

# “PAÍS DA COSTA NEGRA”: ABORDAGEM RETROSPETIVA



Tiago Canhota

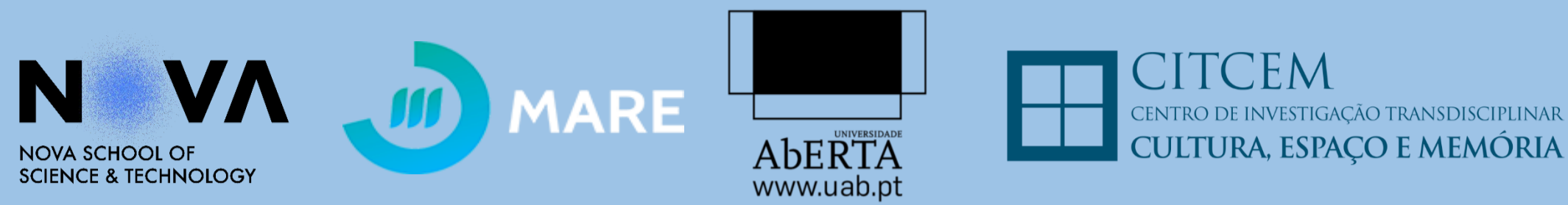
Universidade Nova de Lisboa, MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (Portugal)  
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente.  
[canhotatiago@gmail.com](mailto:canhotatiago@gmail.com)

Olegário Pereira

Universidade Nova de Lisboa, MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (Portugal)  
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente.  
[olegario.pereira@hotmail.com](mailto:olegario.pereira@hotmail.com)

Maria Rosário Bastos

Universidade Aberta & CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória (Portugal), Departamento de Ciências Sociais e de Gestão.  
[maria.bastos@uab.pt](mailto:maria.bastos@uab.pt)



Financiado por fundos nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito dos projetos estratégicos UIDB/04292/2020 e UIDP/04292/2020 atribuídos ao MARE e LA/P/0069/2020 concedido ao Laboratório Associado ARNET.

## Introdução

Portugal é um país de vasta costa, sendo o mar um fator de atração e fonte de proventos. Importa, por isso, equacionar a questão dos riscos costeiros numa perspetiva histórica, para uma mais completa compreensão da atualidade.

## Objetivos

Pretendeu-se oferecer uma retrospectiva, desde o século XIX até ao presente, sobre as estruturas costeiras que contribuíram para mitigar os riscos de naufrágio. Para o efeito elegeram-se como indicadores: os faróis, os portos/barras marítimos e as instituições de socorros a naufragos.

## Área de Estudo

As áreas de estudo selecionadas foram o litoral de Portugal continental e das ilhas adjacentes.

## Metodologia

A abordagem científica debruçou-se na análise de dados provenientes de fontes históricas (4), de estudos históricos e acerca da geodinâmica litoral (2, 3, 5), bem como, da síntese apresentada no sítio da Autoridade Marítima Nacional (1).

## Bibliografia/Referências

1. Autoridade Marítima Nacional. (<https://www.amn.pt/Paginas/Homepage.aspx>)
2. CANHOTA, Tiago; PEREIRA, Olegário Nelson Azevedo; BASTOS, Maria Rosário (2021) “O socorro aos desgraçados”: medidas de mitigação e de auxílio aos naufragos ao largo da costa portuguesa no século XIX (<https://www.redebraspor.org/livros/2021/Braspor%202021%20Artigo%2016.pdf>).
3. CANHOTA, Tiago; PEREIRA, Olegário Nelson Azevedo; BASTOS, Maria Rosário (2023) A todo o vapor! Da introdução à utilização da energia a vapor na navegação fluvial e marítima em Portugal até 1828 (<https://www.redebraspor.org/livros/2023/Braspor%202023%20Artigo%2020.pdf>).
4. CANHOTA, Tiago (2023) D. Luís Filipe, Portugal e o mar (1887-1908): relações e importância. Tese de Doutoramento em História, Universidade Aberta, 449 p. (<http://hdl.handle.net/10400.2/15637>).
5. DIAS, João Alveirinho (2005) Evolução da zona costeira portuguesa: Forçamentos antrópicos e naturais. Rev. Encontros Científicos-Tur. Gestão Fiscalidade, 1: 7-27 (<https://www.tmstudies.net/index.php/ectms/article/view/4>).

## Resultados/Discussão

O fim das hostilidades napoleónicas possibilitam uma certa acalmia social e política, assim como um incipiente dinamismo económico e financeiro (4). Um dos resultados desta realidade foi a chegada da chamada Revolução dos Transportes (meados de Oitocentos) a Portugal. Desta forma, os portos nacionais passaram a ser frequentados por navios a vapor, com maior calado e tonelagem, tanto para percursos fluviais no Tejo (1820), como para viagens marítimas Lisboa/Porto/Lisboa (1823) (3). Rotulado como o “país da costa negra”, as infraestruturas farolares e portuárias foram modernizadas para aumentar a segurança dessas viagens (2). Não obstante iniciativas anteriores, nomeadamente entre os séculos XV a XVIII, podemos afirmar que durante o século XIX estavam em utilização 19 faróis no continente/ilhas (Fig. 1). Destes 19 faróis, existem atualmente 47 (Fig.2). Também nessa centúria foram intervencionados 18 portos continentais/insulares (Fig. 3), subsistindo 28 (Fig. 4). Avançou-se ainda na assistência aos naufragos, através da construção da Real Casa d’Asylo dos Naufragados (Fig. 5: ponto azul) ou com a criação do Real Instituto de Socorros a Naufragos (Fig. 5: pontos encarnados), o atual Instituto de Socorros a Naufragos. Este, nos dias de hoje, integra 27 Estações Salva-Vidas (Fig. 6).

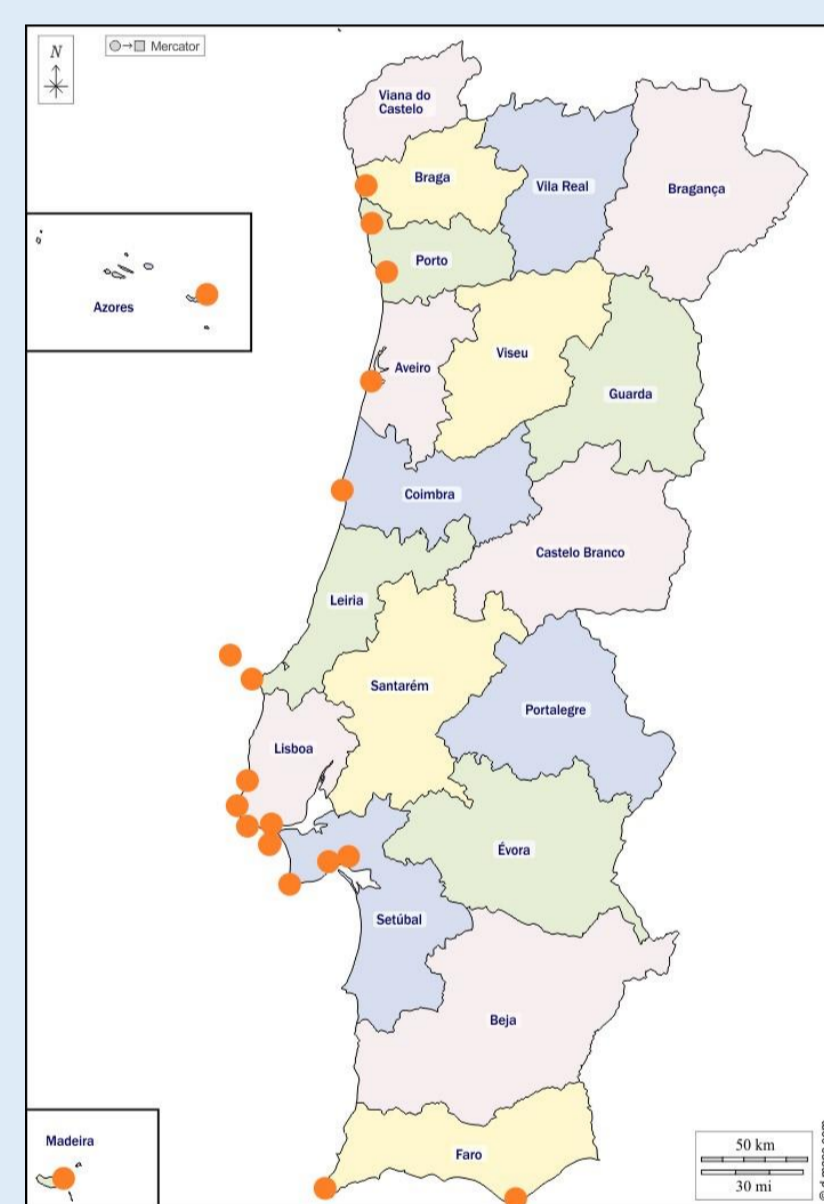


Fig. 1 - Rede farolar no século XIX

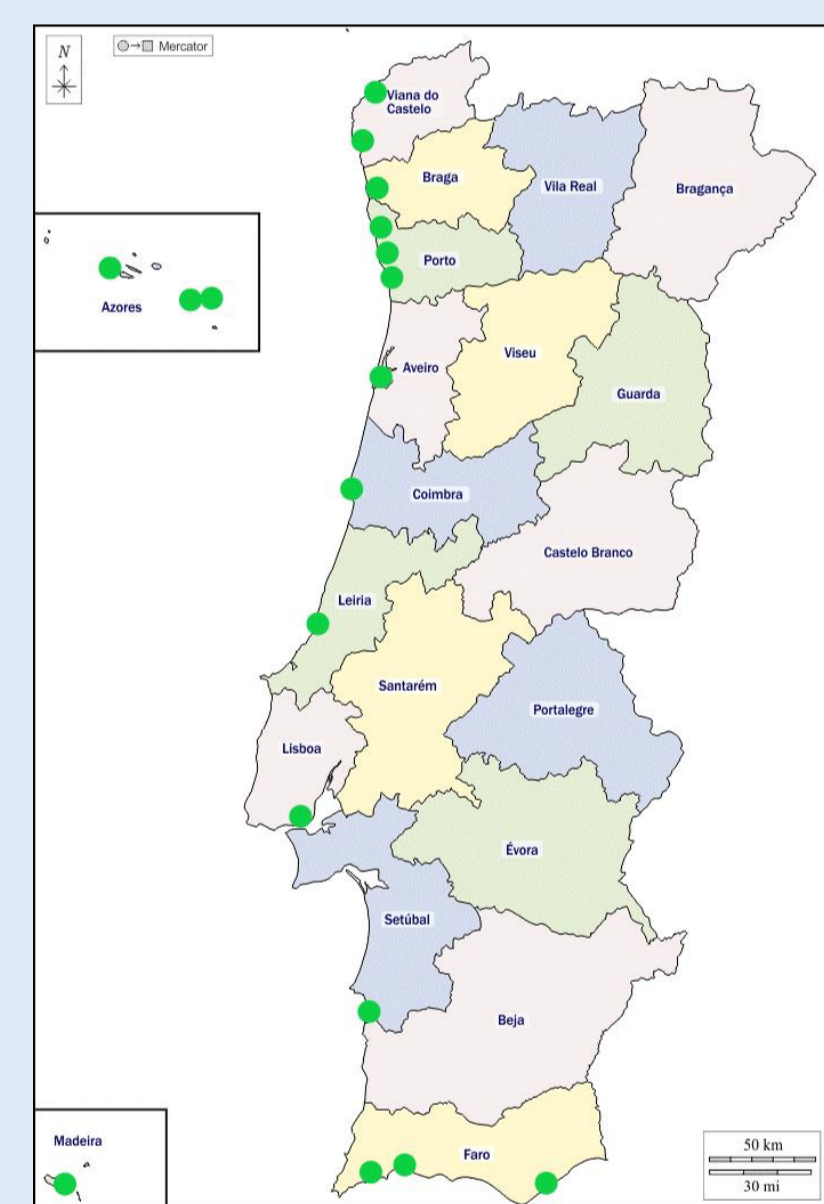


Fig. 3 - Portos/barras no século XIX

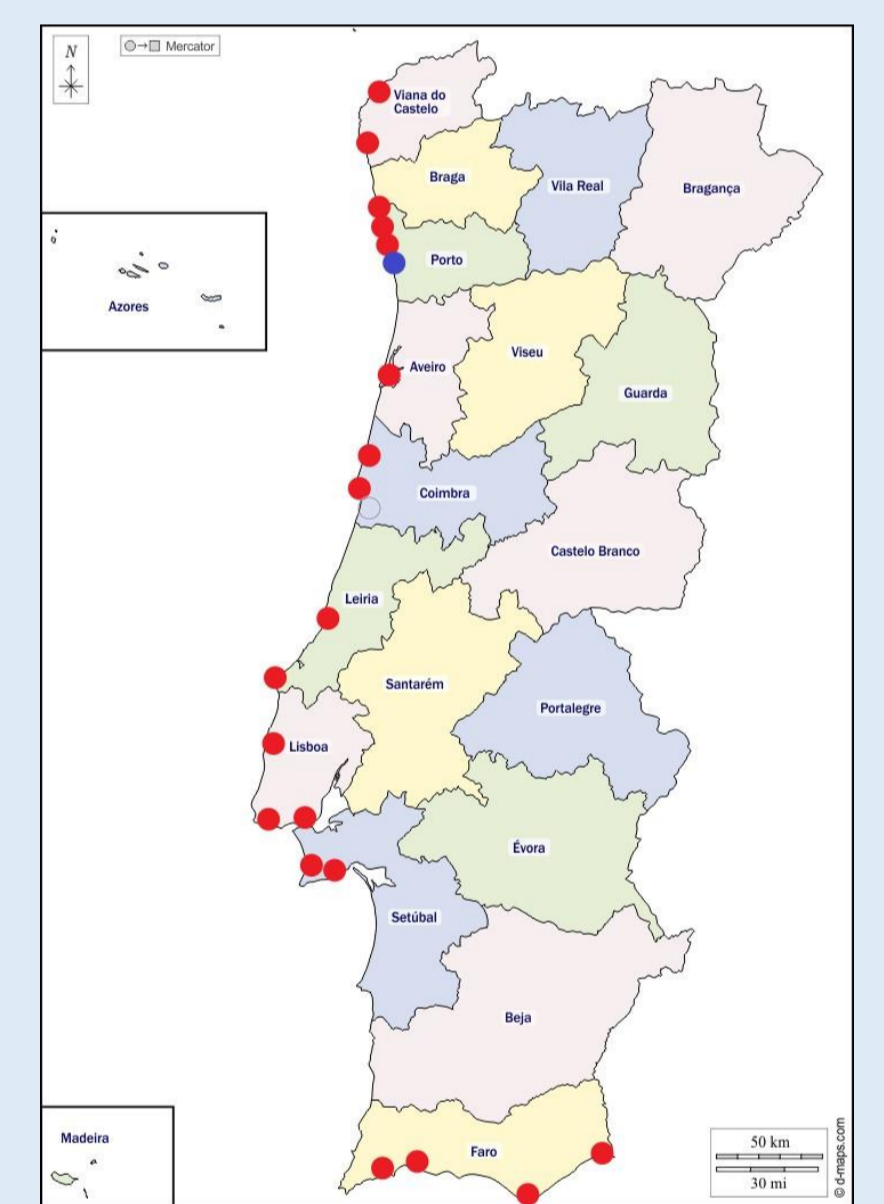


Fig. 5 - Instituições de socorros a naufragos no século XIX

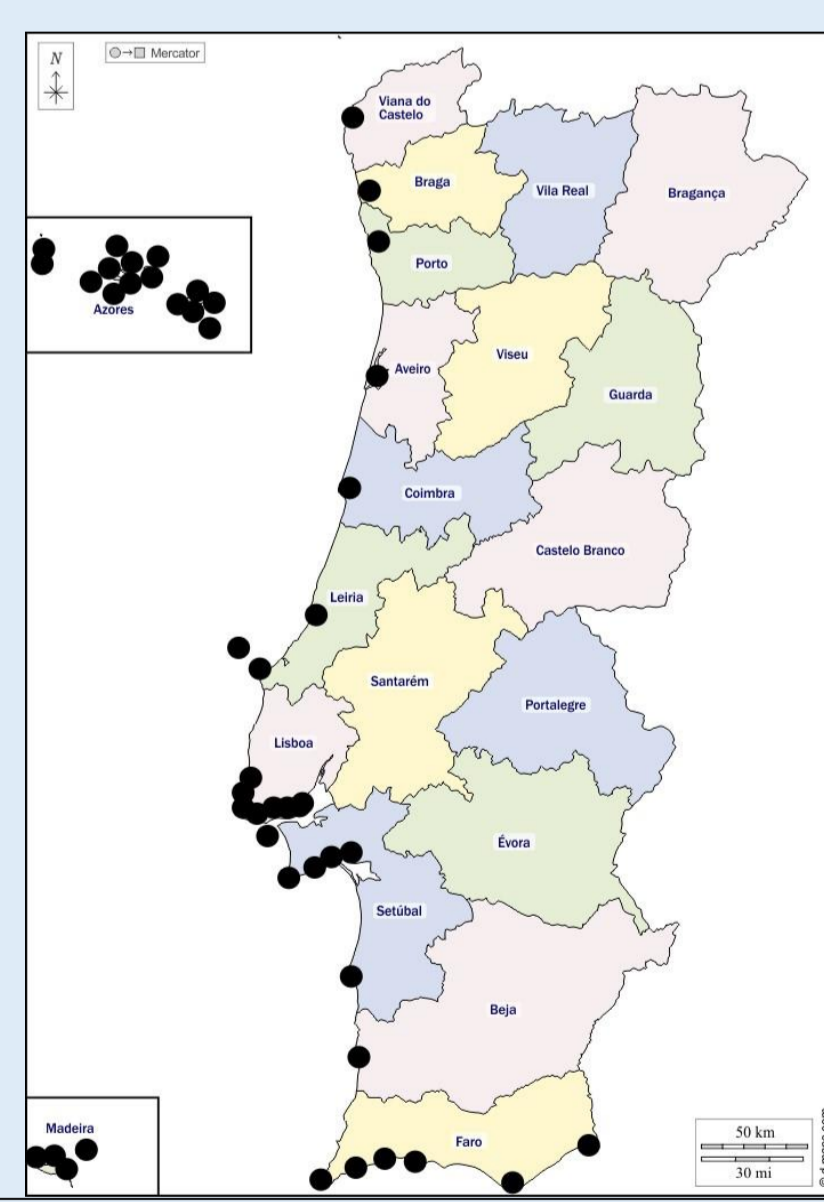


Fig. 2 - Rede farolar no século XXI

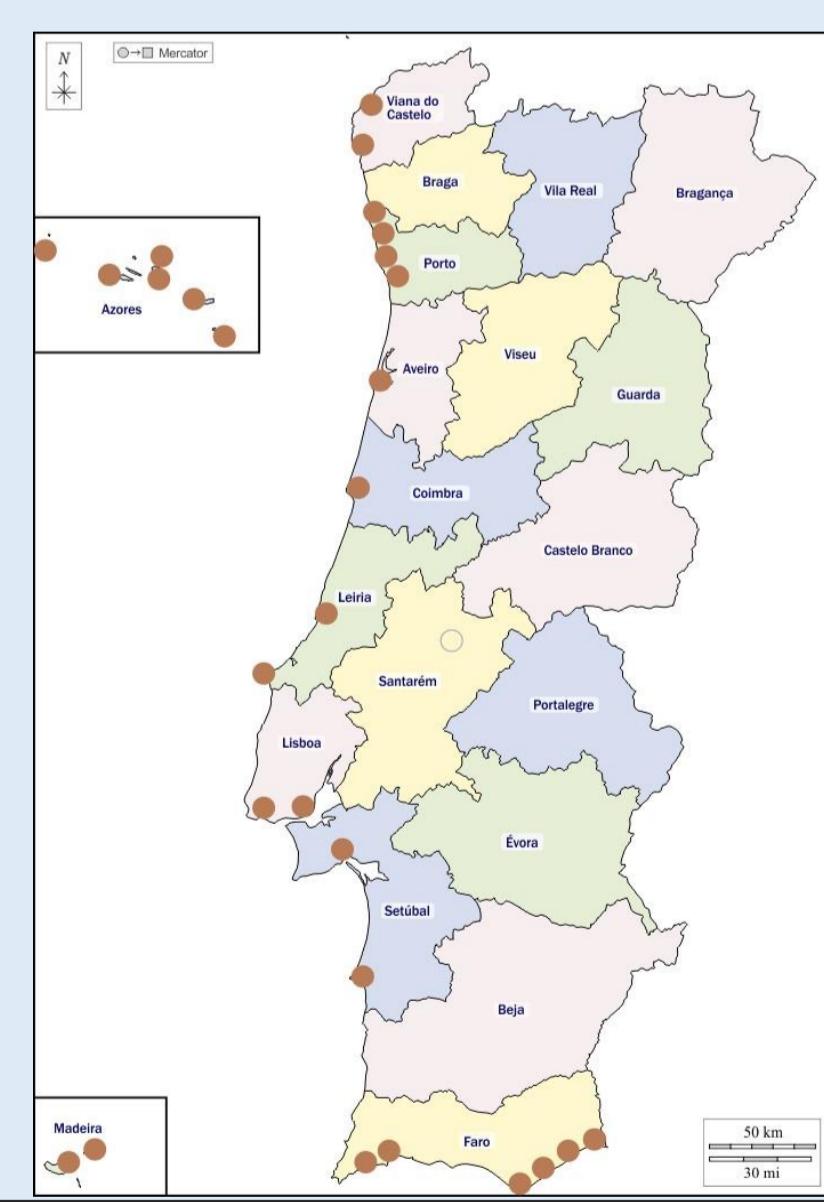


Fig. 4 - Portos/barras no século XXI

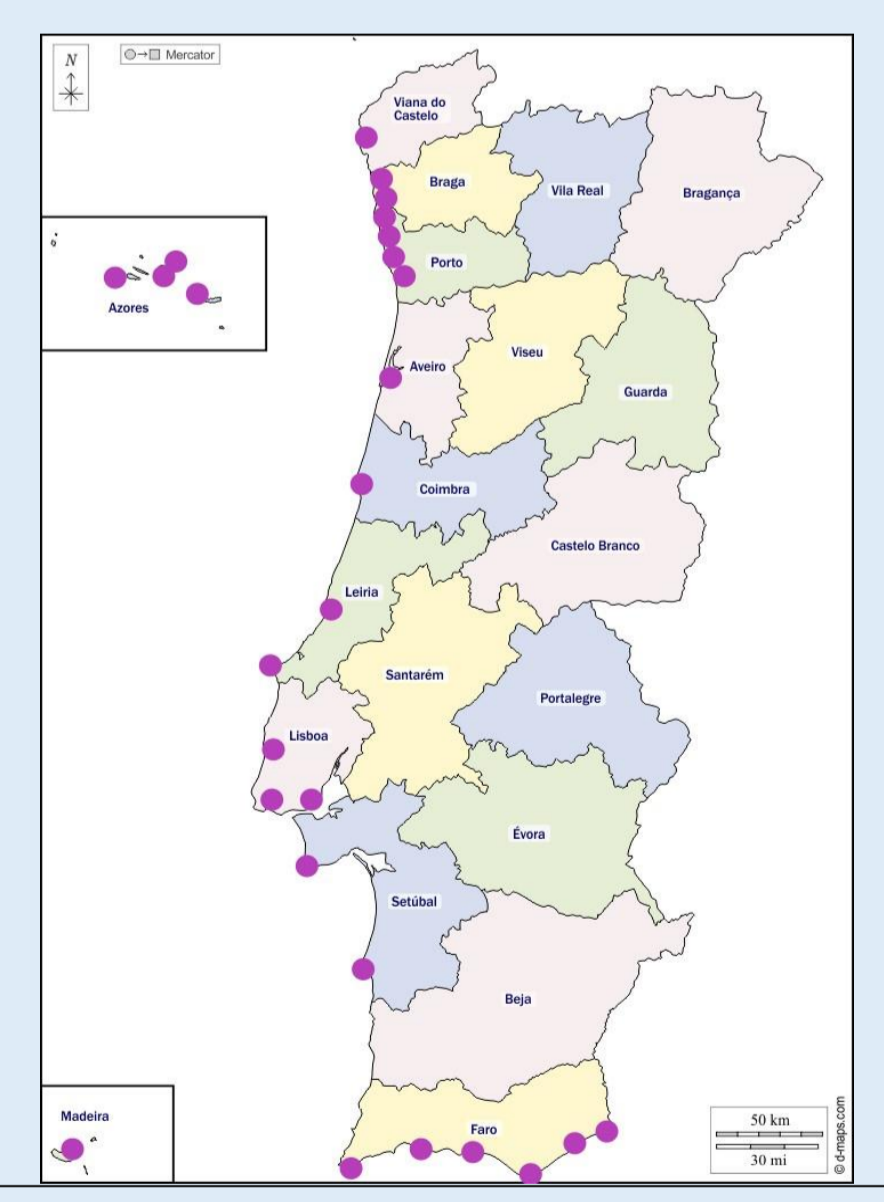


Fig. 6 - Instituições de socorros a naufragos no século XXI

## Conclusão

Pelo exposto se infere que, historicamente, a segurança da navegação marítima foi tema de preocupação junto das autoridades. A intervenção nos portos/barras, bem como o aumento da rede farolar e dos equipamentos de socorros a naufragos, é disso testemunho. Fica delineado, em traços gerais, a evolução da proteção concedida a mareantes. Sobreleva-se a importância da análise retrospectiva para melhor fundamentar o conhecimento do presente e a respetiva gestão presente e futura porque, em boa verdade, só conseguimos gerir bem aquilo que melhor conhecemos.