

PAISAGENS CULTURAIS MARÍTIMAS

UMA PRIMEIRA APROXIMAÇÃO AO LITORAL DE CASCAIS

JORGE FREIRE CHAM – FCSH - UNL | UAç

ANTÓNIO FIALHO Divisão do Património Histórico e Cultural/DEC – C. M. Cascais

RESUMO O conceito de paisagem Cultural Marítima é, na arqueologia subaquática portuguesa, de discussão muito recente. Esta proposta pretende analisar 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 o paradigma epistemológico desta abordagem. Fortes, fortalezas, faróis, porto, fundeadouro e naufrágios fazem parte de um leque que perspectiva uma utilização de *longue durée* cujas influências mediterrânicas de Braudel estão presentes mas com a singularidade de serem compreendidas e aplicadas pelo Homem atlântico. As relações e as redes entre o homem e os vestígios, directos e indirectos, do passado náutico serão observados numa diacronia centrada na época moderna mas sem esquecer as influências históricas anteriores e os condicionamentos na época posterior. Esta análise, baseada na investigação feita pelo Chister Westerdahl, Ben Ford e Brad Duncan, faz uso do trabalho desenvolvido pela linha de investigação em Arqueologia do Centro de História Além-Mar no projecto de Carta Arqueológica Subaquática do litoral de Cascais.

PALAVRAS-CHAVE Paisagem cultural marítima, arqueologia costeira, Cascais

INTRODUÇÃO

O primeiro contacto com esta problemática surge com a intervenção realizada no sítio Arqueológico Subaquático *Thermopylae*/Pedro Nunes, afundado na Baía de Cascais em 1907¹. O estudo de interpretação que resultou deste trabalho, iniciou uma análise centrada na discussão; do pesqueiro anónimo a interpretação multidisciplinar dos destroços assente num fundeadouro milenar (Freire *et al*, 2009, p. 240-241; Blot, 2009). A contextualização deste não se limitou à caracterização do sítio enquanto vestígio material, mas na construção de uma leitura em que a Arqueologia se relaciona com o “ambiente marítimo” do depósito e com a História sociocultural e política da região.

A conclusão deste trabalho levou-nos a encarar o sítio arqueológico subaquático numa dupla vertente de local de abandono e de contexto de fundeadouro numa diacronia de utilização muito anterior ao afundamento de 1907, a questionar a relação existente entre a biodiversidade e a jazida arqueológica, e a problematizar o reflexo entre o vestígio, o Homem, a costa e o mar na perspectiva epistemológica de *Maritime Cultural Landscapes* (Westerdahl, 1992, p. 5-14).

Para as actas do *Congresso Internacional de Arqueologia Moderna – Velhos e Novos Mundos*, realizado em Lisboa, propomos uma primeira observação ao litoral de Cascais partindo da multiplicidade de leituras que nos é oferecido pela abordagem da paisagem de um

litoral como cultural marítima. O título sugerido mostra por si a complexidade do tema e das muitas questões que levanta, e que certamente as deixa em aberto para uma investigação de maior folgo². Esta primeira análise será por isso limitada: geograficamente, entre a Guia e São Julião da Barra; cronologicamente, à época moderna; e em determinadas questões de interface, sobretudo a relação entre os sítios arqueológicos subaquáticos, as zonas de naufrágios e os elementos terrestres directamente ligados aos aspectos náuticos.

PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA: UMA DEFINIÇÃO

A abordagem as “Paisagens Culturais Marítimas” têm sido largamente discutidas em países Norte Europeus (Westerdahl, 1992; 1998; 2006; 2010; Tuddenham, 2010), Estados Unidos (Ford, 2009; 2010) e Austrália (Duncan, 2006), produzindo uma vasta bibliografia que se revela fundamental para o nosso estudo. Em Portugal, o trabalho da Arqueóloga Maria Luísa Pinheiro Blot, no estudo dos portos e a sua relação diacrónica com os elementos de interface (Blot, 2003), completa o leque essencial para a problemática em discussão.

O conceito de paisagem cultural marítima é, em certo sentido, uma reacção contra o particularismo que a arqueologia subaquática concentra, principalmente a partir da utilização em larga escala do escafandro

1. Agradecemos ao Jean-Yves Blot por nos ter introduzido no conceito de *Maritime Cultural Landscapes*.

2. De salientar que o tema tratado nesta acta será amplamente desenvolvido como tema de mestrado em Arqueologia da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa pelo primeiro signatário.

autónomo, no quase exclusivo estudo dos naufrágios e dos vestígios que estão directamente associados a actividade náutica (Tuddenham, 2010, p. 6).

Apoiado na definição dada por Muckelroy de Arqueologia Marítima³, a perspectiva clássica de "Paisagem Cultural Marítima" de Westerdahl referia-se especificamente a uma arqueologia marítima centrada na unidade entre a cultura material encontrada em terra e no mar: "*The maritime cultural landscape signifies human utilization (economy) of maritime space by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant subcultures, such as pilotage, lighthouse and seamark maintenance*" (Westerdahl, 1992, p. 5). Esta unidade marítima não deve ser, contudo, vista como extensão de terras mas como uma realidade de interface cuja abordagem é feita em espaços categorizados (Duncan, 2006, p. 9). Para esta primeira abordagem à "Paisagem Cultural Marítima" do litoral de Cascais na época moderna, iremos unicamente identificar os **elementos** dos vestígios humanos que se relacionam directamente ou indirectamente com a actividade marítima, reduzir esta primeira observação em **categorias**, e estabelecer interacção e dinâmicas que estes têm dentro da zona de paisagem marítima estabelecida.

QUADRO 1

ELEMENTOS	CATEGORIAS
PAISAGEM NATURAL	PAISAGEM MARÍTIMA: ECONÓMICA E DE TRANSPORTE
PAISAGEM CULTURAL: <i>Naufrágios</i> <i>Fortes e Fortalezas</i> <i>Faróis</i> <i>Portos</i> <i>Ancoradouros</i> <i>Marcas na costa</i> <i>Cartografia</i>	PAISAGENS DE PODER OU DEFENSIVAS PAISAGENS COGNITIVAS OU RITUAIS

Todavia, a definição dos elementos e a atribuição das categorias devem ser precedidas de duas questões base: o que é cultura marítima? Qual é o significado de marítimo? (Tuddenham, 2010, p. 7).

A topografia e a "cultura" de uma região podem, no entender de Westerdahl (Westerdahl, 2006, p. 334), responder as questões de base. Com a topografia podemos resumir aos elementos marítimos que se identificam na costa desde sinais antrópicos directamente

3. "(...) was the scientific study of the material remains of man his activity on the sea (...)" (Muckelroy, 1978, p.4).

relacionados com o mar até a condição geográfica da região ou zona em estudo. A "cultura" é considerada por este num sentido mais ritual e simbólico da utilização ou apropriação cognitiva do litoral: "*One could express it this way: physical lanscape + cognitive landscape = cultural landscape*" (Tuddenham, *op. cit.*, p. 7).

No entendimento de Jasinsky⁴, o desenvolvimento do conceito da "Paisagem Cultural Marítima" tem sido importante para a compreensão da arqueologia marítima porque, não só nos oferece um campo teórico e conceptual, como mostra-nos uma variedade de dados que podem ser incluídos no estudo do Homem e da sua relação com o mar: "(...) *the maritime cultural landscape would be 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, 2006, p. 212).

Partindo desta perspectiva, o desafio metodológico que se propõe no estudo de *Cascais marítimo* é desenvolver uma linha de investigação que permita correlacionar e compreender a distribuição espacial dos vestígios patrimoniais e analisar as relações, as dinâmicas e os comportamentos históricos do litoral cascaense. A problemática que está subjacente à caracterização desta realidade e da sua evidência no enclave costeiro de Cascais remete para um nível de discussão diferente, que ultrapassa a simples análise espacial da distribuição dos achados e vestígios arqueológicos e históricos de época moderna em meio terrestre e subaquático. Leva-nos a cruzar estes testemunhos com a paisagem envolvente destacando as relações e diacronias de longo prazo.

BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E ARQUEOLÓGICO DE CASCAIS

O litoral de Cascais situado na fachada ocidental da Península Ibérica encontra-se numa das parcelas do território português que terá sofrido com a submersão pós-glaciar dos vales profundos, criando uma topografia costeira muito recortada, sobretudo entre a Baía de Cascais e o *Promontorium Magnum* (Cabo da Roca) (Dias, Rodrigues e Magalhães, 1997, p. 53-66) permitindo uma excelente navegabilidade, graças a um conjunto de abrigos naturais (Blot, 2003, p. 56) reforçados pela orientação da costa que fornece protecção dos ventos dominantes do Quadrante Norte, que assim facilitaria a entrada e saída da embocadura do Tejo (Carvalho e Freire, 2009, p. 855-856).

4. Citado por Tuddenham, p. 8: "... a sub discipline of archaeology (that) covers the entire research field of marine archaeology, other spheres of past material culture related to the sea and, in addition, the cognitive aspects of human attachment to the sea".

Integrado no *hinterland* lisiponense, este enclave costeiro beneficia de uma hidrografia dupla que joga com a influência oceânica e a fluvial, com a característica principal as fortes correntes de maré associadas às enchentes e vazantes do estuário, que irá condicionar a ocupação e utilização humana da costa desde pelo menos a época proto-histórica.

Os elementos antrópicos desta paisagem estão, para a época Moderna, intimamente ligados às dinâmicas comerciais e políticas além-mar. Entre os séculos XVI e XVII, o movimento expansionista de Portugal projectou Lisboa e o seu território para o centro do mundo moderno. As águas da entrada do Tejo eram intensamente sulcadas por navios e embarcações que transportavam os importantes recursos do reino e por aqueles que vinham na demanda de os poder comercializar. Uma das formas de atestar essa dinâmica é sem dúvida o registo e identificação dos inúmeros naufrágios ocorridos na costa de Cascais.

A bibliografia consultada em 2009 durante os trabalhos realizados no âmbito do projecto “Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais – Fase A”,

permitiu quantificar em termos gerais que as “Zonas” de Carcavelos e Parede apresentam o maior índice de naufrágio por erro de navegação, encalhe e tempestade. No caso da Baía de Cascais, o predomínio de perdas vai para o factor tempestade, tendo relevo, no entanto, os acidentes por incêndio e abalroamento. No Guincho e no Raso, o encalhe e a tempestade estão presentes, ganhando igualmente evidência o desastre por avaria e o abalroamento entre navios. Os ataques de corsários, piratas e armadas estrangeiras não eram, na bibliografia consultada em 2009⁶, significativos (ocorreram em Carcavelos, na Baía de Cascais e no Cabo Raso) (Freire e Fialho, 2009, p. 12).

Esta informação cruzada com os dados arqueológicos permite-nos ver, a luz do trabalho desenvolvido já em 2011,

5. A definição de zonas no espaço marítimo diz respeito a gestão patrimonial da Câmara Municipal de Cascais através da ferramenta *Inpatrimonium*.

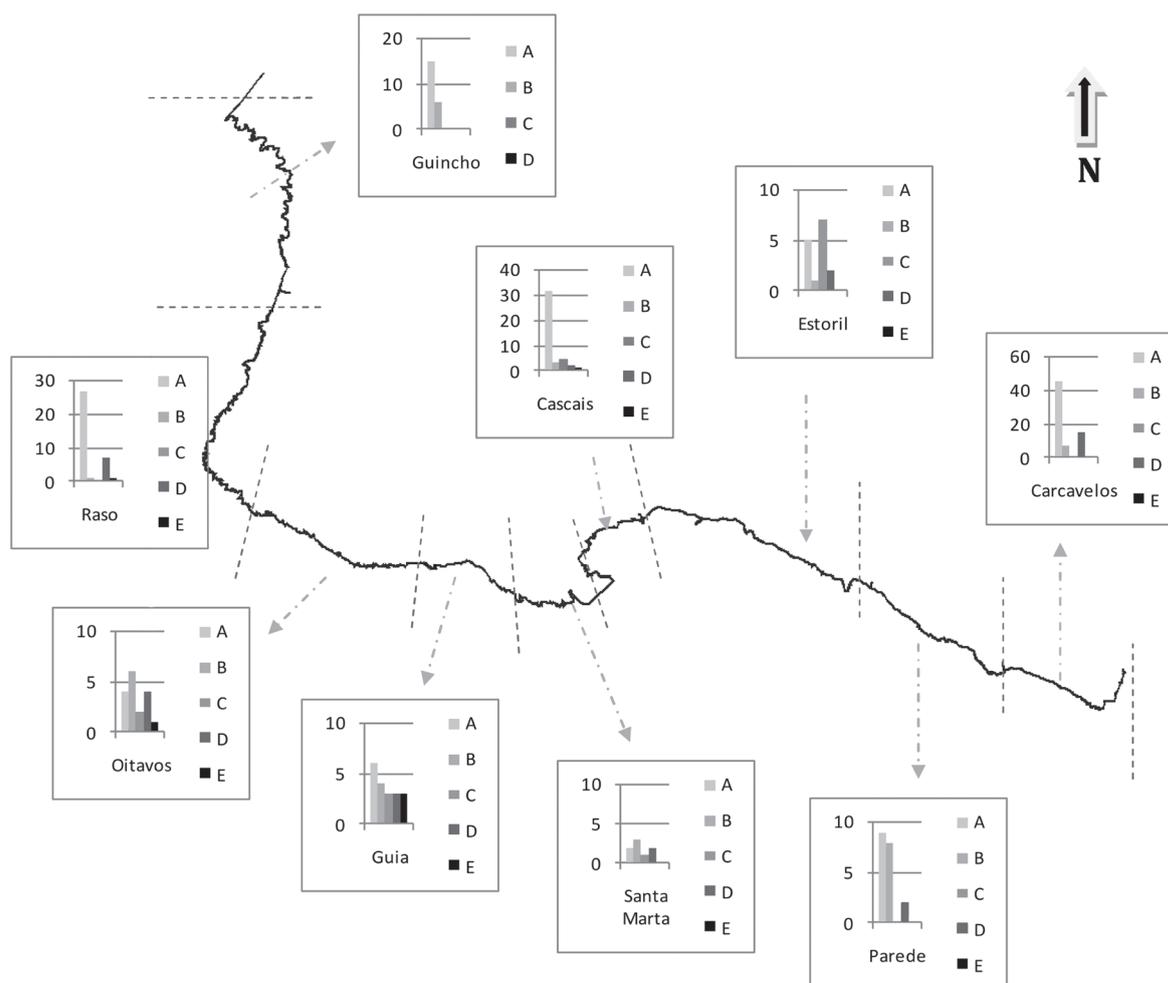
6. Está ainda em fase de apreciação o trabalho de recolha do historiador Patrick Lizé, documentação incorporada no acervo da DANS/IGESPAR, IP. Processo inserido no projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais – 2011.



1. Zona de estudo.

que a maior concentração de vestígios subaquáticos está em Carcavelos, principalmente junto a São Julião da Barra e que, um segundo foco, se situa entre a Guia e a Baía de Cascais, apesar de neste segundo caso a discrepância entre os dados e as fontes ser considerável. Como iremos ver mais a frente, estas duas zonas de concentração de naufrágios tinha uma ligação especial com terra, não só na defesa mas na ritualização costeira. Importa, no entanto, aqui reter o seguinte, e que será importante para discutirmos o próximo item, a defesa da costa de Cascais foi assegurada, num primeiro momento, pelos próprios navios comerciais e, num segundo momento, num sistema defensivo combinado, desenvolvido no reinado de D. João II, entre navios e embarcações patrulhas e as torres fortificadas (Boiça, Barros, Ramalho, 2001, p. 18). Destas, o melhor exemplo é a Torre de Santo António de Cascais utilizada como posto de vigia mais avançado da entrada da Barra do Tejo, protegida pelas muralhas já adaptadas

a uma artilharia que possuía capacidade de fogo sobre a baía e em direcção ao mar aberto (Ramalho, 2010, p. 25). A política de controlo da costa de Cascais com este sistema de defesa, revelou-se, contudo nos séculos XVI e XVII, um meio de protecção insuficiente, perante os progressos da pirobalística aproveitada pelos temidos corsários turcos e franceses (Fialho e Freire, 2006, p. 7). Olhando agora para as fortalezas marítimas da antiga costa de Santo António, conhecida actualmente por Costa do Estoril ou de Cascais, foram construídos durante a época moderna, tendo sido levantadas, entre Carcavelos e o Cabo da Roca, cerca de duas dezenas destas estruturas militares (Ramalho, 2010, p. 11). Se é verdade que a eficácia do sistema de fortificação preconizado por Francisco de Holanda, prende-se com o seu carácter dissuasor, também é legítimo afirmar que este sistema tinha o seu ponto fraco: o seu fácil acesso por terra (op. cit, p. 22). A importância de Cascais como entreposto defensivo



Visão Global dos sítios Arqueológicos Subaquáticos e dados históricos:

- A - Naufrágios - Dados Históricos
- B - Achados isolados *in situ*
- C - Achados Isolados *in situ* geoposicionados
- D- Achados Recolhidos
- E- Achados complexos

2. Síntese do trabalho realizado em 2009 no âmbito do Projecto Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais – Fase A.



3. Distribuição espacial dos fortes, fortalezas e cruzeiros no concelho de Cascais.

de Lisboa assumiu um carácter decisivo no processo de construção e fortificação da linha de costa e possibilitou a protecção dos navios comerciais à chegada a Lisboa, contra o insistente perigo. As novas construções fortificadas assentavam em soluções arquitectónicas já experimentadas em vários da Europa que no caso português, seguiu a influência italiana, com a construção de baluartes angulares, traçados regulares e volumetria chã (Boiça; Barros; Ramalho, 2001, p. 17). A esta necessidade de construir fortificações abaluartadas, seguiu-se uma linha de estratégia que passou pelo avanço até a entrada da barra, justamente onde os canais de navegação eram mais estreitos; pela criação de um eixo nuclear no aparelho defensivo, com a construção de São Julião da Barra, Forte do Bugio e a Cidadela de Cascais, e a construção de uma rede de pequenos fortes, fundamentais para a coesão do sistema defensivo (Boiça; Barros; Ramalho, op. cit). Se tivermos atentos ao mapa do sistema defensivo, apercebemo-nos de uma maior concentração da parte oriental do concelho desta rede secundária, exactamente dentro do eixo nuclear. Como vimos na discussão anterior, a maior concentração de informação de naufrágios e vestígios arqueológicos localiza-se exactamente dentro deste triângulo estratégico, e é também dentro deste eixo que concentram os cruzeiros em pedra, datados de época moderna, que terão sido provavelmente construídos como evocação da memória da tragédia marítima.

A PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA DE CASCAIS: GESTORA DE UM PASSADO MARÍTIMO

As zonas de transporte e comunicação devem ser entendidas com um dos aspectos aglutinador dos elementos e categorias das Paisagens culturais Marítimas. A teoria ou hipótese de zonas de transporte dissolve-se em duas perspectivas que podem ser vistas de forma independente: a *longue Durée* e os *pontos de navegação* (*Transit Points*) (Westerdahl, 2006, p. 339-341).

Na perspectiva de diacronia histórica, *la longue durée* de Braudel, perpetua-se zonas em que “estruturas” marítimas tem longa continuidade de utilização (Braudel, 1983). Para Rönby (Op. Cit, p. 65), a *longue durée* não é mais do que a história quase imutável dessas estruturas nos aspectos da mentalidade, da tecnologia e da paisagem. Desse Grande *Mediterrâneo* de Fernand Braudel, fica o legado de uma latinidade temperada pelas influências Atlânticas anteriores e posteriores à presença romana (Mantas, 2002/2003, p. 447). Este *plus ultra* latinidade está bem presente na costa de Cascais com a continuidade de comportamentos herdados de épocas antigas. Na verdade, a rota que os navios do tempo dos descobrimentos seguiam para entrar na barra do Tejo era quebrada pela paragem junto a, antiga mas moderna, *statio*⁷ romana da Baía de Cascais

7. Porto de abrigo de época romana com alguma organização económica e comercial. Vide a esse respeito: Carvalho e Freire, 2009.

(Carvalho e Freire, 2009, p. 859), para abrigo ou para permitir a entrada do piloto da barra. O fundeadouro da entrada Barra, tal como as congéneres de Tróia ou Berlengas (Blot, 2009), a “evidência silenciosa” (Taleb, 2009, p. 149) desta paisagem marítima, tem uma longa diacronia de utilização como sustenta a identificação de ceios em chumbo de âncoras romanas frente ao farol de Santa Marta e da Baía da Cascais. O mesmo se pode dizer dos achados subaquáticos, na Guia e no Mar de Cascais, testemunhos de uma navegação antiga perpetuado para além da modernidade. Apesar desta afinidade cultural com mediterrâneo, Predrag Matvejevitich (Matvejevitich, 1995, p. 22) considera-o uma mar de vizinhança, enquanto que o Atlântico é um mar de distancias. Quer isto dizer que a teoria desenvolvida por determinados investigadores, devotos da dialéctica centro-periferia, mais centrados numa visão mediterrânica da História Europeia unicamente quebrada pela expansão ibérica além-mar tem uma diacronia muito anterior (Mantas, 2002/2003, p. 445). Os meios de transporte, ou seja, a construção de navios,

embarcações e as técnicas de propulsão estão intimamente adaptados à geografia natural da zona em questão: recorte da costa, portos, correntes e ventos. Esta adaptação e continuidade são, para o período em questão, um trabalho em aberto, sobretudo quando ligado a questão das embarcações tradicionais. Não só as questões de técnica construtiva têm reminiscências no passado, como a forma de navegar, numa região que geograficamente e tipologicamente⁸ é uma zona de **mar aberto** e de **estuário**.

Na transição entre zonas devemos observar e analisar diversos obstáculos naturais e outras marcas que podem auxiliar a navegação, a que podemos chamar *pontos de navegação (transit points)*. Não obstante, há uma dado que devemos, a partir dos trabalhos realizados dos destroços do *clipper Thermopylae*, ter em conta: a “fronteira” subaquática que delimita a **zona de influência estuarina** e de **mar aberto**.

8. Westerdahl define sete tipos de zonas.

Jorge Freire



4 A. Cidadela de Cascais.

Susana Martinez



4 B. Fortaleza de São Julião da Barra.

António Fialho

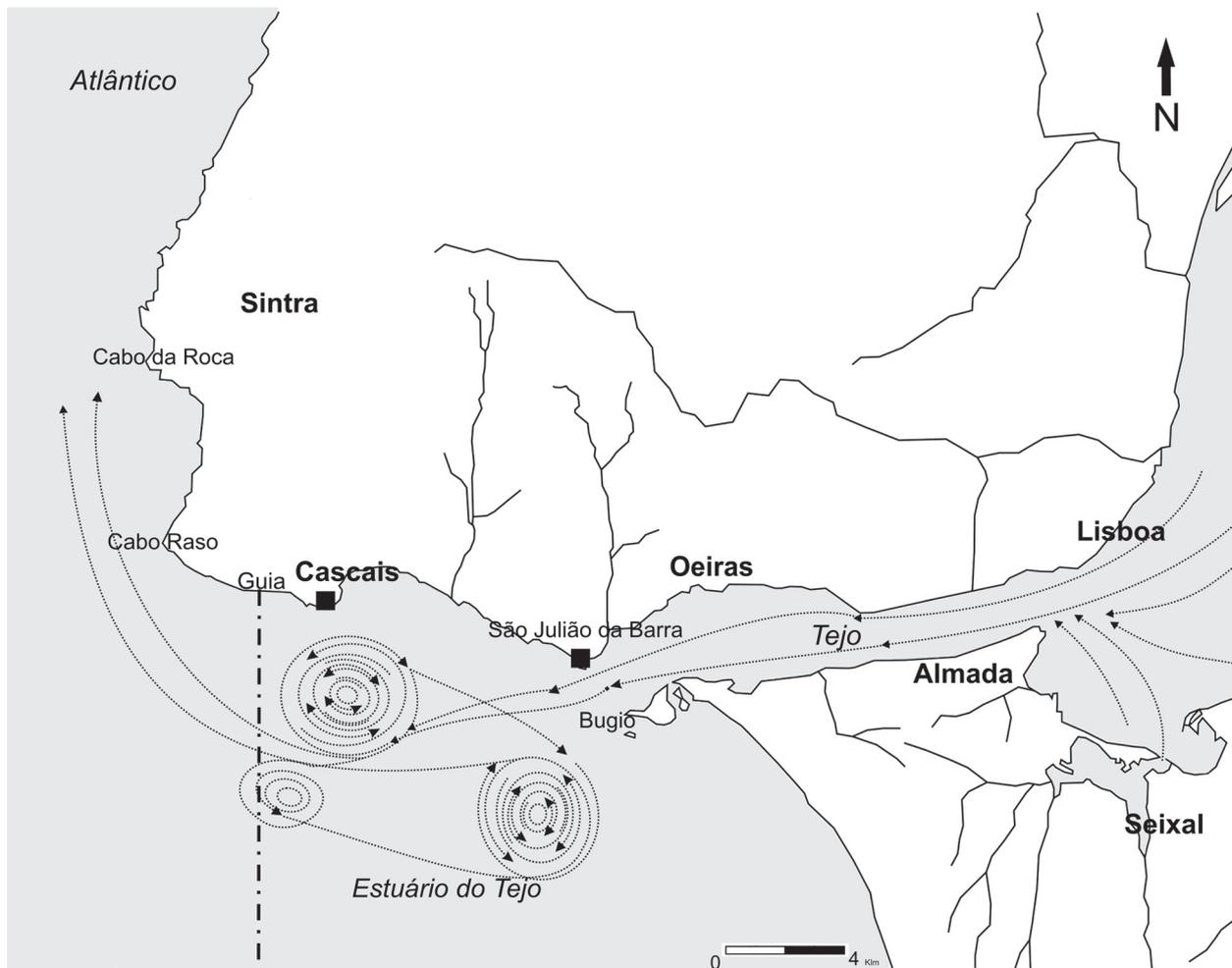


4 C. Cruzeiro da Guia, século XVII.

Jorge Freire



4 D. Cruzeiro da Ponta de Rana, Carcavelos, século XVII.



5. Na vazante é criado um jacto na saída do estuário. Este “produz” um vórtice anticiclónico e, depois da embocadura, dois adjacentes, um na margem norte e outro mais a sul da entrada da Barra. A água deixa o estuário pelo vórtice do sul, que é formado pela água que deixa o estuário e pela água recirculada que será deflectida, efeito de *Coriolis*, em forma decorrente, que contorna os Cabos Raso e da Roca, em direcção a Norte.

O *limes* subaquático situa-se na denominada ROFI (*Region of Freshwater Influence*), o mesmo que dizer que é uma faixa afectada pela dinâmica do estuário, mas que não o afecta directamente (Fernandes, 2005, p. 23-25). A leitura que podemos ter actualmente da hidrodinâmica é que a vazante cria um jacto na saída do estuário. Este jacto “produz” um vórtice anti-ciclónico e, depois da embocadura, dois adjacentes, um na margem norte e outro mais a sul da entrada da Barra. A água deixa o estuário pelo vórtice do Sul, que é formado pela água que deixa o estuário e pela água recirculada que será deflectida, efeito de *Coriolis*, em forma de corrente, que contorna os Cabos Raso e da Roca, em direcção a Norte. Ou seja, a zona da Guia marca a “fronteira” no comportamento hidrodinâmico e morfodinâmico do litoral Cascaense (Freire *et al*, 2009, p. 234; Anjos *et al*, 2003, p. 9).

Esta marca subaquática é “complementada”, em terra, pelo eixo de defesa da embocadura da barra. Os dois vórtices situam-se exactamente onde foi construído

as duas fortalezas opostas: São Julião e a Cidadela de Cascais, e onde se registam o maior número de naufrágios. Quer isto dizer que o forte da Guia e a Cidadela de Cascais, acompanhados dos respectivos faróis da Guia e de Santa Marta, funcionam como marcos de navegação na costa e de transição de zona, que podemos considerar intermédia, antes da entrada no estuário do Tejo demarcada naturalmente pelos cachopos e fisicamente pela fortaleza de São Julião da Barra e pelo forte do Bugio. Neste sentido, acreditamos que a navegação costeira, quando feita pela *barra de Cascais*, era ainda apoiado pelos cruzeiros em pedra, não só pela ritualização da costa mas como forma o assinalar de zonas potencialmente perigosas para a navegação, como é o caso do cruzeiro de Carcavelos evocativo de um naufrágio na zona conhecida como o “fim do mundo”⁹.

9. Comentário pessoal de Francisco Alves. Seminário de Arqueologia Náutica e Subaquática, 31/04/2011.

Esta investigação procura compreender a relação entre o homem e o mar partindo da multiplicidade de leituras centradas na abordagem da paisagem e da cultura marítima. É, no entanto, uma investigação cuja problemática continua em aberto. Falta terminar a análise aos registos dos naufrágios e esmiuçar o conhecimento destes a partir das fontes escritas. Mas acima

de tudo, falta o trabalho Arqueológico, o aprofundar da Carta Arqueológica Subaquática de Cascais no conhecimento dos sítios enquanto vestígios materiais e enquanto expressão de realidade e vivências muito mais vastas, que implica uma visão dos *tristes trópicos*, juntando à arqueologia os vários saberes: empírico e científico.

BIBLIOGRAFIA

- ANJOS, D.; FERNANDES, R. LINO, S.; PITA, G. e NEVES, R. (Novembro de 2003) – Modelação Operacional no Estuário do Tejo – Realtime /Acoplamento de um Modelo e de um sistema Automático de Aquisição de Dados). Lisboa: VII Congresso nacional de Engenharia do Ambiente, p. 1-9.
- BRAUDEL, F. (1983) – *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na época de Felipe II*. São Paulo: Martins Fontes.
- BLOT, J. (2009) – *Memórias de longo prazo e património histórico: o Thermopylae/Pedro Nunes (Aberdeen, 1868/ Cascais, 1907)*. Cascais: Câmara Municipal (parecer policopiado).
- BLOT, M. L. P. (2003) – *Os Portos na Origem dos Centros Urbanos: Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Fluvio-Marítimas em Portugal*. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. Trabalhos de Arqueologia 28.
- BOIÇA, J. M. F.; BARROS, M. de F. R. e RAMALHO, M. de M. (2001) – *As fortificações Marítimas da Costa de Cascais*. Câmara Municipal de Cascais e Quetzal Editores.
- CARVALHO, A. e FREIRE, J. (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, p. 855-864.
- CASCAIS na rota dos naufrágios: Museu do Mar-Rei D. Carlos [exposição catálogo] – coordenação António Carvalho, Carla Varela Fernandes; textos António Fialho, Jorge Freire. Câmara Municipal de Cascais, 2006.
- DIAS, J. A.; RODRIGUES, A. e MAGALHÃES, F. (1997) – Evolução da linha de costa em Portugal desde o máximo glacial até a actualidade: síntese dos conhecimentos. *Estudos do Quaternário*, APEQ, 1, p. 53-66.
- DUNCAN, B. G. (2006) – *The Maritime Archaeology and Maritime Cultural Landscapes of Queenscliffe: A Nineteenth Century Australian Coastal Community*. James Cook University.
- JASINSKI, M. E. (1999) – Which way now? Maritime archaeology and underwater heritage into the 21st century. *World archaeological congress 4, maritime archaeology: challenges for the new millennium*. Cape Town, South Africa January.
- FERNANDES, R. M. A. dos S. (2005) – *Modelação Operacional no Estuário do Tejo*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ecologia, Gestão e Modelação dos Recursos Marinhos, Universidade Técnica, Instituto superior Técnico.
- FREIRE, J.; BLOT, J. Y.; VIEITES, A.; FIALHO, A. e REICHERDT, F. (2009) – Missão de Avaliação e de Levantamento do sítio Submarino do Clipper Thermopylae. *In Revista portuguesa de Arqueologia*, vol 12, n.º 1, p. 222-243.
- FREIRE, J. e FIALHO, A. (2009) – *Relatório do Projecto: Carta Arqueológica Subaquática de Cascais do Ano 2009*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais (policopiado).
- FORD, B. L. (2009) – *Lake Ontario Maritime Cultural Landscape*. Texas A&M University.
- MANTAS, V. (2002/2003) – O Atlântico e o Império Romano. *Revista Portuguesa de História, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra*, Instituto de História Económica e Social, Tomo XXXVI, Vol. 2, p. 445-477.
- MATVEJEVITCH, P. (1995) – *Brèviaire méditerranéen*, Paris.
- RAMALHO, M. M. (2010) – Fortificações Marítimas. *Roteiros do Património de Cascais*, n.º 3.
- RÖNNBY, J. (2007) – Maritime Durées: Long-Term Structures in a Coastal Landscapes. *In Journal of Maritime Archaeology*, 2, p. 65-82.
- SOUTO, H. e MARTINS, L. S. (2009) – *Cascais. Tradição e Indústrias nas Pescas*. Câmara Municipal de Cascais, Apogeu e Dilemas, volume 1.
- TALEB, N. N. (2009) – *O cisne Negro. O impacto do Altamente Improvável*. Lisboa: Dom Quixote, 4.ª edição.
- TUDDENHAM, D. B. (2010) – Maritime Cultural Landscapes, Maritimity and Quasi Objects. *Journal of Maritime Archaeology*, 5, 1, p. 5-16.
- WESTERDAHL, C. (1992) – The Maritime Cultural Landscape. *The International Journal of nautical Archaeology*, 21, 1, p. 5-14.
- WESTERDAHL, C. F. (2006) – River to Sea Catching the Monsoon, Concepts of the Maritime Landscapes. *In Indo-Portuguese Encounters, Journey in Science, Technology and Culture*. New Delhi: Indian National Science, vol 1, p. 334.
- WESTERDAHL, C. (2007) – Fish and Ships. Towards a theory of maritime culture. *Deutschen Schiffahrtsarchiv Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums* 30.