

Coordenadores:

João Luís Fernandes

Fátima Velez de Castro

António Vieira

Bruno Martins

XVII ENCONTRO
NACIONAL
de RISCOS



Riscos, Proteção Civil e Cultura de Segurança: Discursos e Práticas no Portugal Democrático



RISCOS

Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança
Coimbra, 2025

Riscos, Proteção Civil e Cultura de Segurança: Discursos e Práticas no Portugal Democrático

divide-se em três partes, a primeira das quais intitulada *“Proteção civil: estratégias e operacionalidade”*. Nesta, discute a Proteção Civil e o ciclo de gestão de emergências, no respetivo enquadramento legal, mas também nas suas dimensões operacionais, nas quais se demonstra a importância dos planos de ação, dos meios envolvidos, da participação ampla, do valor da experiência e da necessária monitorização e análise crítica de todo o processo.

A segunda parte, com o título *“Discursos, educação e cultura de segurança”*, centra-se no papel da comunicação, dos processos educativos e dos valores na produção de uma ideia (e de uma prática) consequente de riscos. Este conjunto de textos apresenta a escola como um território de produção de uma cultura equilibrada de segurança, equacionando ainda até que ponto uma comunicação irrefletida poderá contribuir mais para uma sociedade condicionada pelo medo e menos para uma consciência preventiva e proativa de mitigação das vulnerabilidades.

Por fim, na terceira parte, intitulada *“Riscos e vulnerabilidades. Estudos de casos”*, territorializam-se os debates anteriores, percorrendo um conjunto de realidades empíricas no território nacional, mas também noutros espaços geográficos do continente europeu, da América do Sul e de África, nos quais se confrontam os riscos, os contextos de emergência, a perceção dos contextos e as respostas científicas e operacionais que acompanham estas realidades.

Por ocasião das celebrações do cinquentenário do 25 de Abril, com este conjunto de contribuições esta obra posiciona-se entre a doutrina e a prática e entre os enquadramentos legais e a perceção dos riscos em Portugal e noutros países, com a certeza que este é um universo dinâmico que requer uma reflexão crítica permanente. Nesse sentido, mais do que respostas definitivas, levantam-se questões em aberto que, num mundo em constante mudança, nos devem orientar para novas interrogações.

João Luís Fernandes

Professor Auxiliar do Departamento de Geografia e Turismo
Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra



RISCOS
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA
DE RISCOS, PREVENÇÃO
E SEGURANÇA

ESTRUTURAS EDITORIAIS | EDITORIAL STRUCTURES

Estudos Cindínicos

ANTIGOS DIRETORES | FORMER DIRECTORS

Luciano Lourenço

DIRETOR PRINCIPAL | MAIN EDITOR

Fátima Velez de Castro

RISCOS - Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança

DIRETORES ADJUNTOS | ASSISTANT EDITORS

Adélia Nunes, António Vieira, Bruno Martins, João Luís Fernandes

RISCOS - Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança

ASSISTENTE EDITORIAL | EDITORIAL ASSISTANT

Fernando Félix

RISCOS - Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança

COMISSÃO CIENTÍFICA | EDITORIAL BOARD

Adélia Nunes

Universidade de Coimbra

Ana Meira Castro

Instituto Superior de Engenharia do Porto

António Betâmio de Almeida

Instituto Superior Técnico, Lisboa

António Duarte Amaro

Universidade Nova de Lisboa

António Vieira

Universidade do Minho

Bruno Martins

Universidade de Coimbra

Cristina Queirós

Universidade do Porto

Fátima Velez de Castro

Universidade de Coimbra

Helena Fernandez

Universidade do Algarve

Humberto Varum

Universidade de Aveiro

João Luís Fernandes

Universidade de Coimbra

José Simão Antunes do Carmo

Universidade de Coimbra

Luciano Lourenço

Universidade de Coimbra

Romero Bandeira

Inst. de Ciências Biomédicas Abel Salazar, Porto

Tomás de Figueiredo

Instituto Politécnico de Bragança

Antenora Maria da Mata Siqueira

Universidade Federal Fluminense, Brasil

Antonio Carlos Vitte

Universidade Estadual de Campinas, Brasil

Carla Juscélia Oliveira Souza

Universidade de São João del Rei, Brasil

Jorge Olcina Cantos

Universidade de Alicante, Espanha

José Arnaez Vadillo

Universidade de La Rioja, Espanha

Lidia Esther Romero Martín

Universidade Las Palmas de Gran Canaria, Espanha

María Augusta Fernández Moreno

Universidade Católica de Ibarra, Equador

Miguel Castillo Soto

Universidade do Chile

Montserrat Díaz-Raviña

Inst. Inv. Agrobiológicas de Galicia, Espanha

Norma Valencio

Universidade Federal de São Carlos, Brasil

Tiago Ferreira

University of the West of England

Virginia Araceli García Acosta

CIESAS, México

Xavier Ubeda Cartaña

Universidade de Barcelona, Espanha

Yolanda Teresa Hernández Peña

Univ. Distrital Francisco José de Caldas, Colômbia

Yvette Veyret

Universidade de Paris X, França

JOÃO LUÍS FERNANDES
FÁTIMA VELEZ DE CASTRO
ANTÓNIO VIEIRA
BRUNO MARTINS
(COORDS.)



RISCOS, PROTEÇÃO CIVIL E CULTURA DE SEGURANÇA: DISCURSOS E PRÁTICAS NO PORTUGAL DEMOCRÁTICO

EDIÇÃO

RISCOS - Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança

Email: riscos@riscos.pt

URL: <https://www.riscos.pt/publicacoes/sec/>

OBRA SUJEITA AO PROCESSO DE REVISÃO POR PARES

COORDENAÇÃO EDITORIAL

João Luís Fernandes, Fátima Velez de Castro, António Vieira e Bruno Martins

IMAGEM DA CAPA

Karine Nieman

PRÉ-IMPRESSÃO

Fernando Félix

ISSN

2184-5727

DOI (Série)

<https://doi.org/10.34037/978-989-54295-1-6>

ISBN Digital

978-989-9053-27-4

DOI

https://doi.org/10.34037/978-989-9053-27-4_15

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
INTRODUÇÃO	11
PARTE I - PROTEÇÃO CIVIL: ESTRATÉGIAS E OPERACIONALIDADE	13
Proteção civil – visão estratégica sobre o modelo orgânico e estrutura operacional Marco Martins	15
Inclusão do conceito “Progrição” no ciclo de gestão de emergências Acácio de Jesus Peres	31
Redundância, antecipação e capacitação nas comunicações de emergência em operações de proteção e socorro Márcio Teles Amaral, Eutíquio Costa, Filipa Rodrigues Pereira e Carla Pimentel Rodrigues	47
Tendências e desafios na implementação da estratégia nacional de proteção civil preventiva 2030: uma análise da RCM nº 112/2021 Artur Ferreira, Luís Teixeira, Nuno Cunha e Luís Dias Ramos	77
Análise crítica da estratégia nacional para uma proteção civil preventiva 2030, do ponto de vista da teoria geral da estratégia Ana Ferreira, António Piedade, Maria Inês Santos, Miguel Ferreira e Luís Dias Ramos	101
PARTE II - DISCURSOS, EDUCAÇÃO E CULTURA DE SEGURANÇA	127
O medo e as “ameaças” mediáticas sobre a crise João Figueira	129
No Portugal democrático, onde se posiciona a inclusão de alunos? Uma reflexão para os educadores na formação de futuros cidadãos: estudos de caso Mário Talaia	143
O equilíbrio da energia face à promoção de uma sensibilidade e de uma educação coletiva para os riscos Carla Sofia Vigário, Inês Lucas de Sousa e Bárbara Ricou Carreiro	173
Realização de experiências em sala de aula de geografia: ensaio sobre deslizamentos Eduardo Azevedo Silva e Carlos Valdir de Meneses Bateira	189
Educação infantil e gestão de riscos: a parceria entre CEPED e ESAG Kids na criação de livros didáticos Felipe Eugênio Kich Gontijo, Júlia Bromer e Fabiana Santos Lima	211

SUMÁRIO

PARTE III - RISCOS E VULNERABILIDADES. ESTUDOS DE CASOS	225
A vulnerabilidade social no planeamento de emergência: estudo sobre o núcleo antigo da vila de Sesimbra	
Mónica Franco e Manuel João Ribeiro	227
O “País da Costa Negra”: abordagem retrospectiva	
Tiago Canhota, Olegário Pereira e Maria Rosário Bastos	247
Are urban coastal localities in Macaronesia aware of their exposure to coastal flooding	
Larize Lima, Conceição Fortes, Ana Catarina Zózimo, Liliana Pinheiro, Raquel De la Cruz-Modino, Josué Gutiérrez-Barroso, Carla González Cruz e Laura Comes	263
Risk perception of coastal flooding in Praia da Vitória, Azores	
Larize Lima, Conceição Fortes, Ana Catarina Zózimo, Liliana Pinheiro e Raquel De la Cruz-Modino	281
Eventos extremos na cidade de Rio Branco-Acre-Brasil: as inundações de 2023	
George Luiz Pereira Santos, Lucas Barbosa e Souza e Teresa Fidélis	301
Os riscos relacionados ao ambiente e aumento populacional em Changalane, Moçambique, 2019 - 2022	
Daniela Silvestre Januário Biché, Fernando Custódio Titosse e Francisca Langa	321
Uma análise às estratégias de redução do risco da seca em Moçambique	
Felizardo Masseko, José Mendes e Vasco Mantas	333
CONCLUSÃO	355

PREFÁCIO

Os textos incluídos neste livro, publicado com a chancela da Associação RISCOS na sua série editorial Estudos Cindínicos, constituem um testemunho do XVII Encontro Nacional de Riscos que teve lugar em 2024 na cidade de Coimbra. Esse Encontro teve como mote “Os 50 anos do 25 de Abril de 1974”, uma data marcante para a sociedade portuguesa. Nos referidos 50 anos muito mudou no país e no Mundo, nomeadamente o modo de encarar e operacionalizar a gestão dos riscos e da proteção civil.

Atendendo à sua qualidade e aos assuntos que abordam, os textos apresentados constituem um contributo muito positivo para consulta e referência. O âmbito da relação da Sociedade com os riscos é cada vez mais vasto, como se evidencia nos trabalhos que os autores nos proporcionam e constituem uma amostra significativa de perspetivas e aplicações concretas. A coordenação da obra merece ser elogiada.

O autor do Prefácio deseja contribuir com a sua perspetiva sobre a temática desenvolvida no livro, assinalando mudanças importantes ocorridas no referido período temporal.

O conceito atual do risco é o resultado de um processo histórico que tem como motivo algo perturbador: a incerteza de perdas prováveis no futuro. Sobrepondo-se à fé ou à mera sorte, desenvolveram-se técnicas para enfrentar esta perturbação. A análise quantitativa e a perceção social dos riscos são dois modos de resposta da mente humana para superar coletivamente esse tipo de incerteza ameaçadora. Desde os meados do séc. XX, o termo “gestão”, anteriormente mais conhecido no domínio empresarial para planear, dirigir e controlar, passou a designar o conjunto de intervenções de análise, mitigação e controlo de riscos e emergências.

Podemos afirmar que sem a democracia a gestão dos riscos não teria tido a mesma evolução. O autoritarismo político e a censura tendem a impedir o estudo e a divulgação de ameaças e a dificultar a informação sobre desastres ou catástrofes potenciais ou reais. A responsabilização pública e eleitoral dos poderes e a existência de um Estado de Direito garantem a defesa de direitos

humanos e ambientais fundamentais. Face à experiência do passado e ao que pode vir a acontecer no futuro, constituem uma prevenção moral e cívica que deve estar em concordância com o que se considerar ser uma atuação eficaz e justa para enfrentar os riscos públicos.

As duas Guerras Mundiais motivaram na Europa a preocupação da defesa da população civil. A ameaça de bombardeamentos aéreos induziu a preparação de sistemas especiais de alarme e de proteção física de populações. Complementando a Cruz Vermelha e as corporações de bombeiros, organizações especiais foram criadas para este efeito. Em Portugal, foi criada, em 1942, a Defesa Civil do Território, associada a uma organização paramilitar de apoio político. A “defesa civil” mais associada a ataques bélicos foi, desde 1974, substituída gradualmente pela “proteção civil” que é enquadrada por uma legislação sucessivamente renovada e ampliada. Com a participação de um conjunto de instituições especializadas e o empenho dos operacionais está capacitada para enfrentar situações de emergência que possam afetar a segurança de pessoas isoladas, das populações ou do ambiente.

Aos riscos associados à guerra ou à natureza, a atuação da Humanidade tem vindo a acrescentar outras preocupações. A designação “Sociedade do Risco” tornou-se, numa perspetiva sociológica, muito conhecida desde a década de oitenta do séc. XX em resultado da mundialização e da intensidade de ameaças difusas com diferentes origens. A tarefa não é fácil e, em Portugal, a proteção civil pretende mobilizar os cidadãos e todas as entidades públicas e privadas para prevenir riscos coletivos e atenuar as suas consequências. Mas, para responder com eficácia na área ambiental, na crise climática e nas catástrofes associadas, o âmbito nacional tende a ser insuficiente e exigir um alinhamento ou compromisso com princípios internacionais. É o que acontece na Estratégia Nacional para uma Proteção Civil Preventiva (2021) que tem em conta o desenvolvimento sustentável baseado no Relatório Brundtland (1987), o Acordo de Paris referente ao combate às alterações climáticas (2015) e o designado Quadro de Sendai (2015) que tem o objetivo de “[...] *prevenir e reduzir a exposição a perigos e vulnerabilidades a catástrofes, aumentar o grau de preparação para resposta e recuperação e assim reforçar a*

resiliência”. A uma prevenção anterior à crise junta-se assim a preparação na capacidade de recuperação posterior ao desencadear da crise, a tão agora popularizada resiliência.

Se a organização e a preparação na gestão dos riscos são fundamentais, a comunicação e a participação pública são cada vez mais relevantes. Em fase de operação, em condições complexas e áreas extensas e difíceis, é exigido um sistema de comunicação fiável e uma informação eficaz da situação à população em risco. Como medida na prevenção e na sensibilização social, a comunicação passou a ter uma crescente capacidade de mobilização, nomeadamente através de plataformas digitais não reguladas. Estas ações podem induzir a sensação de “medo” na população. Esta sensação pode ser útil em determinadas circunstâncias para motivar comportamentos adequados ou ser manipuladora, prejudicial e fomentar perceções inadequadas e até doentias.

A educação dos cidadãos na compreensão dos riscos e da sua gestão ou controlo favorece uma participação eficaz nas medidas de prevenção e proteção e na apreciação da informação. Uma educação que afaste ideias erradas e que potencie a confiança no conhecimento científico e a sensibilidade a vulnerabilidades associadas a eventos que podem ser perigosos.

A segurança é desejável, mas a educação para a cidadania neste domínio enfrenta um dilema particular na definição de finalidades. Segurança sem risco é quase impossível e existe a oposição entre uma “cultura de segurança” e uma “cultura do risco”. A primeira dá prioridade a uma prudência esclarecida e a segunda ao arrojo e à obtenção de oportunidades competitivas ou ganhos desejados. Uma diferença fraturante na sociedade contemporânea.

Nas décadas recentes, os métodos científicos e as tecnologias mais recentes e avançadas foram sendo utilizados na análise e mitigação dos riscos. As ciências sociais e da natureza, os sistemas de informação geográfica, a análise de dados e os modelos estatísticos, probabilísticos e de simulação computacional, entre outros, foram sendo mobilizados. Recentemente a inteligência artificial começou a ser considerada para aplicação na gestão dos riscos. As vulnerabilidades a ter em conta passaram a ter naturezas muito diferentes: físicas, económicas, ambientais, existenciais, culturais, sociais, políticas... ou seja, a análise e gestão

de riscos alargou o universo ou domínio de aplicação. Passou a ser aplicada às situações que possam vir a pôr em causa algo valioso para os humanos.

A aceitação generalizada, na atualidade, da gestão dos riscos como método adequado para fazer face a incertezas no cumprimento de objetivos desejados ou definidos pode ser considerada um sucesso. Em análises económicas o valor do risco é um custo tangível, mas o termo risco banalizou-se e muitas vezes é usado com diferentes significados. A gestão do risco implica a responsabilização por decisões e o cumprimento de normas e regulamentos por vezes complexos ou ambíguos e por intervenções envolvendo meios e efeitos relevantes. O temor psicológico pela ocorrência de erros graves pode ocasionar o designado “risco de uma avaliação do risco” e conduzir a uma omissão ou a uma ineficiência nas ações.

No presente, ameaças abrangentes, complexas, com efeitos diferidos, mas incertos, recaem sobre a Sociedade e o planeta colocando novos desafios: são riscos considerados sistémicos, mal definidos, naturais ou tecnológicos difíceis de serem mitigados. A imprevisibilidade de acontecimentos potencialmente perigosos aconselha a precaução e o controlo de vulnerabilidades.

Em conclusão, o risco tem em conta consequências e vítimas potenciais. Controlar ou mitigar o risco é a manifestação de um abraço solidário, pela vida e pela felicidade. É mais do que competência técnico-científica, administrativa ou jurídica. Deve conter também deveres e ser uma manifestação ética de salvaguarda de valores, sem perda das liberdades fundamentais e da essência da Humanidade. Uma esperança: que nos próximos decénios a Associação RISCOS e novos livros na série Estudos Cindínicos comprovem a realização deste desejo.

Boa leitura!

Lisboa, 21 de abril de 2025

António Betâmio de Almeida
Professor Catedrático do Instituto Superior Técnico
Professor Emérito da Universidade de Lisboa

INTRODUÇÃO

João Luís Fernandes

Universidade de Coimbra, CEIS20 e RISCOS (Portugal)
Faculdade de Letras, Departamento de Geografia e Turismo
ORCID: 0000-0002-9419-631X jfernandes@fl.uc.pt

A Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança (RISCOS) associou-se às comemorações do cinquentenário do 25 de abril de 1974, direcionando o **XVII Encontro Nacional de Riscos**, que decorreu entre 6 e 7 de junho de 2024, para um conjunto de temáticas que evocaram a transição política ocorrida em Portugal.

Assumindo o título desse mesmo encontro - *“Riscos, Proteção Civil e Cultura de Segurança: Discursos e Práticas no Portugal Democrático”*, este livro reúne os textos de algumas das contribuições que enriqueceram os debates que marcaram aquele encontro entre académicos, especialistas de diferentes áreas e operacionais.

Partindo da relação entre os sistemas políticos, os discursos e as práticas nos domínios dos riscos e da segurança, os capítulos desta obra seguem um alinhamento que vai do enquadramento legal e institucional da Proteção Civil, às temáticas da educação, quer em contexto de emergência, quer na mais difusa, mas também relevante, discussão pública dos riscos.

Nesta obra discutir-se-á também o papel da educação e das instituições de ensino e aprendizagem na promoção de uma cultura de risco, que deve passar pelo envolvimento das populações, em particular, mas não só, dos mais jovens.

Num país e num mundo em transformação demográfica, económica, social ou política, estas problematizações carecem de terreno e da análise cuidada de estudos de caso. Nesse sentido, o livro que se segue termina com um conjunto de estudos empíricos que, mais do que simples ilustrações, nos abre uma janela para a complexa territorialização desta temática dos riscos, sob o ponto de vista da doutrina mas também e sobretudo da operacionalidade.

A obra está estruturada e dividida em três partes. Na primeira, intitulada *“Proteção Civil: Estratégias e Operacionalidade”*, apresentam-se cinco artigos nos

quais se discute e pondera o enquadramento legal e institucional da Proteção Civil e das respostas no terreno, em casos de emergência.

Na segunda, com o título “*Discursos, Educação e Cultura de Segurança*”, também com cinco artigos, evoca-se o papel do espaço público e mediático na discussão dos riscos, um domínio que deve, com naturalidade, abrir-se para o exterior do mundo mais fechado dos especialistas. Neste conjunto de textos, releva-se a importância da educação na promoção de uma cultura de segurança preventiva e não apenas reativa.

Por fim, na terceira parte, “*Riscos e Vulnerabilidades. Estudos de Casos*”, faz-se uma viagem por diferentes espaços geográficos portugueses, mas também pelo Brasil, por Moçambique e pelo vasto bioma da Macaronésia, no qual se terá oportunidade de apresentar, discutir e confrontar estudos de caso em Portugal e Espanha.

Este livro conta com a participação de 45 autores, que se apresentam com trabalhos individuais ou em colaboração. Por aqui passarão investigadores de diferentes nacionalidades, maioritariamente portugueses, mas também brasileiros, espanhóis e moçambicanos. Com efeito, apesar da evocação do 50º aniversário do 25 de abril, que se comemorava em Portugal, na verdade esta transição abre linhas de debate e reflexão que se estendem para outras geografias, que devem ser comparadas e confrontadas.

Para além do número, da pluralidade de formações ao nível académico e profissional e da diversidade de origem dos autores que aqui se apresentam, é importante referir a heterogeneidade das instituições de proveniência, facto que também comprova a amplitude e a diversidade de perspetivas desta temática dos riscos. Para além de instituições de ensino superior, de países como Portugal, Brasil, Espanha ou Moçambique, destaca-se a presença de escolas de ensino não superior, assim como de laboratórios de investigação, autarquias e outros *stakeholders* associados aos aspetos operacionais e de formação de recursos humanos na área da Proteção Civil.

RISCOS E
VULNERABILIDADES.
ESTUDOS DE CASOS

O “PAÍS DA COSTA NEGRA”: ABORDAGEM RETROSPECTIVA **THE “BLACK COAST COUNTRY”: RETROSPECTIVE APPROACH**

Tiago Canhota

Univ. Nova de Lisboa, MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (Portugal)
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Dept.º de Ciências e Engenharia do Ambiente
ORCID: 0000-0002-8698-8763 canhotatiago@gmail.com

Olegário Pereira

Univ. Nova de Lisboa, MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente (Portugal)
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Dept.º de Ciências e Engenharia do Ambiente
ORCID: 0000-0002-5935-0932 olegario.pereira@hotmail.com

Maria Rosário Bastos

Universidade Aberta, Dept.º de Ciências Sociais e de Gestão (Portugal)
CITCEM - Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória
ORCID: 0000-0001-6154-1589 maria.bastos@uab.pt

Resumo: 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. Com esse propósito, abordam-se as estruturas costeiras Oitocentistas que contribuíram para mitigar os aludidos riscos. Para o efeito elegeram-se como indicadores: os portos/barras marítimos, os faróis e as instituições de socorros a náufragos. Rotulado como o “país da costa negra”, as infraestruturas farolares e portuárias foram modernizadas para aumentar a segurança dessas viagens. Não obstante iniciativas anteriores, no século XIX, procedeu-se à (re)construção de 19 faróis no continente/ insulares. Também no século XIX intervieram-se 18 portos continentais/insulares. Por último, avançou-se ainda na assistência aos náufragos com a constituição do Instituto de Socorros a Náufragos (1892). 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 náufragos, é disso testemunho. 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.

Palavras-chave: Transportes marítimos, portos, faróis, náufragos.

Abstract: Portugal is a country with a vast coastline, with the sea being a factor of attraction and a source of income. It is therefore important to consider the issue of coastal risks from a historical perspective. For this purpose, the 19th century coastal structures that contributed to mitigating the risks are discussed. The following indicators were therefore chosen: seaports/bars, lighthouses, and institutions that help shipwrecked people. Labelled as the “country of the black coast”, Portugal modernized the lighthouse and port infrastructures to increase the safety of sea travel. Despite previous initiatives, in the 19th century 19 lighthouses were (re)constructed on the mainland/islands. In the same century, 18 continental/island ports underwent renovation works. Finally, progress was made in assisting shipwrecked people with the establishment of the Portuguese Institute for Lifesaving (1892). From the above, it can be inferred that, historically, the safety of maritime navigation has been a topic of concern for the authorities. The intervention in ports/harbours and the increase in the lighthouse network and equipment for shipwreck rescue are evidence of this. The importance of retrospective analysis is emphasized to better support current knowledge and current and future management because, in truth, we can only manage well what we know best.

Keywords: Maritime transport, harbours, lighthouses, shipwrecks.

Introdução

Pese embora a longínqua relação de Portugal com o mar, tal fator não impediu que, no século XIX, tivesse alcançado o epíteto de “País da costa Negra”, designação essa que não remetia para uma realidade abonatória (Diário da Câmara dos Deputados, n.º 50, 1903, p. 17).

A navegação marítima, não obstante ter sido o meio de transporte que mais pessoas e mercadorias transportou e que ligava praticamente todas as partes do mundo, continuou a despertar, durante o século XIX, um grande temor na sociedade. As evoluções técnicas sofridas pelas embarcações, nomeadamente a aplicação do motor a vapor ou a utilização dos metais para a sua construção, permitiram mais rapidez e comodidade nas viagens assim como uma maior capacidade de tonelagem. Esta nova realidade contribuiu igualmente para uma reformulação das infraestruturas de apoio à navegação, como sejam os portos de embarque/desembarque, a rede farolar e os meios de socorro aos naufragados (Saraiva, 1983, pp. 251-260).

No caso português, e no que concerne à rede portuária, esta foi sendo melhorada ao longo dos anos, conforme as necessidades encontradas e as disponibilidades monetárias. Deste modo, não se estranha que se o primeiro plano de levantamento dos principais portos date de 1811 (Franzini, 1811), mas a aplicabilidade para a sua intervenção tenha surgido apenas nos inícios do século XX (Loureiro, 1904-1910).

Quanto à rede farolar, os primeiros estudos sistemáticos foram o Plano de Alumiamiento Marítimo (1866), da Comissão de Faróis e Balizas (1881) e o Plano Geral de Alumiamiento e Balizagem das Costas Marítimas e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes (1883) (Aguilar, 1998, pp. 11-12; Baptista & Sousa, 2004, p. 16).

Por último, a rede de assistência aos náufragos, teve o seu início em 1828, na cidade do Porto, com a criação da Real Casa d' Asylo dos Naufragados (Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, 1832, p. 6). No entanto, a sua existência foi parca uma vez que o edifício foi vendido em 1835 (Leal, 1876, p. 336). Ainda nesse ano, mas em Lisboa, constituiu-se a Sociedade Geral dos Náufragos (Collecção de Leis e Outros Documentos Officiaes: Publicados desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de Dezembro de 1835, 1837, p. 314). O afundamento

do vapor *Porto*, em 1852, trouxe para o domínio público a questão dos naufrágios, tomando o governo nos dias imediatos providências, nomeadamente a possibilidade de deslocação do porto da cidade mais para Norte e o auxílio aos naufragos, vindo esta última a ganhar forma, nesse mesmo ano, sob a designação de Real Sociedade Humanitária (Palma-Ferreira, 1980, p. 123; Leal, 1874, p. 223; Diário da Câmara do Governo, n.º 81, 1852, p. 381). Três anos mais tarde foi criada a Companhia de Socorros a Náufragos em Lisboa (Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa). Por fim, foi criado, em 1892, o Instituto de Socorros a Náufragos, a que mais tarde se acrescentaria a designação de «Real» e que teve como impulsionadora e presidente honorária a rainha D. Amélia (Diário da Câmara do Governo, n.º 53, 1892, p. 487). Tendo por base o poster apresentado no XVII Encontro Nacional de Riscos – Os 50 anos do 25 de Abril de 1974, o trabalho que aqui se expõe não tem a pretensão de ser um estudo exaustivo sobre as condicionantes históricas que levaram à implantação das redes farolar, portuária e assistencial aos naufragos. assim sendo, a finalidade primordial deste texto foi a de executar um levantamento das infraestruturas existentes, ou que foram construídas durante o século XIX, e uma primeira aproximação à análise da sua implementação e às razões que lhe subjazem.

Relativamente ao estado atual dos conhecimentos sobre os meios de mitigação dos naufrágios, entre o século XIX e os anos iniciais do século XX em Portugal, há que destacar as referências abaixo aludidas.

Assim, vejam-se por todas, relativas ao estudo geográfico e técnico do litoral indicam-se as obras de Balbi (1822), de Franzini (1811; 1812), de Loureiro (1904-1910) e de Pinto (1737). Como bibliografia relacionada com os temas farolar e assistencial, apontam-se as obras de Aguilar (1998), de Baptista & Sousa (2004), da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1832), de Canhota *et al.* (2021) e o Regulamento da Sociedade Humanitária do Districto D’aveiro: Filial da Real Sociedade Humanitária do Porto (1853). Num registo mais genérico assinala-se Leal (1874; 1876). Relativa a navios, naufrágios e navegações, referem-se as obras, Canhota (2023), Gomes (1996), Lapa (1972) e Palma-Ferreira (1980). Como obras de referência, pelo seu conteúdo abrangente, destacam-se, Marques (2002), Mattoso (1994), Pinto & Monteiro (2019), Pires (1975), Ramos (2006, 2009), Rodrigues (1996), Saraiva (1983), Serrão (1986a, 1986b, 1987) e Silveira & Fernandes (2006).

A rede portuária

A Revolução dos Transportes, herdeira direta da Revolução Industrial, que se evidenciou com mais profundidade a partir do século XIX, abriu um rol de oportunidades e, na mesma medida, de desafios para o transporte marítimo (Mattoso, 1994, p. 369; Marques, 2002, p. 54).

As duas primeiras décadas do *Oitocentos* foram repletas de acontecimentos funestos que explicam, em parte, o atraso do reino português. Sobressaem as Invasões Francesas, a Fuga da Família Real para o Brasil, a posterior independência deste território e, ainda, a Revolução e as contrarrevoluções liberais. Todos estes fatores criaram uma conjuntura que contribuiu tanto para uma desorganização socioeconómica do reino, como para uma fraca (quando não inexistente) oferta de infraestruturas costeiras (Serrão, 1986a, p. 226). Além destes constrangimentos, juntou-se ainda uma costa Ocidental perigosa, não só pela intensa agitação marítima e elevada energia da onda como, também, pela existência documentada de “[...] rochedos e bancos d’arêa, [...] baixos, as correntes e, ainda, a variedade ou a intensidade de ventos[...]” (Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, 1832, p. 4), levando, sempre que possível, a uma navegação ao largo da costa portuguesa.

Uma fonte importante para o conhecimento da rede portuária portuguesa *Oitocentista* chegou-nos por Adrien Balbi, na sua obra *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d’Algarve* (...). Aí, o autor indica-nos o estado descuidado de alguns portos e barras, como sejam o caso de Viana, Sagres ou Faro. Perante tal cenário procederam-se a algumas intervenções, nas décadas de 30 do século XIX, nos portos e barras de Caminha, Esposende, Figueira da Foz, Funchal, Horta, Lisboa, Porto, Tavira, Vila do Conde, Vila Franca do Campo e Vila Nova de Mil Fontes (Balbi, 1822, pp. 179-180; Marques, 2002, pp. 74-75; Serrão, 1986a, pp. 229-230).

Terminada a Guerra Civil (1832-34) e as demais revoluções que minavam qualquer tentativa, profícua e a longo prazo, de desenvolvimento infraestrutural e económico, a Regeneração (1851) permitiu uma consolidação do regime. Deste modo, e em resultado da estabilidade política e do progresso económico e financeiro, as décadas seguintes assistiram a uma paulatina renovação portuária tanto no continente como nas ilhas adjacentes (Cf. fig. 1). Entre os portos e barras

que sofreram melhorias indicam-se os de Aveiro, Esposende, Figueira da Foz, Horta, Lagos, Lisboa, Vila Nova de Portimão, Nazaré, Ponta Delgada, Porto e Viana do Castelo (Franzini, 1811; 1812, p. 16; Pinto & Monteiro, 2019, p. 109; Serrão, 1986b, p. 229 e 231; Serrão, 1987, p. 407-409).

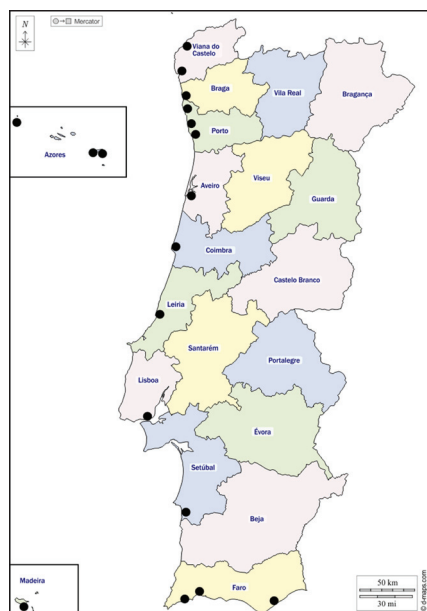


Fig. 1 - Rede portuária até finais do século XIX.

Fig. 1 - Port network until the end of the 19th century.

De todos eles, e devido a razões de importância económica, de grandeza populacional e de desenvolvimento industrial, dois casos mereceram uma atenção especial: Lisboa e Porto. O porto da capital, o maior e mais importante, sofreu melhorias contínuas até ao século XX (Serrão, 1986b, pp. 228-229; Serrão, 1987, p. 409; Ramos, 2006, p. 354; Prata, 2012, p. 54). No caso nortenho, e em resultado das dificuldades de navegação na barra portuense, foi proposta a criação de um novo porto a norte da cidade, tendo-se iniciado as obras a partir de 1883 (Serrão, 1986b, p. 229; Serrão, 1987, p. 409).

Se as condições para o atracar e o zarpar dos navios sofreu melhorias consideráveis ao longo dos anos, também a sinalização da costa foi uma das preocupações, tendo a mesma sido dotada de melhoramentos consideráveis.

A estrutura farolar

Não obstante a extensa costa e a importância do mar para a economia portuguesa, quer seja nas atividades piscatórias, quer seja no comércio nacional e internacional, o panorama farolar do século XIX era caracterizado por rarefação infraestrutural e por um atavismo tecnológico.

Todos os contratemplos anteriormente elencados (veja-se o que foi descrito no ponto anterior) contribuíam para um cenário onde a iluminação costeira estava dependente de faróis que haviam sido construídos ou renovados entre meados do século XV e o último quartel do século XVIII (Cf. fig. 2).

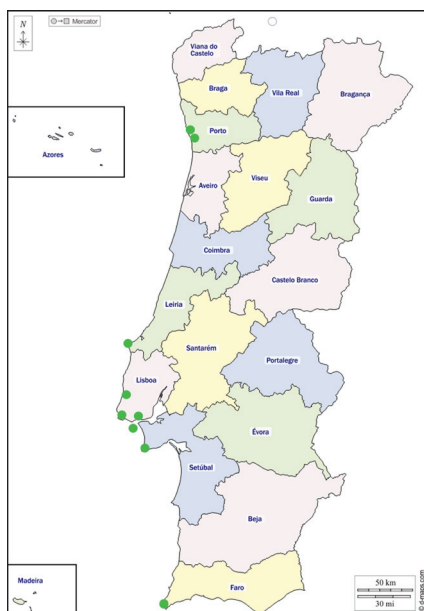


Fig. 2 - Rede farolar entre os séculos XV e XVIII.

Fig. 2 - Lighthouse network between the 15th and 18th centuries.

Mais uma vez, o fim das hostilidades entre Liberais e Absolutistas (1832-34) potenciou o retomar das atividades económicas, levando a que, em 1835, se projetasse a construção de cinco faróis, tendo sido levantados quatro: Berlengas, São Vicente, Santa Maria e Cabo Mondego (Aguilar, 1998, p. 10, 52, 164, 188; Baptista & Sousa, 2004, p. 15, 35).

A partir de meados da centúria o ritmo de construção manteve-se, construindo-se os faróis da Póvoa do Varzim, Esposende, Aveiro e Cabo Raso (Cf. fig. 3). Na ilha da Madeira levantou-se o farol da Ponta de São Lourenço e na ilha dos Açores o farol da Ponta do Arnel, (Aguilar, 1998, p. 31, 48, 105, 221, 244; Baptista & Sousa, 2004, p. 16).

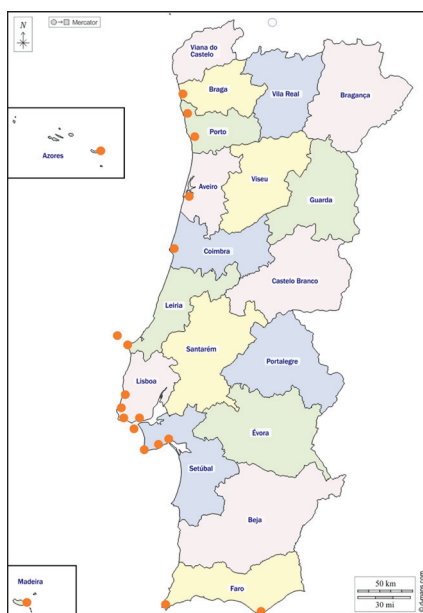


Fig. 3 - Rede farolar até finais do século XIX.

Fig. 3 - Lighthouse network until the end of the 19th century.

Cientes da vital importância que os faróis detinham para a segurança da navegação costeira, estes foram tidos em atenção por diferentes governos ao longo do tempo. Assim, a sua construção e as suas melhorias técnicas foram atendidas no Plano de Aluminação Marítimo (1866), na Comissão de Faróis e Balizas (1881) e no Plano Geral de Aluminação e Balizagem das Costas Marítimas e Portos do Continente e Ilhas Adjacentes (1883) (Aguilar, 1998, pp. 11-12; Baptista & Sousa, 2004, p. 16). Apesar dos esforços, o deputado Augusto Fuchini afirmava, em 1885, na Câmara dos Deputados, que “*Da nossa costa, mal iluminada foge a [...] colossal navegação que sulca o oceano em busca das costas americanas!*” (Diário

da Câmara dos Deputados, 1885, n.º 13, p. 205). Também na Câmara dos Deputados, Lourenço Cayolla perpetuava o lamento anterior afirmando, “[...] *que de vez termine o vergonhoso cognome de costa negra, com que os navegantes denominam a costa portuguesa*” (Diário da Câmara dos Deputados, n.º 50, 1903, p.17).

Conquanto se reconheça o esforço material e financeiro empreendido por Portugal, ao longo do século XIX, no sentido de se melhorar a navegação marítima, a fama de lugar a evitar permaneceu intacta. Neste sentido, e de forma a completar o último vértice deste triângulo, debruçamo-nos sobre as instituições de socorro aos naufragos também ela uma aposta na mitigação dos desastres costeiros em Portugal.

O socorro aos naufragos

Os naufrágios costeiros foram sempre uma constante fonte de preocupação e desespero. Para os naufragos por razões óbvias, para os que estavam em terra o escutar dos gritos de desespero e o seu gradual silêncio, aliado a uma incapacidade de socorro tornavam-se momentos de grande angústia. Inserido num movimento mais amplo de Humanidade que incluiu a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão (1789) e as primeiras preocupações abolicionista da escravatura no Reino Unido (1807), também o apoio ao salvamento dos naufragos foi ganhando importância na opinião pública (Lemos, 2001, p. 348).

Acompanhando o que se fazia em algumas partes da Europa, em especial no Reino Unido, também em Portugal apareceram, durante o século XIX, algumas instituições e infraestruturas dedicadas ao salvamento. Bom grado todo os esforços e preocupações empregues, todas elas se pautaram por serem desregradas, com uma existência efémera e com um raio de ação limitado. Esta realidade apenas se alterou de forma permanente, no ano de 1892, com a constituição do Instituto de Socorros a Naufragos (Diário do Governo, n.º 53, 1892, p. 487; Gazeta de Lisboa, n.º 104, 1824, p. 482).

A primeira instituição estruturada e dedicada “profissionalmente” ao salvamento dos naufragados já remontava a 1828. Para o efeito, erigiu-se na foz do Douro a Real Casa d'Asylo dos Naufragados (Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto

Douro, 1832, p. 6). Tal como noutros casos, a principal motivação para aí ter sido implantada foi a entrada na sempre traiçoeira barra portuense onde “[...] *costumadã acontecer os naufragios, assim de Navios mercantes, como de Lanchas e Barcos de pescaria*” (Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, 1832, p. 11).

O edifício, construído de raiz para o efeito apresentava uma planta retangular e piso térreo, sendo composto pelas casas da enfermaria, das máquinas, das roupas, do “Fiel do Asylo” e, ainda, por uma cozinha (*Idem*, pp. 11-15). Quanto ao material disponível, estava apetrechada com uma embarcação salva-vidas, enquanto nos recursos humanos era servida por um médico e um cirurgião que eram “[...] *obrigados a comparecer, assim que tiverem aviso ou noticia do perigo [...]*” (*Idem*, p. 8). Para além deste e outro pessoal permanente e afeto à Casa, era requerida e muito valorizada ainda a participação do Piloto-mor, pilotos da barra e de remadores para se aproximarem dos barcos ou dos naufragos de maneira a efetivarem o respetivo salvamento (*Ibidem*, pp. 7-9). Pese embora a sua importância, o edifício foi alienado em 1835, findando-se assim a assistência, pelo menos de forma oficial e estruturada, aos naufragos (Leal, 1874, p. 223; Leal, 1876, p. 336).

Nesse mesmo ano de 1835, enquanto no Porto se precedeu à venda da Real Casa d'Asylo dos Naufragados, na capital era fundada pela Associação Comercial Lisbonense, e sob a proteção da rainha D. Maria II, a Sociedade Geral dos Naufragos “[...] *a exemplo da Sociedade geral dos Naufragios estabelecida em Paris [...]*” (A.N.T.T., 1836, fl. 1; Collecção de leis e outros documentos officiaes: Publicados Desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835, 1837).

O naufrágio do navio Porto, em 1852, à entrada da barra portuense, elevou o clamor público pela inexistência de um sistema de socorros aos naufragos. Em resultado, atacou-se o problema em duas frentes: i) planeamento do futuro porto de Leixões dada a perigosidade da foz do Douro e ii) criação, nesse ano, da Real Sociedade Humanitária instalada no antigo edifício da Real Casa de Asylo (Diário de Lisboa, n.º 73, 1865, p. 854; Leal, 1874, p. 223; Palma-Ferreira, 1980, p. 123).

Ainda na década de 50, foi criada, em Lisboa no ano de 1855, a Companhia de Socorros a Naufragos (Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa).

No entanto, o grande salto quantitativo e qualitativo deu-se em 1892. Após mais uma grande tragédia marítima, desta vez na Póvoa do Varzim, onde morreram

108 pescadores, foi oficialmente criado, sob a proteção da rainha D. Amélia, o Instituto de Socorros a Náufragos¹ (Occidente, 1892, pp. 58-59), pretendendo ser “[...] *uma organização eficaz e permanente de socorros a naufragos todas as condições, que devam concorrer para a instalação definitiva e geral a toda a costa e rios navegáveis do paiz [...]*” (Diário do Governo, n.º 53, 1892, p. 487).

Para uma organização mais eficiente e com o fito de melhor coordenar o apoio, o Instituto estava dividido em comissões, distribuídas pelo território continental e insular. A comissão central estava localizada em Lisboa e as departamentais em Angra do Heroísmo, em Faro, no Funchal e no Porto (Diário do Governo, n.º 131, 1892, p. 1340). Existiam ainda comissão locais dispersas por diversas localidades (*Ibidem*).

Outra das precauções prendeu-se com o financiamento necessário, os recursos materiais a utilizar e a valorização dos atos de socorrismo. Quanto ao primeiro ponto, o seu financiamento provinha do Estado Central, pelos concelhos costeiros e pelas quotas dos sócios. Em relação aos recursos materiais, as estações de salvamento eram servidas por barcos salva-vidas, carros porta-cabos, sinais de mau tempo de dia e de noite, varadouros e abrigos e ainda material de ambulâncias e enfermaria (Cf. TABELA I). Por último, as ações abnegadas de salvamento seriam alvo de condecorações, assim como constituiriam um elemento preferencial no acesso à função pública (*Ibidem*).

Por fim, e observando-se o mapa (Cf. fig. 4), facilmente se comprova a distribuição por todo o território continental contribuindo para uma navegação ao longo da costa continental mais segura para embarcações e pessoas.

Embora desfasado no tempo em relação a alguns países europeus², Portugal iria ter finalmente um sistema de socorros aos náufragos.

¹ A primeira referência à nomeação de Real Instituto de Socorros a Náufragos, tanto quanto nos foi possível apurar, data apenas de 1901. Diário do Governo. (1901). N.º 168. Imprensa Nacional. Acedido a 12 de julho de 2024, em https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1901&mes=7&tipo=a-diario&filename=1901/07/31/D_0168_1901-07-31&pag=10&txt=Real%20instituto

² Reino Unido (1824): Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck; Países-Baixos (1824): Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij; Alemanha (1865): Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger; França (1865): Société centrale de sauvetage des naufragés e Espanha (1880): Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

TABELA I - Localização das estações de salvamento do Real Instituto de Socorros a Náufragos e equipamento de socorro disponível.

TABLE I - Location of the rescue stations of the Royal Institute for Shipwreck Relief and available relief equipment.

Localização	Equipamentos	
	Barco salva-vidas	Aparelho porta-cabos
Caminha e Moledo	X	X
Viana do Castelo	X	X
Póvoa do Varzim	X (2)	X
Vila do Conde	X	X
Matosinhos	X	X
Aveiro	X	-----
Buarcos	X	X
Figueira da Foz	X (2)	X
Pederneira (Nazaré)	X	-----
Peniche	X	X
Ericeira	-----	X
Cascais	X	X
Lisboa	X	X
Sesimbra	X	-----
Setúbal	X	-----
Lagos	X	X
Portimão	X	-----
Faro	X	-----
Vila Real de Santo António	X	X

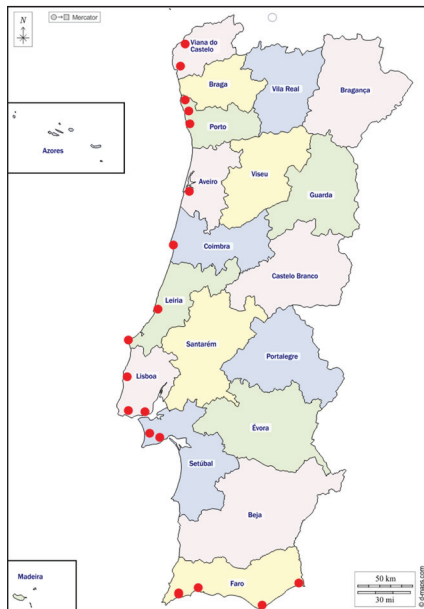


Fig. 4 - Estações do Instituto de Socorros a Náufragos.

Fig. 4 - Shipwreck Relief Institute stations.

Conclusão

Quando analisamos o Portugal do século XIX não podemos deixar de ter presente toda a intrincada realidade interna e externa no qual o país se movia ou era movido. Estas condicionantes foram de tal modo transformadoras e apresentaram um tão grande impacto que ninguém ficaria verdadeiramente surpreendido se afirmássemos que o século XIX em Portugal só começou após o seu meado. O episódio da Guerra das Laranjas, em 1801, foi o pavio inicial de uma série de acontecimentos que, com pequenas exceções temporais, só haveriam de aclamar e aportar paz e desenvolvimento cinquenta anos depois em 1851, num reino política, económica e geograficamente muito diferente.

Perante tal panorama não se deve estranhar o atraso a que o país esteve voltado no que a infraestruturas, instituições e meios de mitigação diz respeito. Assim, e de acordo com os dados coligidos, verificam-se três grandes períodos de alavancagem que coincidem com uma certa estabilidade a acalmia governamental: Miguelismo (1828-32), Pós-Guerras Liberais (1834-1840) e Regeneração (depois de 1851).

A edificação da Real Casa d'Asylo dos Naufragados, obra pioneira entre nós, acompanhava o que de melhor se fazia pela Europa. As décadas seguintes, viram aparecer entre nós algumas instituições de mitigação aos naufragados, culminado estes esforços com a criação, em 1892, do Instituto de Socorros a Náufragos. Quanto aos portos, barras e faróis chegados a meados da centúria a sua construção estava claramente em défice, pese embora todo o esforço construtivo evidenciado.

Embora a preocupação com a construção de infraestruturas que melhorassem a segurança da navegação marítima e a mitigação dos seus desastres, a sua aplicação no terreno, pelas condicionantes anteriormente explanadas, foi feita numa escala pequena, de forma lenta e quase sempre reativa em virtude de uma qualquer catástrofe do que ativa no sentido de as evitar.

Agradecimentos

Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito dos projetos estratégicos UIDB/04292/2020 (<https://doi.org/10.54499/UIDB/04292/2020>) e UIDP/04292/2020 (<https://doi.org/10.54499/UIDP/04292/2020>) atribuídos ao MARE - Centro de Ciências do Mar e do Ambiente e no âmbito do projeto LA/P/0069/2020 (<https://doi.org/10.54499/LA/P/0069/2020>) concedido ao Laboratório Associado ARNET - Rede de Investigação Aquática. Foi igualmente financiado através do projeto estratégico do CITCEM Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, unidade de I&D da Universidade do Porto (UIDB/04059/2020).

Referências bibliografia

- A.N.T.T. (1836). *Carta para Marino Miguel Franzini de Cláudio Adriano da Costa sobre formação de uma Sociedade Geral dos Náufragos*. Coleção Adília Mendes, mc. 7, n.º 13.74. Acedido a 12 de junho de 1999, em <https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4747476>.
- Aguilar, J. T. (1998). *Onde a Terra Acaba: História dos Faróis Portugueses*. Pandora.
- Balbi, A. (1822). *Essai statistique sur le royaume de Portugal et d'Algarve comparé aux autres États de l'Europe, et suivi d'un coup'oeil sur l'État actuel des sciences, des lettres et des beaux-arts parmi les portugais des deux hémisphères*. Tome 1.er. Rey et Gravier Libraires. Acedido a 7 de junho de 1999, em https://purl.pt/23598/4/hg-5487-p/hg-5487-p_item4/hg-5487-p_PDF/hg-5487-p_PDF_24-C-R0150/hg-5487-p_0000_anterrosto-480_t24-C-R0150.pdf.
- Baptista, C. M. M. & Sousa, M. R. (Pref.) (2004). *Guardiães do Litoral Oeste*. Leader Oeste - Associação para o Desenvolvimento Rural do Oeste.
- Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa. (s/d). *História*. Acedido a 8 de julho de 2024, em www.ccip.pt/quem-somos/historia.
- Canhota, T. (2023). *D. Luís Filipe, Portugal e o mar (1887-1908): relações e importância*. [Tese de Doutoramento, Universidade Aberta]. Repositório Aberto da Universidade Aberta. Acedido a 21 de julho de 2024, em <https://repositorioaberto.uab.pt/handle/10400.2/15637>.
- Canhota, T., Pereira, A. O. N. A., & Bastos, M. R. (2021). O Socorro aos Desgraçados”: Medidas de Mitigação e de Auxílio aos Náufragos ao Largo da Costa Portuguesa no Século XIX. *Tom X da Rede BRASPOR*, pp. 247-265. UERJ. Acedido a 21 de julho de 2024, em <https://www.redebraspor.org/liv2021.html>.
- Collecção de leis e outros documentos officaes: Publicados Desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835. (1837). Série 4ª. Imprensa Nacional. Acedido a 7 de julho de 2024, em https://play.google.com/books/reader?id=NJUvAQAAJ&hl=pt_PT&pg=GBS.PP1.
- COMPANHIA GERAL DA AGRICULTURA DAS VINHAS DO ALTO DOURO. Exposição do estado actual da Real Casa d'Asylo dos Naufragados, que sua magestade fidelissima, o senhor D. Miguel Primeiro, Mandou erigir em S. João da Foz do Douro, á entrada da Barra da Cidade do Porto, debaixo da

- inspeção da Illustrissima Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto-Douro. (1832). Typ. de viúva Alvares Ribeiro & filho. Acedido a 7 de julho de 2024, em https://play.google.com/books/reader?id=oDI7AQAAMAAJ&chl=pt_PT&pg=GBS.PA1.
- Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://www.seenotretter.de/die-seenotretter/historie>.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS (1885). N.º 13. Imprensa Nacional. Acedido a 7 de julho de 2024, em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/013/1885-01-21/205>.
- DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS (1903). N.º 50. Imprensa Nacional. Acedido a 7 de julho de 2024, em <https://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/050/1903-04-18/17>.
- DIÁRIO DE LISBOA (1865). N.º 73. Imprensa Nacional. Acedido a 22 de julho de 2024, em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1865&mes=3&tipo=a-diario&pm=&res=>.
- DIÁRIO DO GOVERNO (1852). N.º 81. Imprensa Nacional. Acedido a 22 de julho de 2024, em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1852&mes=4&tipo=a-diario&pm=&res=>.
- DIÁRIO DO GOVERNO (1892). N.º 131. Imprensa Nacional. Acedido a 7 de julho de 2024, em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1892&mes=6&tipo=a-diario&pm=&res=>.
- DIÁRIO DO GOVERNO (1892). N.º 53. Imprensa Nacional. Acedido a 7 de julho de 2024, em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1892&mes=3&tipo=a-diario&res=>.
- DIÁRIO DO GOVERNO (1901). N.º 168. Imprensa Nacional. Acedido a 12 de julho de 2024, em https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1901&mes=7&tipo=a-diario&filenome=1901/07/31/D_0168_1901-07-31&pag=10&txt=Real%20instituto.
- Franzini, M. M. (1811). *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costal construida por Marino Miguel Franzini Manjor do Real Corpo de Engenheiros*. Mapa: gravura. A. Arrowsmith. Acedido a 12 de julho de 2024, em <http://purl.pt/4500>.
- Franzini, M. M. (1812). *Roteiro das costas de Portugal ou instruções nauticas: para intelligencia e uso da carta reduzida da mesma costa, e dos planos particulares dos seus principaes portos*. Impressão Régia. Acedido em 22 de julho de 2024 em, <https://digitalis.uc.pt/bookreader/eBookReader/index.php?id=87961#page/1/mode/2up>.
- GAZETA DE LISBOA (1824). N.º 104. Impressão Régia. Acedido a 12 de julho de 2024, em <https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyearmonthday?ano=1824&mes=5&tipo=a-diario&res=>.
- Gomes, T. (1996). *Navios Portugueses: Séculos XIV a XIX*. Edições INAPA.
- Lapa, R. (1972). *Quadros da História Trágico-Marítima*. 5ª ed.. Seara Nova.
- Leal, P. (1874). *Portugal antigo e moderno: dictionario geographico, estatistico, chorographico, heraldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias*. Vol. 3. Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia.
- Leal, P. (1876). *Portugal antigo e moderno: dictionario geographico, estatistico, chorographico, heraldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias*. Vol. 7. Livraria Editora de Mattos Moreira & Companhia.
- Lemos, M. M. e (2001). *Dicionário de História Universal*. Editorial Inquérito.
- Loureiro, A. F. de (1904-1910). *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes: Atlas*. 5 Vols.. Imprensa Nacional. Acedido a 9 de julho de 2024, em <https://purl.pt/31573/3/>.
- Marques, A.H. de O. (Coord.) (2002). *Nova História de Portugal: Portugal e a Instauração do Liberalismo*. Vol. IX. Editorial Presença.
- Mattoso, J. (Dir.) (1994). *História de Portugal: O Liberalismo (1807-1890)*. Vol. 5. Editorial Estampa.

- Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://www.knrm.nl/home/200-jaar/exposities>.
- Occidente: Revista Illustrada de Portugal e do Estrangeiro (1892). *Os naufrágios no norte*. (476), pp. 58-59. Acedido a 12 de julho de 2024, em http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1892/N476/N476_master/N476.pdf.
- Palma-Ferreira, J. (1980). *Naufrágios, Viagens, Fantasias & Batalhas: Seleção prefácio, leitura de texto e notas de*. Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Pinto, A. C. (1737). *História da prodigiosa imagem de Christo crucificado*. Oficina de António Isidoro da Fonseca. Acedido a 21 de julho de 2024, em <https://archive.org/details/historiadaprodig00pint>.
- Pinto, A.C. & Monteiro, N.G. (Coord.) (2019). *História Política Contemporânea: Portugal 1808-2000*. Objectiva.
- Pires, A. M. (1975). *O século XIX em Portugal: Cronologia e Quadro de Gerações*. Coleção Ciências Sociais e Humanas. Livraria Bertrand.
- Prata, A. F. da C. (2012). *Atlas Portuário Nacional: Contributos Metodológicos para a sua elaboração*. [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. Repositório Aberto da Universidade Nova. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://run.unl.pt/handle/10362/7619?locale=en>.
- Quero Oliván, M. (2002). Sociedad Española de Salvamento de Naufragos. *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, (47), pp. 28-35. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2242019.pdf>.
- Ramos, R. (2006). *D. Carlos: 1863-1908*. Vol. XXXIII. Círculo de Leitores.
- Ramos, R. (Coord.) (2009). *História de Portugal*. Vol. 5. Esfera dos Livros.
- Regulamento da Sociedade Humanitária do Districto d'Aveiro: Filial da Real Sociedade Humanitária do Porto. (1853). Typ. de M.F. A. M. Acedido a 21 de julho de 2024, em <https://bibria.cm-aveiro.pt/Catalog/winlibimg.aspx?key=878328E2ABE54898B8E86BCD77E097F6&doc=155&img=156>.
- Rodrigues, A. S. (Coord.) (1996). *História de Portugal em datas*. Temas e Debates.
- Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://rnli.org/about-us/our-history/timeline/1824-our-foundation>.
- Saraiva, J. H. (Dir.) (1983). *História de Portugal: 1640 – Actualidade*. Vol. 3. Selecções do Reader's Digest, Publicações Alfa.
- Serrão, J. V. (1986a). *História de Portugal: Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*. Vol. VIII. Editorial Verbo.
- Serrão, J. V. (1986b). *História de Portugal: O Terceiro Liberalismo (1851-1890)*. Vol. IX. Editorial Verbo.
- Serrão J. V. (1987). *História de Portugal: A queda da monarquia (1890-1910)*. Vol. X. Editorial Verbo.
- Silveira, L. N. E. da & Fernandes, P.J.F. (2006). *D. Luís*. Vol. XXXII. Círculo de Leitores.
- Société centrale de sauvetage des naufragés. Acedido a 10 de julho de 2024, em <https://www.snsm.org/lassociation/les-grandes-dates-du-sauvetage-en-mer>.

CONCLUSÃO

João Luís Fernandes

Universidade de Coimbra, CEIS20 e RISCOS (Portugal)
Faculdade de Letras, Departamento de Geografia e Turismo
ORCID: 0000-0002-9419-631X jfernandes@fl.uc.pt

A viagem que agora termina é apenas um ponto de partida. Entre as questões legais e os enquadramentos formais, as abordagens mais teóricas e as perspetivas operacionais, a problematização de áreas matriciais como a comunicação e a educação e o percurso por diferentes geografias e territórios de risco, este é um caminho que deve prosseguir, com novas abordagens e problematizações, com outros percursos e estudos de caso. Estes são temas que não se esgotam e que beneficiam da experiência, das janelas diversificadas de observação e dos contributos plurais de diferentes especialistas, operacionais e académicos.

Ao longo desta obra discutiu-se a importância de um sistema integrado de Proteção Civil e de um quadro legal que promova uma maior integração de meios, com efeitos diretos na eficácia, na confiança e na segurança dos cidadãos. Nestes casos, aos textos legais e de enquadramento, devem juntar-se planos detalhados de ação.

Neste ponto de vista em particular, discutiu-se o ciclo de gestão da emergência, integrando diferentes etapas, às quais se deve juntar a denominada “progrição”, que envolve o princípio da participação, da aprendizagem contínua e da resiliência.

Neste ciclo, alguns autores destacaram o papel das comunicações no terreno e nas diferentes tarefas operacionais enquanto condição para a organização de respostas eficientes.

Seguindo diferentes pontos de vista, o tema da comunicação esteve presente em vários capítulos. A discussão pública dos riscos, o mediatismo e a popularidade das notícias negativas, que garantem mais audiências e, por isso, um maior retorno económico, promove um sistema que poderá inverter os polos desta equação. Na verdade, mais do que a necessária e atempada informação consciente do risco, poder-se-á entrar na evocação superficial dos medos de uma população que, desta forma, estará sujeita a manipulações.

Talvez por isso, ou para evitar estes desequilíbrios, a educação para o risco ocupou uma parte deste trabalho que agora se publica. A sala de aula foi apresentada como um espaço de discussão e problematização de processos como as alterações climáticas, em particular a eficiência energética. Enquanto antecâmara da visita de estudo e como porta para o mundo, esta sala aberta e de interrelação foi discutida também enquanto território de experimentação e encenação de riscos que podem ser estudados no terreno. Para além disso, sendo a escola também um território de risco em si, um dos textos foca-se nas dinâmicas de integração de alunos mais vulneráveis, em particular os alunos com diagnóstico da síndrome de Asperger.

Também através deste livro, saiu-se da sala de aula e viajou-se, desde logo para o litoral português e para um outro tempo. Numa perspetiva histórica, regressou-se ao século XIX e evocaram-se as obras, como a construção e recuperação de faróis e molhes, que contribuíram para a atenuação dos riscos nestes espaços geográficos frágeis.

Com estudos de caso portugueses, brasileiros, espanhóis e moçambicanos, problematizaram-se os efeitos locais das alterações climáticas e das dinâmicas demográficas, sinalizaram-se os riscos de inundações em espaços urbanos e questionaram-se as respostas, inquiriram-se populações e compararam-se trajetórias, analisaram-se as estratégias reativas, mas reclamaram-se as atitudes preventivas. Acima de tudo, em diferentes contextos geográficos, sublinhou-se o necessário envolvimento das populações.

Este mundo dos riscos, da segurança e da proteção civil também partilha dos princípios da democratização e das responsabilidades partilhadas que serviram de mote a este encontro e a esta obra.

SÉRIE ESTUDOS CINDÍNICOS

Títulos Publicados:

- 1 *Incêndios em Estruturas. Aprender com o Passado;*
- 2 *Educação para a Redução dos Riscos;*
- 3 *Metodologia de Análise de Riscos através de Estudos de Casos;*
- 4 *Riscos Hidrometeorológicos;*
- 5 *Pluralidade na Diversidade de Riscos;*
- 6 *Risco Sísmico - Aprender com o Passado;*
- 7 *Territórios em Risco;*
- 8 *Resiliência ao Risco;*
- 9 *Madeira Região Resiliente. Aprender com o Passado;*
- 10 *Risco de Cheias e Risco de Inundações Fluviais. Aprender com o Passado;*
- 11 *Análise e Modelação de Risco no Ordenamento do Território;*
- 12 *Perceção e Planeamento na Redução e Gestão do Risco de Catástrofes;*
- 13 *As Paisagens dos Riscos Sociais. Educar para diminuir a Vulnerabilidade;*
- 14 *Educação para o Risco: Práticas e Projetos;*
- 15 *Riscos, Proteção Civil e Cultura de Segurança: Discursos e Práticas no Portugal Democrático.*

Tomos em preparação:

- 16 *Risco de Movimentos em Vertentes. Aprender com o Passado;*
- 17 *Geografia dos Incêndios Florestais. 50 anos de Incêndios a queimar Portugal;*
- 18 *Efeitos dos Incêndios Florestais nos Solos de Portugal;*
- 19 *Floresta, Incêndios e Educação;*
- 20 *Redução do Risco e Educação.*



RISCOS

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA
DE RISCOS, PREVENÇÃO
E SEGURANÇA



estudos
CINDÍNICOS