks between man's direct and indirect cultural heritage traces, are planned in the *longue durée* and spatial approach transport areas.

O objectivo deste artigo, inserido numa investigação mas lata, têm uma dupla perspectiva: em primeiro lugar, continuar a fornecer ao Projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais um substrato epistemológico para a gestão do litoral, enquanto espaço cultural marítimo; e, em segundo lugar, procura dar uma maior abrangência aos dados recolhidos no litoral. Em bom rigor, tem como finalidade permitir uma nova abordagem às questões arqueológicas, mas também potenciar novas áreas de investigação. Com este tipo trabalho procuramos também contribuir para a protecção dos sítios arqueológicos subaquáticos identificados, nomeadamente na sua valorização científica e patrimonial, dando particular ênfase às actuais questões de reordenamento do território (Freire, 2012: 12). De facto, como a erosão costeira e o desenvolvimento urbanístico do litoral têm vindo a tornar-se uma preocupação efectiva, este tipo de estudo contribui com uma nova base científica e técnica para as polí-

ticas de ordenamento do litoral (Ford, 2011: 763). É, objectivamente, uma investigação continuada e orientada para a arqueologia costeira (Paddenberge e Hession, 2008: 150), onde a paisagem marítima não é representada como uma planície estéril de azul cativante repleta de naufrágios históricos mas na multiplicidade dos elementos directos e indirectos pertencentes à navegação e à ocupação humana do litoral: “*the whole network of sailing routes, with ports, havens and harbours along the coast, and its related constructions and other remains of human activity, underwater as well terrestrial*” (Westerdahl 2008: 212). As Paisagens Culturais Marítimas abordam múltiplas questões que se centram nas *continuidades e dinâmicas, aspectos sociais, e percepções mentais e naturais* de uma região que, no caso da costa de Cascais, é de utilização milenar. Propomos neste pequeno trabalho a análise desta região numa lógica de *zona de transporte* na perspectiva de *longue durée* (Rönby 2007: 65) e de *transit points* (Westerdahl, 2006: 339-341).

ZONAS DE TRANSPORTE

O actual desenvolvimento da Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais parte da condição de que o litoral é um espaço de *zonas de transporte* (*transport zone*) que condiciona a capacidade de navegação e a construção de formas de orientação (Westerdahl, 1999: 135-143)

A hipótese de *zonas de transporte* possui uma essência profundamente cultural dos corredores de transporte, das rotas e da organização, que expressa melhor a prática social, os hábitos sempre em mudança e os mapas mentais; na verdade, um campo social dos que utilizam este espaço. Devemos compreender esta hipótese como cultura marítima que, em boa parte, é também um gesto de resposta à natureza.

Nesta perspectiva, o conceito de zona de transportes pode muito bem ser usado de forma dinâmica, para cobrir algumas das mais complexas interações entre natureza e a cultura. Os elementos da natureza estão relacionados com a cultura através do contexto hidrográfico e dos pontos de trânsito. Esta realidade de transporte tem implicações óbvias, nas imagens do mundo e no espaço em que estamos a trabalhar, sendo necessário atribuí-lhe uma dimensão antropológica e cognitiva (Freire, 2012: 73-89).

A manipulação desta zona é determinada de forma correspondente a uma lógica de interpretação em rede, partindo dos elementos que melhor caracterizam a paisagem e que melhor definem esta dicotomia terra-mar.

O registo desta zona é estabelecido, em primeiro lugar, pela condição natural em que insere, sustentada pela história da antropização costeira e pela proliferação de contextos subaquáticos. Estas zonas são, obviamente, mitigadas mentalmente por via da cartografia, dos *roteiros marítimos e das práticas populares* (Ransley, 2011:879-904). Alguns destes documentos foram utilizados para ilustrar o padrão da *zona de transporte* (Westerdahl, 1999: 135-143), principalmente, para confrontar com os bens arqueológicos e históricos.

ZONA DE TRANSPORTE ESTUARINO

A zona de Carcavelos faz parte do conjunto hidrográfico da entrada do Tejo. Do ponto de vista da hidrodinâmica, esta área é fortemente afectada, sobretudo no período da vazante. Ao contrário dos locais da Guia ou do sítio arqueológico subaquático *Thermopylae/*

Pedro Nunes, que são unicamente influenciados pela hidrografia da embocadura do Estuário, esta zona não só é influenciada como influi directamente na acção dentro do Estuário do Tejo. Os mergulhos aí realizados, principalmente, na Ponta de Rana, sofrem desta realidade estuarina, que prejudica e condiciona a imersão para o registo arqueológico.

A Ponta de Rana é um pequeno promontório cujo fundo subaquático é composto por um longo planalto rochoso. Situado num dos vórtices gerado pelo estrangulamento da embocadura do Tejo, as zonas da Parede e de Carcavelos apresentam, em determinados momentos da maré, uma corrente marítima intensa dificultando os trabalhos que aí se possam realizar. Para além da corrente marítima intensa provocada e gerada pela proximidade do Estuário do Tejo, o facto de estarmos a pouca profundidade expõe-nos directamente à força gerada pelo vento sobre a superfície. Assim, qualquer que seja intervenção nestas zonas terá que ter em conta esta conjuntura: a influência do estuário do Tejo – correntes e amplitude de maré – assim como, a direcção e intensidade do vento.

O número de naufrágios históricos registados ascende a perto de uma centena de acidentes. A maior evocação nas fontes é a perda nos cachopos, seguindo a referência a Ponta de Rana e, finalmente, São Julião da Barra. A documentação revela a ocorrência frequente de naufrágios, desde pelo menos o século XVI. As mesmas fontes indicam também a sua diversidade cultural, com registos relacionados com navios portugueses, espanhóis, ingleses, franceses e germânicos.

Entre 1976 e 2012, foram recolhidos perto de 2616 artefactos da proximidade de São Julião da Barra. A expressão quantitativa deste espólio é dividida por 57 % de metais, 23 % de cerâmicas, 17 % de materiais orgânicos e 1 % dos restantes grupos (rocha, materiais osteológicos e vidros). Dentro dos metais, a prata (Ag) assume a maior relação com 50 % dos artefactos, seguindo-se o chumbo (Pb), com 23 % e o cobre (Cu), com 18 %. O ferro (Fe) tem 1 %, enquanto o ouro (Au) e o latão têm uma representatividade residual. Os tipos com maior recolha foram, sem dúvida, os numismas, com aproximadamente 600 exemplares recolhidos. As balas, em chumbo, representam perto de 300 exemplares. Merece, igualmente, destaque a pregadura, com 100 exemplares em cobre e cerca de 76 em bronze. Dos objectos recolhidos, a *tsuba*, os peitorais, os astrolábios, os compassos e os conjuntos de medidas são, inequivocamente, os objectos

de maior valor patrimonial e museológico. No caso das cerâmicas, a vidrada é a mais expressiva (44 %), seguindo-se a cerâmica comum (23 %), as porcelanas (21 %) e a faiança (12 %). Por fim, nos materiais orgânicos a esmagadora maioria são caroços de fruta (87 %), a pimenta (4 %), tal como o coco e a cana (Gráfico 3). O estudo preliminar do espólio efectuado por José Bettencourt (Freire, Bettencourt e Fialho, 2011) permitiu-nos correlacionar alguns dos artefactos aos naufrágios do *Royal Navy HMS Kingfisher* e a navios portugueses vindos do Brasil.

Registados, *in situ*, estão 83 evidências, entre canhões, âncoras e destroços de navios distribuídos espacialmente, em torno da fortaleza até uma profundidade de 10 metros (Freire, Bettencourt e Fialho, 2011).

A geografia do risco de naufrágio, na entrada da embocadura do Tejo, é indirectamente referida pelas fontes escritas como nos *Discursos* de Leonardo Turiano. Observado no espectro cartográfico desta obra, alimentado pela cartografia do século XVI ao século XX, obtemos dados sobre as *conhecenças* para entrar e sair do Tejo. A variação desta amostra conduz-nos nos momentos das alterações sedimentares do sítio, mas também na volatilidade das zonas de acidente. A carreira de Gião ou a de Santo António da Barra ficou conhecida pela dificuldade em navegar mas, mesmo assim, era mais operativa para as embarcações de época moderna. Num primeiro momento, por volta de 1590, temos como orientação *Santa Marta* com a *Guia* para Oeste; *Cabra Assada* (serra de Sintra) com um *Moinho* para Norte; o *Baluarte de São Filipe* com a praia de *Oeiras* para Nordeste.

Para concluir, os enfiamentos, no alvor do século XVII as marcas de navegação em terra mudam, sobretudo para fugir à sedimentação temos como rumo *Marta-Guia* com o *Bugio*, sentido Oeste-Este; *Cabra Assada* com o *Moinho* para Norte, e *Baluarte de São Filipe* com o *Forno* (Praia da torre) para Nordeste. Deste momento, registado pelo arquitecto italiano, sobressai a prática continuada, ainda hoje, de utilização do enfiamento de Santa Marta – Guia com o *Bugio* (Oeste-Este); *Boa viagem* com a *marca da mama* (Nordeste) para navegar dentro e fora do Tejo (Freire, 2012: 73-89) (Figura 1).

ZONA DE TRANSPORTE DE TRANSIÇÃO

Alinhando o enfiamento de Santa Marta - Guia pensamos numa outra zona que foi alvo de registo arqueológico. Geograficamente é uma enseada orientada

no sentido Norte/Oeste, protegida dos ventos dominantes, mas exposta aos ventos de Sul. A hidrografia atribui a esta zona o limite do estuário do Tejo, sofrendo por isso a sua influência. A morfologia de fundo é variável, a partir da batimétrica dos 5 metros, entre as grandes planícies de areia e fundo rochoso. Junto à linha costa, o fundo apresenta-se geralmente rochoso, vítima da acção de desgaste da falésia.

Aproximando-nos das pré-existências, observámos *in situ* destroços de dois navios em ferro, âncoras em ferro e dois canhões de época moderna. Desta área foram recolhidos cepos em chumbo de âncora romana e uma âncora em pedra. Este espólio confere a este espaço uma baliza cronológica que recua à época proto-histórica.

Inserida na *Enseada da Maceira*, fértil em zonas de viveiros, é ainda hoje utilizada como local de pesca. O topónimo *pombeira*, entre outros, testemunha uma longa prática desta actividade. Na memória da toponímia também estão as referências a navios como *Pedra da Nau*; ou acções humanas, como a laje do *Ramil ou Ramela*. São também registo, ligações ao anterior concelho, como Pau Amarelo.

Novamente com base nos factos históricos, a Guia tem como arquivo 6 naufrágios, entre o século XVI e o século XX (Freire e Fialho, 2009: 10). Apesar de termos materiais arqueológicos enquadráveis na época moderna – canhões e âncoras – não é possível à luz dos actuais conhecimentos arriscar a proveniência cultural. Com menos incertezas estão os destroços em ferro, seguramente, de origem inglesa ou portuguesa. Neste caso, a lista de navios da época contemporânea reduzem-se a cinco: iate *Nova Esperança* (1879), *SS Earl of Dumphries* (1883), *SS Bemptom* (1889) e duas embarcações de pesca. A notícia do afundamento e, do subsequente relatório do acidente assente nos arquivos ingleses de Southampton, contribui para analisar este espaço como um local de transição entre o Oceano Atlântico e o Estuário do Rio Tejo.

Não deixa de ser curioso, no entanto, que, como forma de minimizar ou evitar os acidentes marítimos, ali tenha sido construído o mais antigo dos faróis portugueses como guia para entrar no porto de Cascais e/ou na embocadura do Tejo.

Nesta região, nem sempre é visível o perigo. Em épocas mais recentes, a ajuda à navegação foi reforçada com um novo farol – o de Santa Marta. Tanto um como outro, marcam a entrada da enseada, designada por baía de Cascais.

A cartografia dos achados sugere uma navegação antiga e uma ocupação permanente, ou semi-permanente, do porto, situado na baía de Cascais. Neste caso, temos que recuar a nossa problematização diacrónica à época romana para analisarmos a importância desta zona no contexto da cultura marítima. As ânforas dos tipos Haltern 70, Dressel 1-A, Lusitânia 2, e outras formas não identificadas tipologicamente, que se conservam na actual DGPC, recolhidas pelos navios de arrasto, na batimétrica dos 50 metros, foram por nós e por António Carvalho interpretadas, como uma evidência do percurso que era feito pelos navios romanos, ao longo da costa da Lusitânia (Carvalho e Freire, 2009). Contudo, resta-nos saber se, neste período, o porto de Cascais seria utilizado como porto de escala ou como porto de refúgio dos navios de grande porte. Temos poucas dúvidas sobre a utilização da baía como porto natural de pesca, em face da presença no lado poente da margem da Ribeira das Vinhas de uma fábrica de produção de preparados piscícolas, escavada parcialmente, em 1992, junto ao troço conservado da muralha medieval do castelo de Cascais, na Rua Marques Leal Pancada; bem como, da recolha de dois cepos de âncora em chumbo: um junto à praia da Duquesa e outro ao largo de Santa Marta. Na margem contrária da foz da Ribeira, no corte efectuado para construção do edifício dos aprestos, na Rua das Flores, foi recolhido um fragmento de fundo de ânfora do tipo Lusitana 2 (Diogo e Cardoso, 1992: 12). Todos estes dados permitem-nos supor que a baía de Cascais era, já na época romana, um ponto de intercepção dos dois “circuitos de navegação”, porque apresenta condições geomorfológicas para ter sido utilizada como um *hormos* de apoio à navegação de longo curso e, em simultâneo, como pequeno porto piscatório. Das situações portuárias referidas pelo *Itinerarium Maritimum* (Namaciano, *De reditu suo: It. Mar.*, 497-508) e o *Digesta* (DIGESTA XLIX, 15,2), a baía de Cascais pode ser classificada como uma *statio* porque se enquadra num conjunto de pequenos portos, mais ou menos abrigados, onde os navios podiam fundear com segurança, e que correspondiam a pontos de abordagem, já com alguma organização (Mantas, 2000).

Nas épocas seguintes, esta posição viu-se reforçada pelas construções fortificadas que lhe deram uma importância significativa enquanto porto do complexo portuário de Lisboa. Efectivamente, a rota milenar seguida pelos navios para entrar e sair da barra do Tejo é ainda hoje quebrada pela paragem junto

à antiga *statio* romana da baía de Cascais (Carvalho e Freire, 2009: 859), para abrigo, para desenvolvimento de actividades, ou para permitir a entrada do piloto da barra. Outros testemunhos dessa antiguidade serão arqueologicamente mais invisíveis, como o fundeadouro da baía, mas que são retratados e conservados na memória cartográfica e popular.

Se combinarmos os dados arqueológicos que dispomos, a identificação de 5 âncoras isoladas, entre a zona de Santa Marta e Cascais, apontam para essa evidência material (Freire e Fialho, 2009: 29-32; Freire e Fialho, 2011: 26-28). Na mesma zona dos achados, o *Plano Hidrográfico barra do porto de Lisboa* (1857) e o *Plano hidrográfico da Baía de Cascais* (1926) marcam os enfiamentos de aproximação ao porto, numa orientação que segue os pontos de apoio da Ribeira das Vinhas e da capela construída no Monte Peninha. Uma outra variação diz respeito ao enfiamento que liga a *ribeira das vinhas à casa de Luís Figueira* (Nordeste).

Não deixa de ser curioso, porém, a existência de um mapa, datado de 1922, que também retrata o levantamento hidrográfico da baía de Cascais, mas com duas nuances distintas da restante cartografia. A primeira é a posição de dois locais de fundeadouro, junto de Cascais, numa linha de enfiamento orientada ao ponto de apoio *casa de Luís Figueira* (Norte-Oeste). Mais peculiar se torna o segundo local para abrigo, na zona de São João Estoril, também ele com ponto de apoio, no *Chalet Bruno dos Santos* (Norte). Importante para análise é a intervenção arqueológica subaquática desenvolvida, em 2008, no âmbito de um estudo de impacto ambiental para a colocação de um recife artificial em S. Pedro Estoril. A prospecção sistemática efectuada numa área de 400 por 400 m, possibilitou a identificação de um conjunto de 5 âncoras em ferro, de tipologia e de tamanhos variados, em contexto de abandono ou de perda fortuita. Também é relevante o trabalho de monitorização a oeste desta área, cerca de 100 metros, realizada em 2011 no sítio arqueológico *Estoril 1*, que permitiu registar dois canhões e identificar três âncoras em ferro (Freire, 2012: 73-89) (Figura 2).

ZONA DE TRANSPORTE OCEÂNICA

Numa primeira síntese, a memória da navegação nas zonas orientais da costa de Cascais é evidenciada pelo registo de naufrágios e identificação arqueológica, apoiada nos elementos terrestres, fortes e faróis, mas muito pela cartografia.

A paisagem cultural da zona ocidental difere, pois esta é pressionada pelo corte topográfico muito mais acidentado por uma situação marítima atlântica, e por uma cartografia que já não privilegia as *conhecenças*. Não obstante, conserva o registo toponímico de uma costa hostil, perigosa e provocadora de naufrágios. Surgem em períodos históricos as narrativas lendárias de pirataria e as religiosidades. Povoam os contextos económicos que exaltam hoje a etnografia piscatória patente no museu do Mar Rei D. Carlos.

Dentro da nossa abordagem, esta zona da costa aclama o misticismo que é profusamente aceite e estudado nos levantamentos efectuados por Tuddenham (2008) e Westerdahl, para costas nórdicas que são fortemente influenciadas por questões metafísicas (Westerdahl, 2005: 8-54).

Os testemunhos arqueológicos desta zona pendem para a validação dos naufrágios e dos contextos económicos. Analisando de mais perto a costa, cuja antropização fez-se de uma forma mais lenta e mais dispersa, verificamos pontos onde a linguagem das pedras e a dinâmica humana ficaram registadas.

Topónimos como Nau de Prata, Ponta do *Melissa*, *Margarida* ou Ponta do Navio, referem-se a tragédias marítimas. Julgamos que a Ponta do Navio, nome usado no mapa dos pescadores, diz respeito à memória do naufrágio do vapor *Açor*, em 1954, que foi georreferenciado no decurso dos trabalhos, em 2009. *Nau de Prata* é um nome que acompanha a cartografia, pelo menos desde o século XIX, numa costa em que o registo de naufrágios está balizado entre os séculos XVIII e XX (Freire e Fialho, 2009: 8).

Os dados dos sítios arqueológicos são, nesta zona, condicionados por informações obtidas na base de dados da tutela da cultura e da Câmara Municipal de Cascais e, residualmente, por intervenções do projecto. As condições naturais desta parte da costa, menos abrigada, e de fortes características Atlânticas, dificultam o acesso aos locais com potencial arqueológico. Sítios como a Praia do Abano ou o Cabo Raso contêm numerosas evidências de destroços cujos contextos ainda não foram devidamente analisados. Entre estes encontra-se os restos do navio Florentino *Grande Princesa da Toscania*, sobre o qual o historiador Patrick Lizé conseguiu, em 2003, localizar um conjunto de documentos em arquivos italianos. Os achados de época moderna estendem-se em toda esta faixa, até *Promotorium Magnum* fruto da intensa navegação regional, inter-regional e global. De facto, se os canhões em bronze do Cabo

Raso permitem identificar a natureza identitária dos destroços, os restantes achados permitem atestar a existências de trocas comerciais e dos movimentos bélicos, de que é exemplo a batalha naval do Cabo da Roca (1703), inserida nas lutas da sucessão espanhola. A cadência da navegação na época contemporânea também é fortemente registada pela ocorrência de naufrágios, com uma percentagem elevada de vapores. Se compararmos, quantitativamente, os naufrágios com a zona oriental, esta tem seguramente um maior número. A interpretação para este facto não se prende só pela dificuldade da costa. Visto num outro ângulo de análise, os elementos humanos da costa que auxiliavam as manobras para a franquear este local são invisíveis. Exceptua-se o farol do Cabo Raso, de construção muito recente, em 1894, seguramente em resposta as numerosas tragédias ocorridas nos séculos anteriores. Se tivermos atentos à variação percentual de ocorrências, verificamos que junto à entrada do Tejo existe uma diminuição comparativa de naufrágios fruto da *longue durée*, das *conhecenças* e de marcos de apoio na costa.

Não obstante, a toponímia permite-nos hoje aferir enfiamentos na costa, cuja utilização é muito anterior à época moderna. Interpretámos o topónimo costeiro pedra da *Azoia* com o local do interior do Concelho *Azoia*, *Almoinhas com Almoinhas velhas*; *Pedra da Malveira com a Malveira* e, pela segunda vez, *Ponta Amarella* com o monte do mesmo nome. Estes enfiamentos serão completados por outros topónimos da memória de gestos humanos, como *Ponta do Assobio*, *Pêro-Sinal*, ou *ponte dos passantes* (Freire, 2012: 73-89) (Figura 3).

O elemento chave deste projecto tem sido olhar para um litoral que está limitado por dois pontos geográficos; Cabo da Roca e São Julião da Barra, e descortinar a dinâmica humana e natural. O espaço marítimo manifesta-se através dos elementos directos da presença humana do passado, revisitados nos materiais arqueológicos subaquáticos, na história dos naufrágios, nas construções e no pensamento humano.

Estes relacionam-se com elementos não directos, mas incubadores da atitude e do gesto humano, através da manipulação ou utilização do meio ambiente. A rede criada entre os elementos humanos e não humanos teve, no caso de Cascais, uma relação de continuidade em práticas milenares.

Explorada na dinâmica de *longue durée*, é uma problemática de análise em que a *zona geográfica de transporte* é fundamentalmente de influência du-

pla: oceânica e estuarina. Influência essa que dentro da nossa abordagem foi analisada em três micro-espacos, caracterizados a partir da identificação de pontos ou marcas de trânsito.

BIBLIOGRAFIA

CARVALHO, António; FREIRE, Jorge (2009) – Cascais y la Ruta del Atlántico. El establecimiento de un puerto de abrigo en la costa de Cascais. Una primera propuesta. *Roma y las provincias: modelo y difusión. Actas del XI Coloquio Internacional de Arte Romano Provincial*. Hispania Antigua, Serie Arqueológica de L'Erma di Brestchneider, Vol. II, pp 855-864.

DIAS, Diogo; CARDOSO, João Pedro (1992) – Fundo de ânfora Lusitana 2 proveniente de Cascais. *Artefactos*, vol. 1, 12.

FREIRE, Jorge (2012) – À vista da Costa: A Paisagem Cultural Marítima de Cascais. Tese de Mestrado. Faculdade Ciências sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

FREIRE, Jorge, FIALHO, António (2012) – Paisagem Cultural Marítima. Uma primeira aproximação ao litoral de Cascais. *Velhos e Novos Mundos. Congresso Internacional de Arqueologia Moderna*. Centro de História de Além-Mar, da Universidade Nova de Lisboa e a Universidade dos Açores, pp. 305-312.

FREIRE, Jorge; BETTENCOURT, José; FIALHO, António (2012) – ProCASC - Estudo, valorização e monitorização do complexo Arqueológico Subaquático de São Julião da Barra/Carcavelos – relatório dos trabalhos de 2011. Câmara Municipal de Cascais, Centro de História Além-Mar, Lisboa.

FREIRE, Jorge; BETTENCOURT, José; FIALHO, António (2012b) – Sistemas de Informação Geográfica na gestão do Património Cultural subaquático: a experiência da Carta Arqueológica Subaquática de Cascais. *2ª Jornadas de Engenharia Hidrográfica, 20,21,22 de Junho*. Instituto Hidrográfico, Lisboa, pp 365-368.

FREIRE, José; FIALHO, António (2009) – Relatório do Projecto: Carta Arqueológica Subaquática de Cascais do Ano 2009. Câmara Municipal de Cascais.

FORD, Benjamim (2011) – Coastal Archaeology. In Catsambis, A., Ford, B. Hamilton, D.L. (Eds), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford University Press, pp. 763-785.

MANTAS, Vasco Gil (2000) – *Portos Marítimos Romanos*. Lisboa. Academia de Marinha.

PADDENBERG, Dietlind; HESSION, Brian (2008) – Underwater Archaeology on Foot: a Systematic Rapid Foreshore Survey on the North Kent Coast, England. *International Journal of nautical Archaeology*, 37, 1: 142-152.

RANSLEY, Jesse (2011) – Maritime Communities and Traditions. In Catsambis, A., Ford, B. Hamilton, D.L. (Eds), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford University Press, pp. 879-904.

RÖNNBY, Joan (2007) Maritime Durées: Long-Term Structures in a Coastal Landscapes. *Journal of Maritime Archaeology*, 2, pp 65-82.

TUDDENHAM, David Berg (2010) Maritime Cultural Landscapes, Maritimity and Quasi Objects. *Journal of Maritime Archaeology* 5 (1): 5-16.

WESTERDAHL, Christer (1992) The Maritime Cultural Landscape. *The International Journal of nautical Archaeology* 21(1), pp 5-14.

WESTERDAHL, Christer (2006) From River to Sea Catching the Monsoon, Concepts of the Maritime Landscapes. In Varadarajan, L. (ed.): *Indo-Portuguese Encounters, Journeys in Science, Technology and Culture*. Indian National Science, New Delhi and Centro de Historia de Além-Mar, Universidade de Lisboa, lisbon and Aryan Books International, New Delhi vol. 1, pp. 334-350.

WESTERDAHL, Christer (2008) Fish and Ships. Towards a theory of maritime culture. *Deutsches Schifffahrtsarchiv Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums* 30, pp. 191-236.

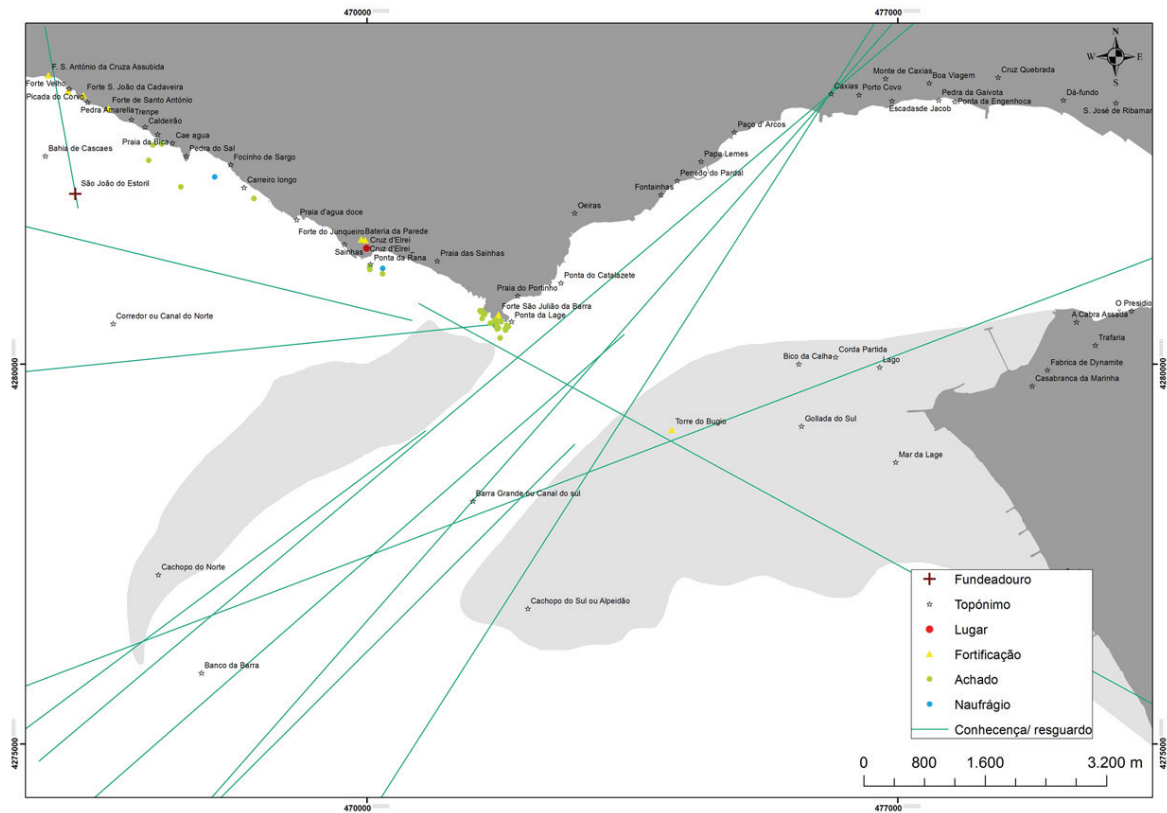


Figura 1 – Zona de Transporte Estuarino. © José Bettencourt.

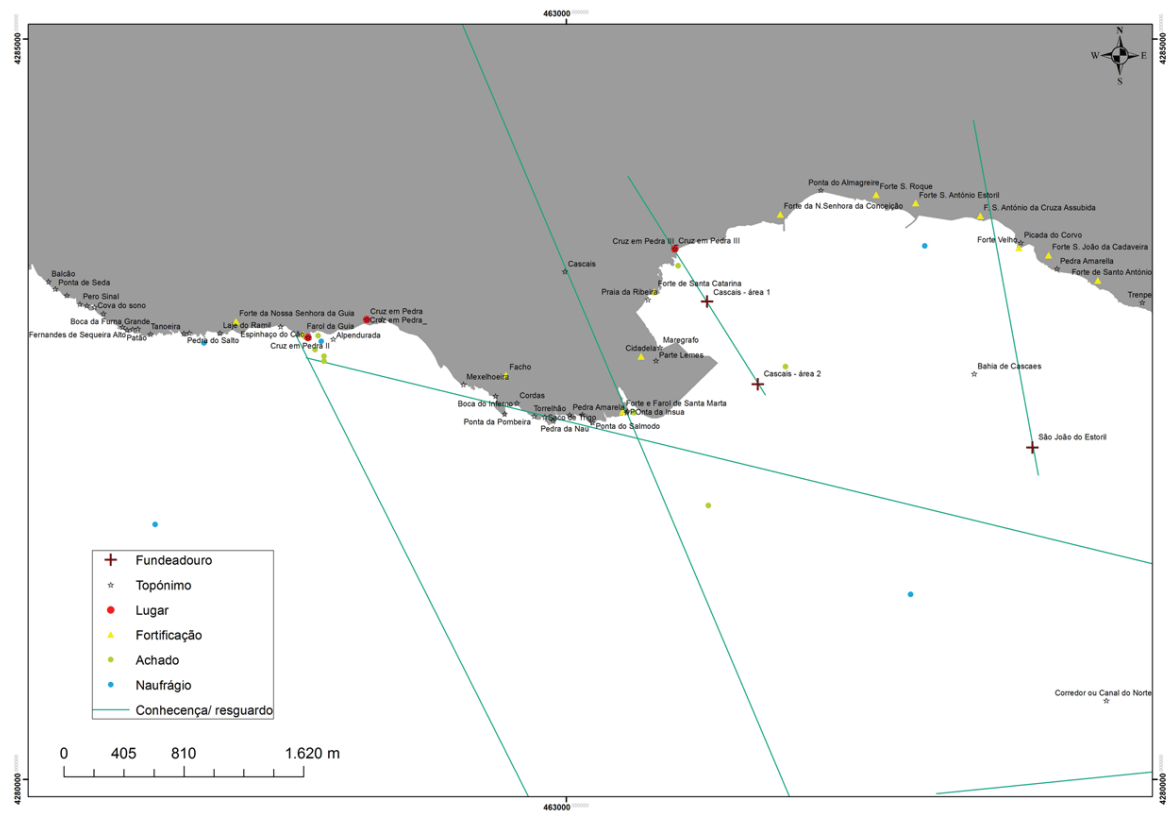
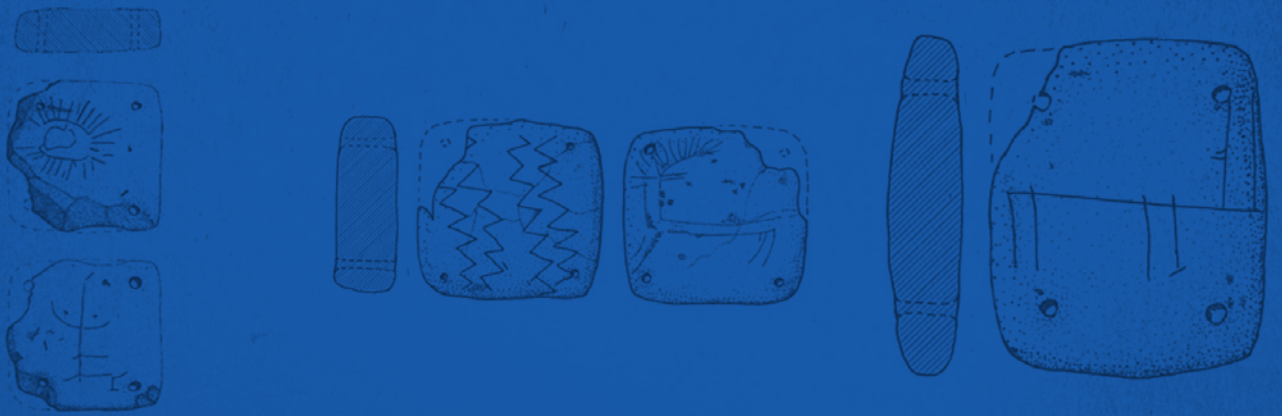
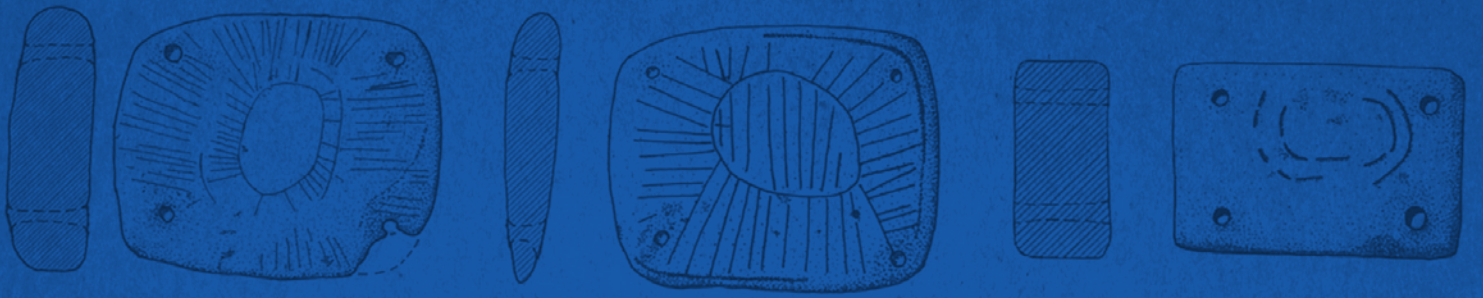
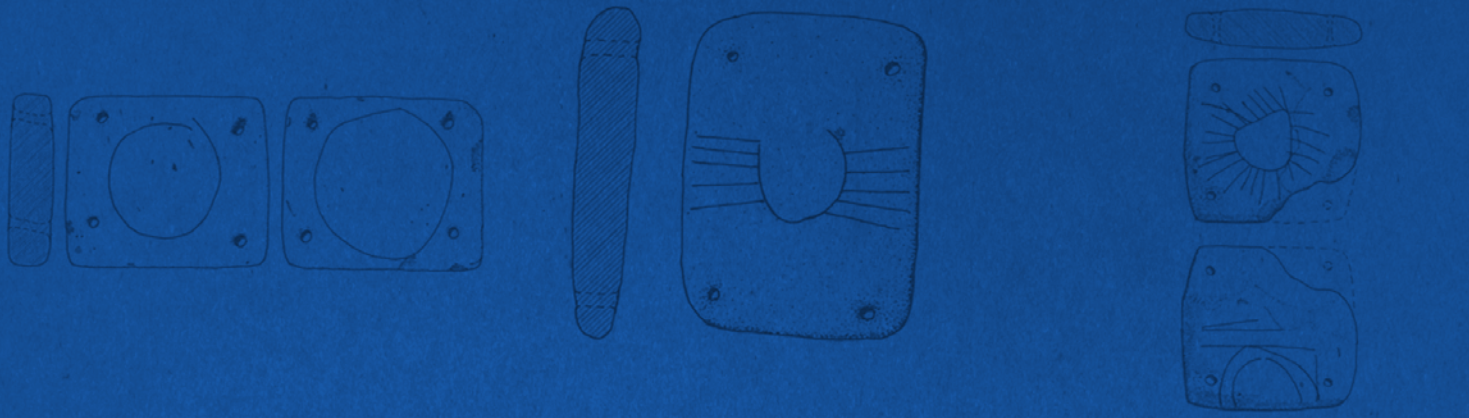


Figura 2 – Zona de Transporte de Transição. © José Bettencourt.



Figura 3 – Zona de Transporte Oceânica. © José Bettencourt.



AAP
ASSOCIAÇÃO
DOS ARQUEÓLOGOS
PORTUGUESES

Patrocinador oficial

Apoio institucional

FUNDAÇÃO
Millennium
bcp

BNP
BIBLIOTECA
NACIONAL
DE PORTUGAL

 GOVERNO DE
PORTUGAL


Parques de Sintra
Monte da Lua