

# A Calçada e a Barca da Telhada

(Perais, Vila Velha de Ródão)



2013

# **A Calçada e a Barca da Telhada (Perais, Vila Velha de Ródão)**

## **Edição**

Associação de Estudos do Alto Tejo (AEAT)  
altotejo@gmail.com, www.altotejo.org

## **Coordenação**

EMERITA Empresa Portuguesa de Arqueologia  
geral@emerita.pt, emerita.portugal@gmail.com, www.emerita.pt

## **Autores**

Francisco Henriques  
João Carlos Caninas  
Mário Monteiro  
André Pereira  
Cátia Mendes  
Jorge Gouveia  
Hugo Pires

## **Design e paginação**

Pedro Vasconcelos

## **Documentação gráfica (créditos)**

André Pereira (AP); Cátia Mendes (CM); Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão (CMVVR);  
Francisco Henriques (FH); Hugo Pires/Superfície Geomática (HP); Instituto Geográfico Português (IGP);  
João Caninas (JC); Mário Monteiro (MM).

## **Tradução para inglês**

Karen Bennett

## **Financiamento**

União Europeia, Governo de Portugal  
ADRACES Associação para o Desenvolvimento da Raia Centro Sul, através dos programas LEADER e  
PRODER  
Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão  
Junta de Freguesia de Perais  
CELTEJO Empresa de Celulose do Tejo, SA

## **Imagens da capa e da contracapa**

Vista do rio Tejo para jusante da Barreira da Barca (FH), com grafismo rupestre (MM),  
e perspectiva da Barreira da Barca a partir da margem sul (MM).

**Impressão:** Gráfica do Tortosendo, Lda

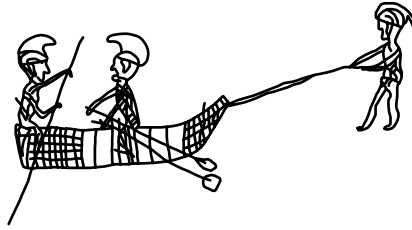
**Tiragem:** 600 exemplares

**ISBN:** 978-989-95004-6-4

**Depósito legal:** 370923/14

# **A Calçada e a Barca da Telhada (Perais, Vila Velha de Ródão)**

**The Telhada Causeway (Calçada da Telhada)  
and Ferry-Barge (Barca da Telhada) at Perais,  
Vila Velha de Ródão**



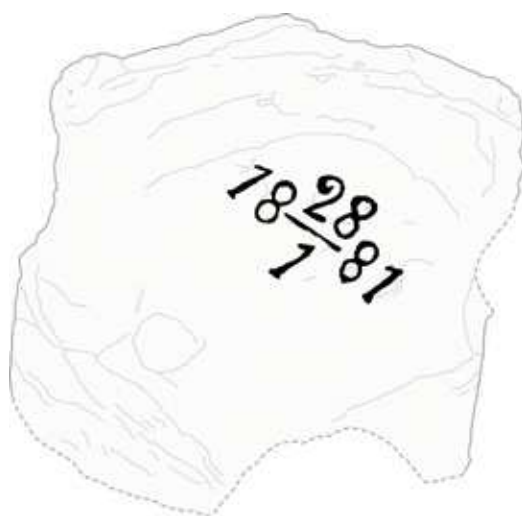
Francisco Henriques, João Carlos Caninas,  
Mário Monteiro, André Pereira,  
Cátia Mendes, Jorge Gouveia e Hugo Pires

Associação de Estudos do Alto Tejo  
EMERITA Empresa Portuguesa de Arqueologia

2013

# Índice

Prefácio	pág 03
O projecto	pág 04
O percurso pedestre	pág 12
A Calçada da Telhada	pág 16
A Barca e o Porto da Telhada	pág 32
Bibliografia	pág 50





A preservação dos valores patrimoniais assume hoje particular importância nas estratégias de desenvolvimento económico e de valorização do território que as autarquias locais têm vindo a prosseguir procurando, através da afirmação da identidade cultural, assegurar uma marca distintiva e diferenciadora.

Esta estratégia deve ser abrangente e envolver toda a comunidade local, num esforço partilhado de afirmação de valores patrimoniais, onde a natureza, a paisagem, as tradições, a gastronomia, os produtos locais e o saber fazer originam uma oferta coerente e forte que nos permite afirmar como um destino do turismo da natureza e cultural.

A concretização, na última década, pelo município, de um conjunto vasto e significativo de investimentos na recuperação do património e na valorização dos recursos naturais, tem vindo a revelar-se uma aposta de sucesso, como o atestam o número de visitantes que procuram os diversos equipamentos e os testemunhos que nos são transmitidos.

Neste contexto, o estabelecimento de parcerias com outras entidades, em particular com a Associação de Estudos do Alto Tejo, tem-se revelado extremamente importante e tem permitido alcançar excelentes resultados, com evidentes ganhos do ponto de vista do conhecimento, da valorização e da protecção do nosso património.

A recuperação do Caminho da Telhada, desenvolvido através de uma parceria estabelecida entre a Câmara Municipal e a Associação de Estudos do Alto Tejo, é um bom exemplo da importância do relacionamento entre as duas entidades e é, na minha opinião, um dos projectos mais marcantes que foram desenvolvidos nesta área.

Quando terminou a intervenção, tive oportunidade de visitar este caminho e fiquei verdadeiramente impressionado com o que vi; para além de estarmos na presença de um importante valor histórico e cultural, trata-se de um elemento marcante, num contexto paisagístico único.

Visitar o Caminho da Telhada e fazer o seu percurso até à margem do rio Tejo é um convite a mergulhar num percurso impar de contacto com a natureza e dá-nos, simultaneamente, a possibilidade de fazer uma viagem pela história, que nos permite perceber as dificuldades que os nossos antepassados enfrentaram e o quão determinados foram a ultrapassá-las.

É um pouco desta determinação que também nos move e que nos leva a acreditar que vale a pena persistir nesta estratégia e na defesa do mérito dos projectos de desenvolvimento que temos vindo a implementar.

A todos os que partilham esta visão e em particular à Associação de Estudos do Alto Tejo e à Junta de Freguesia de Perais o nosso bem hajam!

Luis Miguel Pereira  
Presidente da Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão

## O projecto

A Calçada da Telhada, também conhecida como *Estrada Romana da Telhada* entre o povo da aldeia de Perais, é uma antiga via de acesso a uma barca de travessia do rio Tejo que deu passagem a pessoas e animais entre a Beira e o Alentejo (1). Foi utilizada até ao séc. XX mas hoje encontra-se abandonada. É uma das mais expressivas memórias de tempos antigos para o povo de Perais, de tal modo que lhe chamam, de forma não totalmente despropositada, *estrada romana*. A sua existência pode ter estado na génese e crescimento desta povoação.

O reconhecimento do valor da calçada e do porto da Telhada, como património cultural, não apenas no plano das tradições orais mas também nos contextos arqueológico, vernacular e paisagístico, foi materializado com a sua inclusão na carta arqueológica de Vila Velha de Ródão (Henriques & Caninas, 1980, 1986).

A Calçada da Telhada adquiriu um estatuto de protecção mais efectivo ao ser incluída, em 1991, na Carta do Património Cultural Construído e Arqueológico do Plano Director Municipal (PDM) de Vila Velha de Ródão, graças ao empenho do então presidente da Câmara Municipal, Inspector José Baptista Martins. Actualmente, mantém presença no processo de revisão do PDM e está inventariada, como *Via da Telhada*, na base de dados de sítios arqueológicos da Direcção Geral do Património Cultural (Endovélico), com o código 2373.

As características intrínsecas da calçada e do porto da Telhada e a sua localização privilegiada junto ao rio Tejo, na proximidade de um núcleo visitável de gravuras rupestres pré-históricas, conferem-lhes enorme potencial para uso público. Tal foi reconhecido pela Associação de Estudos do Alto Tejo (AEAT) que decidiu promover a sua utilização como infraestrutura para pedestrianismo, reforçando, deste modo, um dos eixos da estratégia turística do concelho de Vila Velha de Ródão (2), com um novo pólo de interesse no território municipal.

Em Vila Velha de Ródão esta prática tem vindo a ser promovida pela AEAT em parceria com a Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão e as Juntas de Freguesia. Estão

## The project

The *Calçada da Telhada* (Telhada Causeway) is an old access route leading to a ferry-barge that once transported people and animals across the River Tagus between the Beira and the Alentejo (1). It was in use until the 20<sup>th</sup> century, but is now abandoned. For the people of Perais, it is one of the most significant vestiges of former times, to the extent that they call it (not entirely inappropriately) the “Roman Road”. Indeed, its existence may be the reason why the settlement developed here.

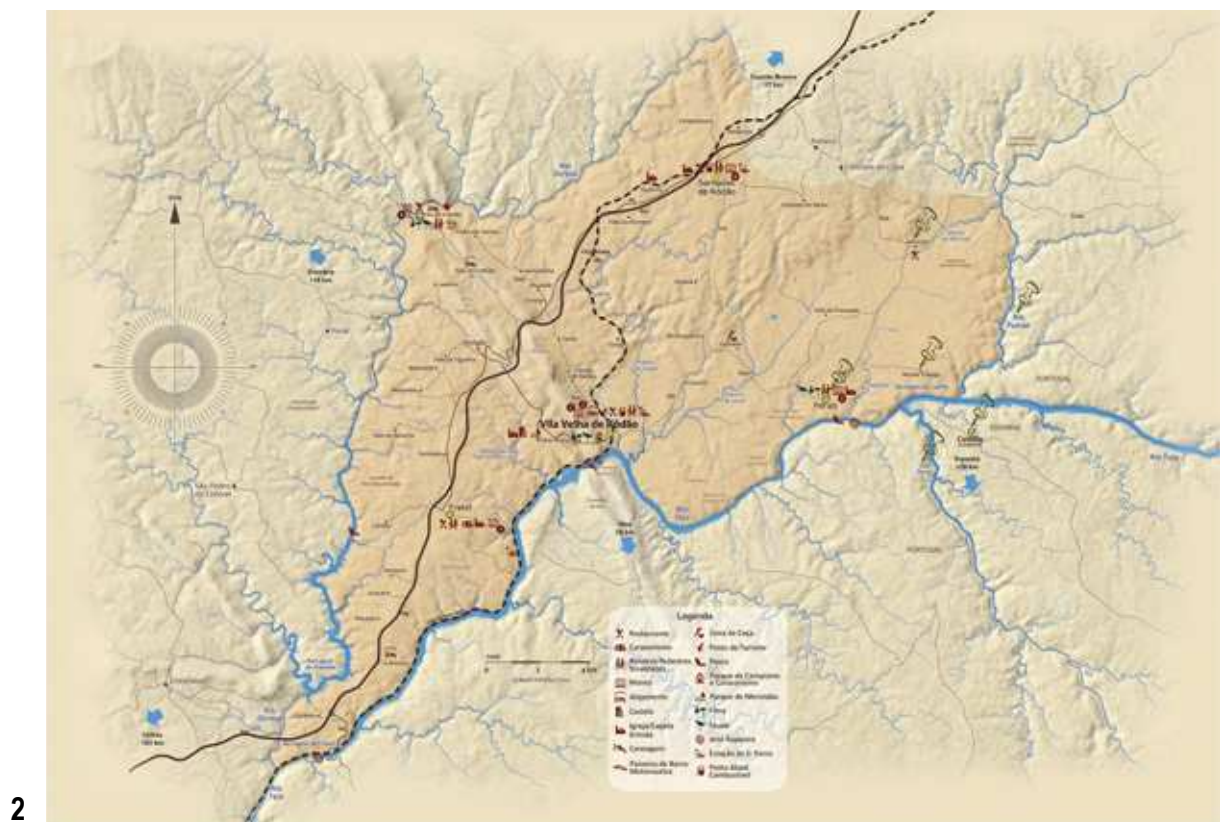
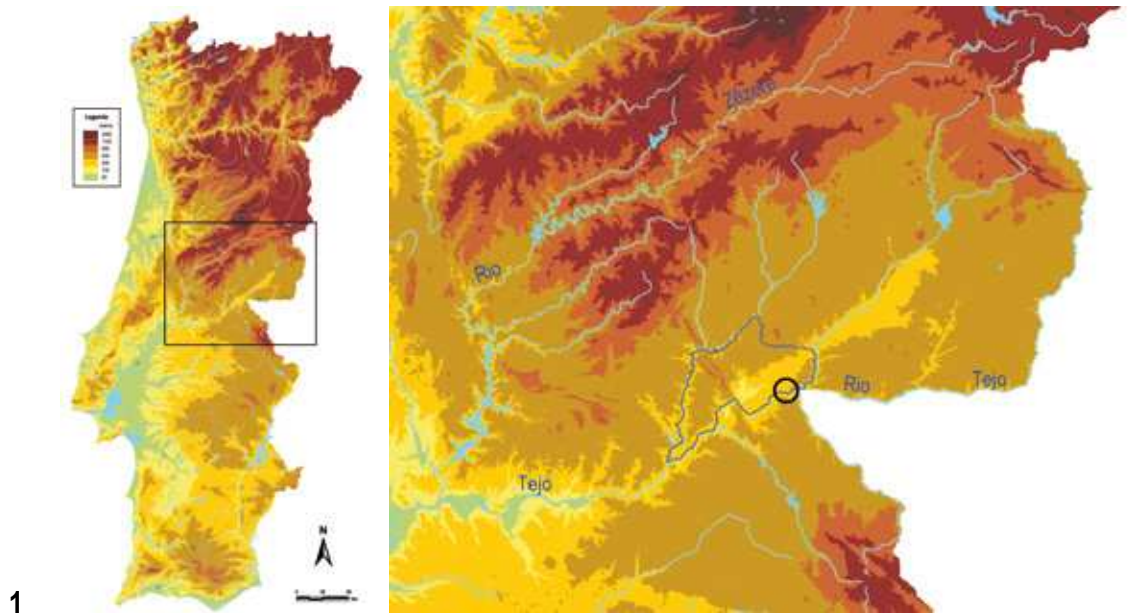
The Telhada causeway and wharf were formally recognised as cultural heritage (from the archaeological, vernacular and landscape perspectives, as well as in the oral tradition) when they were included on the archaeological map of Vila Velha de Ródão (Henriques & Caninas, 1980, 1986).

The Telhada causeway effectively acquired protected status in 1991 when it was included in the Charter of Built Cultural and Archaeological Heritage of the Vila Velha de Ródão Municipal Master Plan (MMP), thanks to the efforts of the then mayor, Inspector José Baptista Martins. It continues to feature in the MMP review process and is listed (as the *Via da Telhada*) in the database of archaeological sites of the Directorate-General of Cultural Heritage (Endovélico) under Code 2373.

The Telhada causeway and wharf have enormous potential for public use, given their inherent characteristics and location at a privileged point on the River Tagus near a visitable cluster of prehistoric rock carvings. This was recognised by the Upper Tagus Study Association (AEAT), which decided to promote it as a public footpath, thereby generating a new focus of interest for tourism in the county of Vila Velha de Ródão (2).

Indeed, walking has been systematically promoted in Vila Velha de Ródão by the AEAT in partnership with the municipal and parish councils. Six public footpaths have now been opened, or are in preparation, under the auspices of the Terras de Oiro Project. The first is on the theme of modern military structures (PR1 – The Invasions Trail).

In this context, the AEAT obtained public funding (Proder and Leader) for the project entitled *The Study, Preservation*



1. Centro Interior de Portugal, entre a Cordilheira Central e o rio Tejo, e ampliação de extracto do mapa anterior onde se assinala o contorno do concelho de Vila Velha de Ródão e se assinala a área do projecto (adaptação de [www.guiadeportugal.pt](http://www.guiadeportugal.pt)). Inland central zone of Portugal, between the Central Cordillera and the River Tagus, and detail of previous map showing the outline of the county of Vila Velha de Ródão and the area covered by the project (adapted from [www.guiadeportugal.pt](http://www.guiadeportugal.pt)). 2. Mapa turístico do concelho de Vila Velha de Ródão (CMVVR). Tourist map of the county of Vila Velha de Ródão (CMVVR).

executados ou em preparação seis percursos pedestres, abrangidos pelo Projecto Terras de Oiro. O primeiro destes percursos foi dedicado à temática das estruturas militares modernas (PR1 – Rota das Invasões).

Foi neste contexto que a AEAT obteve financiamento público (Proder e Leader) para o projecto de *estudo, preservação e valorização do percurso pedestre denominado Caminho da Telhada* (PR5), tendo como parceiros a CMVVR e a Junta de Freguesia de Perais (JFP) que asseguraram a contrapartida nacional, juntamente com empresa CELTEJO SA. Convergente com este projecto a CMVVR criou a Rota do Contrabando (Nabais, 2012) com um núcleo museológico dedicado ao mesmo tema, sediado em Perais. O *Caminho da Telhada* também pode ser interligado com a rota de visita à arte rupestre do Tejo que é promovida pela empresa Incentivos Outdoor.

O projecto incide sobre a fronteira fluvial sul do concelho de Vila Velha de Ródão, em território pertencente à freguesia de Perais, percorrendo um espaço de acentuada variação altimétrica (3 a 8). Situa-se entre 200 m de altitude, no vértice geodésico *Perais*, em trecho do terraço fluvial mais elevado e mais antigo desta região (3), com cerca de 1 milhão de anos (Cunha *et al.*, 2012), e a margem direita do rio Tejo (8), que se encontra elevada desde os anos 70 do séc. XX, a cerca de 70 m de altitude, devido à albufeira de Fratel.

O objectivo enunciado consignou acções de limpeza da via, com corte de vegetação na pista e envolvente imediata, de levantamento topográfico e fotogramétrico da plataforma viária e construções associadas, de estudo arqueológico da estrutura viária e ocorrências conectas, incluindo registos gráficos e sondagens arqueológicas, de reparação de muros, de definição, sinalização e homologação do percurso pedestre e de produção de material promocional (folheto tríptico) e documental (monografia).

A EMERITA assumiu a elaboração dos estudos de natureza arqueológica e de património vernacular, na calçada e no porto da Telhada, com uma equipa constituída pelos arqueólogos João Caninas, Francisco Henriques, Mário Monteiro, André Pereira e pela estudante Cátia Mendes, em estágio curricular do Mestrado de Arqueologia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, regulado por protocolo estabelecido entre aquela instituição e a AEAT.

*and Valorization of the Footpath known as the Caminho da Telhada* (PR5), in partnership with the Vila Velha de Ródão Municipal Council (CMVVR) and Perais parish council (PPC), thereby ensuring national involvement, and the company CELTEJO SA. In connection with it, the CMVVR created the Smuggling Trail (Nabais, 2012) with a museological complex on that subject, based in Perais. The Telhada Trail (*Caminho da Telhada*) also links up with a route around the Tagus rock art, organized by the company Incentivos Outdoor.

The project focuses upon the south bank of the river in the county of Vila Velha de Ródão, in territory belonging to the parish of Perais. This area is characterised by a marked variation in altitude (3 to 8), ranging from 200 m at the Perais geodesic apex (the oldest and highest stretch of fluvial terrace in this region (3), around 1 million years old [Cunha *et al.*, 2012]) to 70m on the right-hand bank of the River Tagus (8) (resulting from the construction of the Fratel dam in the 1970s).

The project's aims involved: cleaning the route by removing vegetation from the path and its immediate surroundings; topographic and photogrammetric surveying of the causeway and associated constructions; the archaeological study of the road structure and associated features, including graphic records and archaeological inspection; the repair of the walls; the definition, signposting and ratification of the public footpath; and the production of promotional (trifold leaflet) and documental (monograph) material.

EMERITA has prepared archaeological and cultural studies of the Telhada causeway and wharf, with a team consisting of the archaeologists João Caninas, Francisco Henriques, Mário Monteiro, André Pereira and the student Cátia Mendes (doing a curricular internship as part of the Masters in Archaeology from the Faculty of Letters, University of Porto, regulated by a protocol established between that institution and the AEAT).

Other companies were subcontracted for more specialized tasks. The Association of Forest Products of Ávelos and Moradal (APFAM) was responsible for cutting down the vegetation in the area of the project; Superfície - Geomatics carried out the topographical survey of the route followed by the old road, and photogrammetric surveys of various points of interest; while Isidro Martinho Prata & Filhos, Lda repaired the walls.



3



4



5



3. Vista do sítio da Casa Telhada por onde passa a calçada da Telhada na encosta de terraço fluvial. View of the Casa Telhada where the Calçada da Telhada passes along the slope of the fluvial terrace.

4. A via no sítio da Casa Telhada. The road at the site of Casa Telhada.

5. Trecho correspondente à encosta do rio Tejo na Barreira da Barca. Stretch corresponding to the slope of the River Tagus at Barreira da Barca.

Foram subcontratadas outras empresas para a execução de tarefas especializadas. A Associação dos Produtores Florestais de Ávelos e Moradal (APFAM) encarregou-se do corte de vegetação na área do projecto, Superfície Geomática fez o levantamento topográfico do percurso da via antiga e levantamentos fotogramétricos de diversos pontos de interesse e Isidro Martinho Prata & Filhos, Lda executaram a reparação de muros.

Os trabalhos arqueológicos (acompanhamentos, sondagens arqueológicas e levantamento de grafismos rupestres) foram autorizados pela Direcção Geral do Património Cultural, nos termos da legislação aplicável. A intervenção na via e nos muros que a ladeiam, numa extensão de 1,2 km, em espaço público sob gestão municipal, foram autorizados pela Junta de Freguesia de Perais.

A desactivação da Calçada da Telhada como via de uso regular para tráfego entre margens e o declínio da sua utilização, por proprietários, no acesso aos olivais situados nas encostas do rio Tejo, contribuíram para a sua ocupação por vegetação espontânea. Fora alguns cortes efectuados de tempos-a-tempos pela Junta de Freguesia, o caminho e o acesso à margem do rio ficou intransitável e inaproveitável para visita ou lazer. Por esse motivo, foi necessário iniciar o projecto com uma campanha sistemática de corte de vegetação na plena via e nos muros envolventes.

Os trabalhos de inventário arqueológico efectuados pela AEAT desde os anos 80 do séc. XX (Caninas & Henriques, 1980, 1986) formaram o quadro de referência que motivou este projecto, consistindo num conjunto muito diversificado de ocorrências de interesse cultural, construções vernaculares, estruturas negativas e grafismos, relacionadas com o uso da via ou de ocupações existentes ao longo da mesma. Impunha-se, como segunda tarefa, fazer o reconhecimento destas ocorrências, actualizar o conhecimento acerca do seu estado de conservação actual, mas também fazer a prospecção fina da área do projecto para descobrir outras realidades incógnitas e a ulterior georeferenciação de todas elas, em planta.

Para além da via, o inventário da AEAT considerava, como elementos relevantes, diversas construções rústicas, gravações rupestres, estruturas negativas e rochas afeioadas, a maioria das quais concentradas na parte inferior da *Barreira da Barca* e

The archaeological work (monitoring, archaeological inspection and survey of rock carvings) were authorized by the Directorate-General for the Cultural Heritage under the terms of the applicable legislation. The works on the road and the walls that flank it were authorized by the Perais Parish Council for a 1.2 km stretch in a public area under municipal management.

After the Telhada causeway was deactivated as a regular route for traffic between the banks of the river and was no longer used by landowners to access the olive groves on the banks of the River Tagus, it gradually became overgrown with vegetation. Although this was cut back from time to time by the parish council, the route became impassable and unusable for visits or leisure. For that reason, the project began with the systematic removal of vegetation from the road and surrounding walls.

The archaeological inventory carried out by AEAT since the 1980s (Caninas & Henriques, 1980, 1986) provided the frame of reference for this project. It lists various items of cultural interest, such as vernacular constructions, negative structures and engravings, related with the use of the road or buildings existing along its course. The second task was to identify these features, update the records concerning their current state of conservation, and undertake a detailed prospection of the area to discover others that are as yet unknown, to be subsequently georeferenced on a plan.

In addition to the route, the AEAT inventory also took account of other aspects, such as rustic buildings, rock carvings, negative structures and rock formations, most of which were concentrated at the lower part of *Barreira da Barca* and were directly related to the traffic between the banks.

During the process of describing and recording this information for future memory, an inventory was made of the various rock carvings at *Barreira da Barca*. These are believed to mark the dates of flooding and the various fares charged by the ferry-barge. Archaeological inspections were also carried out in order to find out more about some of the buildings associated to the route, such as corbel dome construction (commonly known as a *furdão*) near the main quay and a cross-section of the road.

6



7



8



6. Aspecto do trajecto em ziguezague na Barreira da Barca. View of the route zigzagging at Barreira da Barca.

7. Parte final da via na chegada ao embarcadouro com o areal no lado esquerdo. Final part of the road arriving at the quay with the beach on the left.

8. Vista do rio Tejo na direcção jusante e da margem alentejana (Lomba da Barca) a partir do topo da Barreira da Barca. View of the River Tagus looking downstream from the Alentejo bank (Lomba da Barca) from the top of Barreira da Barca.



directamente relacionadas com o trânsito entre margens.

Como trabalhos de caracterização e registo, para memória futura, fez-se o levantamento dos grafismos rupestres da Barreira da Barca, que se supunha estarem relacionados com datas de cheias, e uma escala tarifária associada à barca de passagem. Também se executaram sondagens arqueológicas visando completar informação acerca de algumas construções associadas à via, casos da habitação em falsa cúpula (vulgo *furdão*) existente junto ao embarcadouro principal e de um seccionamento transversal da via.

No sítio da Casa Telhada, no espaço intramuros do antigo caminho, estavam escavadas, num mesmo afloramento, uma pia, um lagar e pequenos covachos. Embora estando situadas na plena via estas existências poderiam ter uma relação muito indirecta com aquela e associar-se mais directamente ao espaço habitado que ali existiu num passado difícil de estabelecer.

Contudo, o conjunto mais numeroso e expressivo situava-se na parte inferior da Barreira da Barca. Numa sequência de lajes de capeamento do muro de suporte da via foram gravadas datas que se supunha indicarem momentos de caudal elevado. Por outro lado, em afloramentos situados junto do embarcadouro existiam números gravados, em ordem crescente com a altitude, formando uma escala directamente relacionada com o nível de caudal do rio.

Próximo do embarcadouro ainda se conserva uma construção-abrigo em falsa cúpula (*furdão*) e acima desta, numa cota superior, existe uma construção cúbica, encostada à base do muro de suporte da via, que serviu como galinheiro. Ambas as construções eram integralmente de pedra. A jusante do embarcadouro principal, e fora do areal, num balcão rochoso avançado sobre a margem do rio, conheciam-se vários cabeços, esculpidos em afloramentos, destinados à amarração de barcos e muito semelhantes, em perfil, aos seus congéneres metálicos existentes em portos marítimos e fluviais, de maior dimensão.

Estes trabalhos de reconhecimento e prospecção permitiram aumentar a lista de cabeços de amarração, para um número muito superior ao que era conhecido. Tal aumento pode dever-se a uma pesquisa mais fina, potenciada pela remoção de vegetação, ou pela redução da cobertura arenosa. O número

At the site of Casa Telhada, between the walls of the old road, a sink, olive press or wine press and small cavities were excavated in a single outcrop. Although these were situated right in the middle of the road, they may have been related to it only very indirectly, having once been part of an inhabited building that existed there at some time in the unspecified past.

However, the most numerous and significant set of carvings is found at the lower part of Barreira da Barca. Dates have been engraved on a sequence of slabs topping the support wall, presumably to mark days when there was flooding. There is also a series of numbers engraved into rocks above and below the quay which increase with altitude, forming a scale directly related to the water level.

Near the quay, there still exists a shelter with a corbel dome, and further up, at a higher level, a cube-shaped construction next to the base of the wall supporting the road, which was used as a chicken coop. Both were built entirely of stone. Downstream from the quay, and off the sand, on a rocky platform jutting out over the bank of the river, there are various mooring bollards sculpted into the rocks, very similar in shape to the metal ones found at sea and river ports.

As a result of this work of prospection and surveying, more bollards have been identified. This more detailed investigation was made possible by the removal of vegetation or perhaps by a reduction in the sand cover. More slabs were found with dates and other marks carved into them (such as the initials of names, and geometric and cross shapes) after their supports were cleaned in order to remove the sediments deposited by previous high water levels. In this same stretch, but at higher levels, more recent carvings of signatures have also been identified.

However, only two level marks have been documented, corresponding respectively to the figures 8 (near the quay, at a position affected by variations of level in the reservoir) and 15 (between the 8 mark and the corbel dome). In the past, AEAT had already identified the marks corresponding to the numbers 10, 12 and 20, which are presumably now hidden by sediments.

One of the most interesting and unexpected discoveries that occurred during the course of this work led to the identification



de lajes com datas e outros grafismos, iniciais de nomes, figuras geométricas e cruciformes, também aumentou pelo facto de se ter feito uma limpeza dos respectivos suportes com remoção de sedimentos depositados por anteriores cheias. Ainda neste trecho, mas em cotas mais elevadas, também se identificaram assinaturas mais recentes.

Ao invés, apenas se documentaram duas marcas de nível, correspondentes aos algarismos 8, próximo do actual nível da água, em posição afectada pela variação do nível da albufeira, e 15, entre a marca 8 e o *furdão*. No passado, a AEAT identificara as marcas correspondentes aos números 10, 12 e 20 que supomos estarem actualmente ocultas por sedimentos.

Uma das descobertas mais interessantes e inesperadas, ocorrida no decurso destes trabalhos, conduziu à identificação de grafismos contemporâneos representando barcos, figuras humanas e textos, finalmente incisos num painel vertical, a que se chamou *Pedra do Barqueiro*. O sítio é de acesso arriscado pelo que, por razões de segurança, se opta por não tornar pública a sua localização.

Impunha-se, de igual modo, aprofundar conhecimentos acerca da história e antiguidade desta via, de importância regional, e pesquisar registos públicos acerca do funcionamento e regulação da sua barca de passagem. Com esse objectivo consultou-se bibliografia temática, cartografia antiga e, de modo mais sistemático, o arquivo documental da CMVVR que se revelou uma fonte de informação muito relevante. Esta acção decorreu nas fases intermédia e final de desenvolvimento deste projecto, em articulação com os resultados proporcionados pelos trabalhos de campo.

Para memória futura e usufruto do povo de Perais e dos visitantes documentam-se, no texto seguinte, os resultados obtidos com a execução deste projecto. O *Caminho da Telhada* é o nome convencionado para o percurso pedestre em cujo trajecto se situa um trecho mais pequeno que corresponde à via antiga, a Calçada da Telhada, a qual termina na margem direita do rio Tejo no sítio da Barca do Porto da Telhada. A barca e a calçada, embora indissociáveis, são apresentadas separadamente no texto seguinte.

of contemporary carvings of boats, human figures and texts, finely chiselled into a vertical panel known as the *Pedra do Barqueiro* ("Boatman's stone"). The site is dangerous to access, and so the decision was taken not to make its location public.

It was then necessary to find out more about the history and antiquity of this road that was once of such regional importance, and to study the public records concerning the functioning and regulation of the ferry-barge. For this, books were consulted on the subject, as well as old maps and, more systematically, the documental archive of the CMVVR, which proved to be a very important source of information. This was done in the intermediate and final phases of the project, in conjunction with the results provided by the fieldwork.

The results of the project are given in the following text, for future memory and for the use of the people of Perais and visitors. The *Caminho da Telhada* ("Telhada Trail") is the name given to the footpath that includes a stretch of the ancient causeway (the *Calçada da Telhada*) which finishes on the right bank of the River Tagus at the Telhada wharf (Barca do Porto da Telhada). The ferry-barge and the old road, though inextricably connected, are described separately in the text that follows.

## O percurso pedestre

O percurso que propomos, o *Caminho da Telhada* (9), ficou com o número de ordem 5 (PR 5) na rede de percursos do concelho de Vila Velha de Ródão. É um circuito fechado, circular, com início e fim na aldeia de Perais e um comprimento de cerca de 6 Km. A partir do Porto da Telhada poderá ser conjugado com uma ligação por barco ao Porto do Tejo, em Vila Velha de Ródão.

O *Caminho da Telhada* utiliza diversos caminhos rurais e em especial um trecho de importante e ancestral via que atravessava o rio Tejo ligando a Beira ao Alentejo. Na margem direita, este caminho percorria a íngreme Barreira da Barca até ao planalto do Canto do Ferreiro, passaria pela Eira dos Ratinhos onde, segundo a tradição oral, os ranchos de homens e mulheres que se dirigiam para as ceifas no Alentejo se reuniam antes de passar o rio Tejo, e continuava a ligação para norte com passagem nos lugares de Vale de Pousadas, Vidigueira, Castelinhos, Cebolais e Castelo Branco.

Neste circuito, o trecho com maior interesse arqueológico e vernacular tem 1,2 Km de extensão e foi desagregado em dois tramos sequenciais com idêntica dimensão, adiante designados *Casa Telhada* e *Barreira da Barca* (9). Este último atinge a margem do rio Tejo no sítio da Barca do Porto da Telhada.

O tramo *Casa Telhada* fica mais perto da aldeia de Perais, tem um desenvolvimento quase rectilíneo, percorrendo um vale suave e a encosta de um terraço fluvial. É ladeado por diversas parcelas com culturas hortícolas, olival e casas de arrumos ou palheiros e pelo sítio da Telhada ou Casa Telhada, que está envolto em histórias que já pertencem ao lendário local. Nesse sítio existem duas estruturas negativas, escavadas num afloramento elevado em plena via, uma pia e um lagar. Termina num *balcão* sobranceiro ao rio Tejo onde entronca com o percurso da *Barreira da Barca* e com um estradão que lhes é perpendicular e que toma a direcção do topo do terraço fluvial (planalto do Canto Ferreiro).

O tramo *Barreira da Barca* tem características topográficas distintas do anterior. Desenvolve-se em encosta de pendor muito acentuado, desde o seu topo até à borda de água,

## The public footpath

The public footpath suggested here, the *Telhada Trail* (9), is number 5 (PR 5) in the network of paths in the county of Vila Velha de Ródão. It is a closed circular route of 6kms, which begins and ends in the village of Perais. From Porto da Telhada it may be combined with a boat trip to Porto do Tejo in Vila Velha de Ródão.

The *Telhada Trail* makes use of various country tracks and of an important stretch of an ancient route that once crossed the River Tagus, connecting the Beira to the Alentejo. On the right-hand bank, this path climbs the steep Barreira da Barca to the plateau of Canto do Ferreiro, then passes through Eira dos Ratinhos (where, according to oral tradition, the bands of men and women heading off to mow in the Alentejo would meet up before crossing the river) before continuing northwards through Vale de Pousadas, Vidigueira, Castelinhos, Cebolais and Castelo Branco.

In this circuit, the stretch that is of greatest archaeological and vernacular interest is 1.2 km long and has been broken up into two sections of equal length, hereafter referred to as *Casa Telhada* and *Barreira da Barca* (9). The latter goes to the banks of the River Tagus at Barca do Porto da Telhada.

The stretch known as *Casa Telhada* is closer to the village of Perais, and follows an almost straight line across a gentle valley and down the slope of a fluvial terrace. On either side are vegetable plots, olive groves, sheds and haystacks, and runs through the village of Telhada or Casa Telhada, which is shrouded in legend. Here there are two negative structures, excavated in a raised outcrop in the middle of the path – a sink and an olive or wine press. The track ends in a raised platform overlooking the River Tagus, where it joins the *Barreira da Barca* trail, and also a road which runs perpendicular to it, heading towards the top of the fluvial terrace (plateau of Canto Ferreiro).

The *Barreira da Barca* stretch has quite different topographical characteristics. The path zigzags down a very steep slope in a series of hairpin bends from the top to the edge of the water. This area, which is some distance away from the village, is covered with olive trees and woodland, with no irrigated crops.



9



10

PROPRIEDADE PRIVADA,  
NÃO ENTRE SEM AUTORIZAÇÃO.

11

9. Traçado do percurso pedestre (*Caminho da Telhada*) em planta e sobre ortofotomapa (CMVVR). Indica-se o traçado dos tramos denominados Casa Telhada (amarelo) e Barreira da Barca (azul). Outline of footpath (Telhada Trail) on a ground plan and orthophotomap (CMVVR), showing the stretches called Casa Telhada (yellow) and Barreira da Barca (blue).  
 10. Painei colocado no início do percurso, no largo da aldeia de Perais (AEAT). Panel at the start of the route in Perais village square (AEAT).  
 11. Painei alusivo a uma azinheira monumental situada na periferia de Perais (AEAT). Panel giving information about the monumental oak tree located on the edge of Perais (AEAT).



formando uma sequência de pequenos lanços, ligados por curvas muito apertadas, em ziguezague. Esta área, já consideravelmente afastada do povoado, encontra-se ocupada por olival e matos, não existindo culturas regadas. O nome da barreira, que aqui toma a barca por empréstimo, tem uma correspondência na margem oposta, no topónimo Lomba da Barca, por onde se instalou o caminho que dava trânsito para sul em direcção ao interior alentejano.

O *Caminho da Telhada* tem início no largo da igreja matriz de Perais, onde existe estacionamento para automóveis. Neste largo encontra-se um painel explicativo (10) com indicações para o visitante, propondo o início da marcha no sentido da rua da Estalagem. Este topónimo está associado a duas antigas estalagens. Uma situava-se no fundo desta rua e a outra no sítio da Casa Telhada que, segundo a tradição, teria sido assaltada com grande aparato, após o que foi encerrada.

Chegando à Fonte da Telhada o percurso proposto, em caminho de terra batida, vai na direcção da Barreira da Barca no fundo da qual se encontra a margem do rio Tejo. Neste caminho, ladeado por muros e pequenas hortas, encontram-se devidamente assinalados a pia e o lagar, escavados na rocha, já referidos. A cerca de 200 metros deste local inicia-se o caminho secular da Barreira da Barca, num sábio serpentear, instalado sobre rocha, onde as carroças cavaram trilhos, alguns tão profundos que tiveram de ser preenchidos com pedras para possibilitar a continuação do seu uso. No final do caminho, junto ao embarcadouro, observa-se uma pequena construção de planta circular e falsa cúpula, utilizada para abrigo do barqueiro.

No bordo do caminho, na última centena de metros, podem observar-se lajes de rocha local gravadas com datas que documentam a ocorrência de enchentes, iniciais de nomes e cruzeiros incipientes. No embarcadouro é visível uma escala numérica, gravada em afloramentos de rocha, que servia para medir o caudal do rio e estabelecer o preçário da barca. O custo da passagem variava consoante o nível do rio, de modo que, a um maior caudal, indicado por um número superior na escala, correspondia uma passagem mais cara.

A escolha deste local para travessia do Tejo pode ter sido condicionado pelo escarpado das margens do rio e pela existência, em ambas, de pequenas praias com areia, facilitando a travessia. Depois da descida da Barreira da

The mount, which gets its name from the ferry-berge, has a counterpart on the opposite bank in the place name *Lomba da Barca* ("Ferry-berge Hill"), where there is a path that heads southwards towards the interior of the Alentejo.

The *Telhada Trail* begins in the small square in front of Perais parish church, where there is space for parking. There is also an information board (10), which suggests beginning the walk by heading towards Rua da Estalagem. This name (which means "Inn Street") is associated to two former inns, one located at the bottom of the road and the other in Casa Telhada (this one, according to tradition, was spectacularly robbed, after which it closed down).

Arriving at Fonte da Telhada, the route heads along a dirt track in the direction of Barreira da Barca, at the end of which is the bank of the River Tagus. On this track, flanked with walls and vegetable plots, it passes the sink and olive press, mentioned above, carved into the rock, and duly marked. Some 200 metres further on, the old Barreira da Barca path begins, winding downward, marked with the furrows made by cartwheels, so deep that they had to be filled with stones. At the end of the path, near the quay, is a small circular construction with a corbel dome, used as the boatman's shelter.

At the edge of the path, in the last hundred metres, are slabs of local rock engraved with dates, which document the occurrences of floods, the initials of names and cross shapes. On the quay itself, there is a numerical scale carved into the rocks, which served to measure the flow of the river and thereby establish the price of the ferry trip (the fare would vary according to the water level; when the flow was stronger, the water level would be higher, and the fare would be more expensive).

This place was probably chosen as the crossing point on the river because of the steepness of the banks and the small sandy beaches on either side, which made crossing easier. After Barreira da Barca, travellers would enter the Alentejan peneplain almost immediately, while at Porto do Tejo, near Vila Velha de Ródão, the southward route on the other side of the river was much more irregular, due to the hills of Serra das Talhadas, although local access to the river was easier.

If we go around the sand dune, several mooring bollards become visible downstream, sculpted into rocky outcrops.



Barca, no lado norte, e da subida da Lomba da Barca, no lado sul, os viajantes entravam quase de imediato na peneplanície alentejana. Ao invés, no Porto do Tejo, situado junto a Vila Velha de Ródão, após a passagem do rio, o percurso para sul era mais acidentado devido à estrutura elevada da Serra das Talhadas, apesar do acesso local ao rio ser ali mais fácil.

Contornando a duna de areia fina podem observar-se, imediatamente a jusante, inúmeros cabeços para amarração de barcos, esculpidos em afloramentos de rocha.

Regressando ao percurso é preciso vencer uma subida de 350 metros, difícil mas marcada pela beleza da paisagem dominada pelo rio e pela ocorrência de núcleos de vegetação autóctone, de características mediterrânicas, onde se destacam o alecrim (*Rosmarinus officinalis*), a murta (*Myrtus communis*), a aroeira (*Pistacia lentiscus*), a cornalheira, (*Pistacia terebinthus*), a espargueira branca (*Asparagus albus*), a azinheira (*Quercus rotundifolia*), entre outras. Junto ao rio e linhas de água principais, a vegetação ripícola é dominada pelo freixo (*Fraxinus angustifolia*), pela tamargueira (*Tamarix africana*) e pelo salgueiro (*Salix atrocinerea*). Neste contexto natural vivem diferentes espécies animais como o javali (*Sus scrofa*), a geneta (*Genetta genetta*), o britango (*Neophron percnopterus*), a cegonha-preta (*Ciconia nigra*), a garça-real (*Ardea cinerea*), a águia-cobreira (*Circaetus gallicus*), entre outras espécies, inventariadas.

De novo no topo da Barreira da Barca, seguindo a sinalética, o percurso vira à esquerda subindo em direcção ao Ribeiro das Ferraduras, assim conhecido pela presença de gravuras pré-históricas, em forma de ferradura, insculpidas numa plataforma rochosa. Este caminho, fácil de percorrer, e com extensão aproximada de 2,5 km, conduz à estrada municipal de acesso à localidade de Perais. Cerca de 300 m depois deve seguir-se a placa que indica uma azinheira monumental (11). Após o regresso ao início do percurso, pelo caminho principal, recomenda-se uma visita a Perais percorrendo as suas ruas e pontos de interesse sinalizados.

Returning to the route, it is now necessary to climb 350 metres, a difficult stretch but marked by the beauty of the landscape. Dominated by the river, the scenery is characterised by clusters of indigenous Mediterranean-type vegetation, such as rosemary (*Rosmarinus officinalis*), myrtle (*Myrtus communis*), mastic (*Pistacia lentiscus*), terebinth (*Pistacia terebinthus*), white asparagus (*Asparagus albus*) and holm oak (*Quercus rotundifolia*). Near the river and main water courses, the ash (*Fraxinus angustifolia*), tamarisk (*Tamarix africana*) and willow (*Salix atrocinerea*) predominate. This forms the habitat for a variety of animal species such as the wild boar (*Sus scrofa*), common genet (*Genetta genetta*), Egyptian vulture (*Neophron percnopterus*), black stork (*Ciconia nigra*), grey heron (*Ardea cinerea*) and short-toed snake eagle (*Circaetus gallicus*).

Once again at the top of the *Barreira da Barca*, if you follow the signs, the footpath will lead you left in the direction of Ribeiro das Ferraduras, called after prehistoric engravings in the shape of a horseshoe, carved into a rocky platform. This path, which is easy to walk, goes on for approximately 2.5 km to the municipal road leading into the village of Perais. Around 300 m further on, there is a board marking a monumental holm oak tree (11). Upon your return to the start of the route by the main path, you are recommended to pay a visit to Perais, wandering around its streets and places of interest, which are duly marked.

## A Calçada da Telhada

A denominada *Estrada Romana da Telhada* insere-se numa direcção dominante de movimento pelo interior do território português (Mattoso, Daveau & Belo, 2010), de orientação meridiana (norte-sul), que pode remontar à Pré-História. Com idêntica orientação podem referir-se, a oriente, a via da prata e as grandes vias pecuárias (*canadas reais*) que ligavam o norte ao sul da Península Ibérica (Estepa Garcia, 2000).

Em época moderna-contemporânea, este eixo viário pode ser ilustrado, no interior de Portugal, pelo trânsito de pastores transumantes e respectivos rebanhos entre a serra da Estrela e o Alentejo (Ribeiro, Lautensach & Daveau, 1989), pelos jornaleiros *ratinhos* que se deslocavam da Beira para a ceifa também no Alentejo, e daí para a Andaluzia ou, mais recentemente, pelo Itinerário Principal 2 da rede rodoviária nacional.

O atravessamento do Tejo nesta zona também está consignado em diversas teses acerca de itinerários antigos, como é o caso da chamada *estrada mourisca* (Cebola, 2005), ou em representações cartográficas mais ou menos fidedignas. Um exemplo de *deficit* de conhecimento na representação das passagens do Tejo na área de Ródão é o mapa de Giovanni Zannoni, de 1780, disponibilizado pela Fundação David Rumsey. Este documento regista apenas uma travessia, entre Vila Velha de Ródão e a foz do Sever, no que supomos seja o Porto da Barca Velha, a jusante do Porto da Telhada. Fidedigna é a cartografia de 1886, de Filipe Folque, que documenta o atravessamento do território rodanense por duas vias principais, em estrada de macadame, a partir de Castelo Branco (12). Uma dessas estradas utilizava a Calçada da Telhada e passava o Tejo no Porto da Telhada.

Não cabe discutir, neste momento, a antiguidade da Calçada da Telhada, até por insuficiência de dados. Contudo, um traçado com a configuração que se observa na *Barreira da Barca* (13) poderia remontar à época romana, embora se aceite a modernidade da construção actual. De facto, um atravessamento como este, de importância regional e com uma perduração até ao séc. XX - embora em declínio a partir da construção da ponte rodoviária em Vila Velha de Ródão -, carecia de manutenção permanente, impondo substituição,

## The Telhada Causeway

The so-called *Telhada Roman Road* played a part in a north-south mobility pattern that was important in inland Portugal from prehistoric times (Mattoso, Daveau & Belo, 2010). A similar movement could be found further to the east, with the silver route and the great livestock trails (*“canadas reais”*) that connected the north of the Iberian Peninsula with the south (Estepa Garcia, 2000).

In the modern period, this axis may be illustrated by the movements of transhumant shepherds and their flocks between the uplands of Serra da Estrela and the Alentejo (Ribeiro, Lautensach & Daveau, 1989), and of the day labourers (known as *“ratinhos”*, or “mice”) who would travel from the Beira to work in the harvests in the Alentejo, often going on from there to Andalucia (more recently, using the IP2 highway of the national road network).

The crossing of the Tagus in this area is recorded in various dissertations about ancient routes, such as the so-called “Moorish road” (*estrada mourisca*) (Cebola, 2005), as well as on maps of varying reliability. One example, which reveals a certain deficit of knowledge as regards the Tagus crossings in the area of Ródão, is Giovanni Zannoni’s map of 1780, made available by the David Rumsey Foundation. This document records only one crossing, between Vila Velha de Ródão and the mouth of the Sever, at a place we suppose is Porto da Barca Velha, downstream from Porto da Telhada. More reliable is the map of 1886 by Filipe Folque, which documents the crossing of Ródão territory by two roads, tarmacked from Castelo Branco (12). One of those used the Telhada Causeway and crossed the Tagus at Porto da Telhada.

It is not possible to discuss the antiquity of the Telhada Causeway due to lack of data. However, there may have been a road that followed much the same route as this one at Barreira da Barca (13) in the Roman period, even if the present one is more modern. In fact, a crossing like this, of regional importance and which lasted well into the 20<sup>th</sup> century (though it went into decline after the construction of the road bridge at Vila Velha de Ródão), would have needed constant maintenance and there would have been successive replacements of collapsed structures.





12

12. Extracto da folha 17 (Covilã) da Carta Corográfica do Reino, publicada sob orientação do general Filipe Folque em 1886 (IGP). Assinala-se o traçado das duas estradas de macadame e o sítio da Calçada da Telhada (círculo). Excerpt from sheet 17 (Covilã) of the Chorographic Map of the Kingdom, published in 1886 under the supervision of General Filipe Folque (IGP). It shows the line of two tarmacked roads and the location of the Telhada Causeway (circle).

sucessiva, de estruturas colapsadas.

Embora se concentrem no Porto da Telhada, na zona de paragem e de espera, e na parte ribeirinha da via, o maior número e diversidade de pontos de interesse, em termos de património vernacular, a calçada, no traçado em apreço, oferece-nos aspectos igualmente interessantes. De facto, os elementos construtivos mais complexos desta via, em termos de variabilidade e extensão - cerca de 1200 m - correspondem aos muros que a ladeiam, fazendo a contenção de terras no lado superior da encosta e o suporte da plataforma de circulação no seu lado inferior. Estes muros, em alvenaria de pedra seca (Casella, 2003), utilizam rochas metasedimentares (xisto, grauvaque), de origem local, tendencialmente lajiformes, sobretudo no capeamento e no travamento interior (14 e 15), observando-se, muito raramente, a presença de blocos de quartzo leitoso ou calhaus rolados de quartzito (16 e 17).

Documentam-se diversas formas de capeamento – horizontal (14 e 15), a pino (18), imbricado (19), arredondado ou irregular - e de aparelhos murários com sequências ora homogêneas e regulares, em determinados trechos, ora irregulares, noutros, devido a sucessivas reparações requeridas pela queda de paredes ao longo do tempo. Estas reparações e acrescentos em altura (20) individualizam-se pelo contraste com os aparelhos antecedentes. Aliás, no âmbito deste projecto consignou-se a reconstrução de alguns trechos que se encontravam arruinados há já alguns anos, devido a uma maior incidência de escorrências de encosta, nas épocas pluviosas, e à ausência de manutenção regular, por abandono da via. Os trechos reconstruídos foram delimitados com escassilhos de mármore (21).

A reconstrução mais impressiva efectuada nesta via observa-se numa extensão significativa da *Barreira da Barca*, num sector onde a largura da pista é maior e o muro de suporte muito elevado, bem construído e escadeado (22 e 23). O contraste com o aparelho de outros muros e a própria pátine sugerem construção recente que supomos motivada pelo aluimento da estrutura precedente. Esta reparação deve corresponder ao registo obtido na pesquisa documental relativo à sessão da Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão de 29 de Abril de 1937, na qual foi apreciado ofício da Junta de Freguesia de Alfrívda informando sobre o desabamento de um muro no caminho da Barca da Telhada e solicitando o levantamento do mesmo.

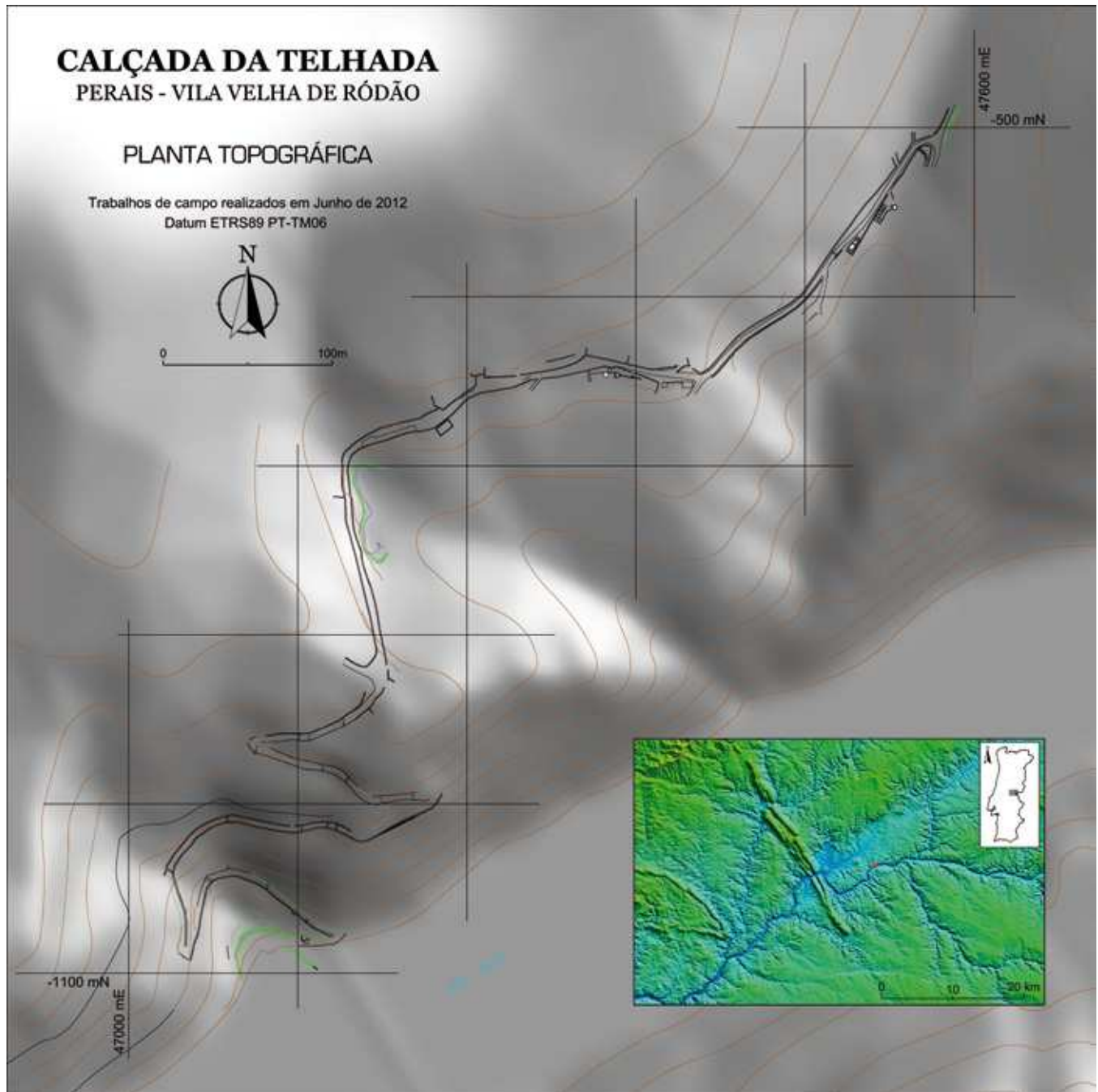
Although most points of interest are concentrated near the wharf at Porto da Telhada and on the riverside part of the route, this stretch of the causeway also has some interesting features in terms of the vernacular heritage. In fact, the most complex aspects of its construction, as regards variety and extension (around 1200 m), are the walls on either side, which contain the lands on the upper slope and support the circulation platform on the lower side. These dry-stone walls (Casella, 2003) make use of metasedimentary rocks (slate, greywacke) of local origin, mostly flat in shape, particularly on the coping and inner bracing (14 and 15), with the occasional presence of blocks of milky quartz or quartzite stones (16 and 17).

There are various kinds of coping – horizontal (14 and 15), upright (18), imbricated (19), rounded and irregular – and differences in the wall structure, with sequences that are homogenous and regular in some stretches and irregular in others, due to the successive repairs required by falls over time. These repairs and additions in height (20) are individualized by their contrast with what came before. Indeed, the reconstruction of some stretches of the wall that had been in ruins for some years (due to landslides in the rainy season, and the lack of regular maintenance after the road was abandoned) was actually prescribed within the scope of the project, and the new sections were marked out using pieces of marble (21).

The most impressive reconstruction carried out on this road can be found in a section of the *Barreira da Barca* stretch, where the road is wider and the support wall is particularly high, well-built and layered (22 and 23). The different construction technique used, compared to other walls, and the patina on it suggest that it was built recently, probably following the collapse of an earlier structure. Indeed, it probably corresponds to repairs carried out in the wake of the 29th April 1937 meeting of the Vila Velha de Ródão Town Council, in which a letter from the Alfrívda parish council was discussed, informing about the collapse of a wall on the road from Barca da Telhada and requesting that it be inspected.

Along the route there are various substructures worthy of mention, such as water diversion systems, particularly at *Barreira da Barca*, where it was necessary to prevent water





13

13. Levantamento topográfico do Caminho da Telhada nos tramos Casa Telhada e Barreira da Barca (HP). Topographic survey of the Telhada Trail in the Casa Telhada and Barreira da Barca sections (HP).

Ao longo da via existem várias subestruturas dignas de realce, como desvios de água, em especial na Barreira da Barca, onde era premente canalizar o efeito erosivo da água, potenciado por uma pendente mais acentuada. Estas *passagens hidráulicas* servem para escoar as drenagens naturais da encosta superior para a inferior. Têm geralmente a forma de um canal, diagonal à via, ladeado por alinhamentos de placas a pino, fincadas na calçada (24 e 25). Estes escoamentos são mais largos no lado da vertente e afunilam para o lado exterior do caminho. Nesse lado abrem para queda de água e coincidem, geralmente, com goteiras no muro superior.

No piso da via, sobretudo na Barreira da Barca, onde a topografia e a dinâmica natural impõem maior complexidade àquela construção, numa adaptação meândrica à encosta mais acidentada do rio Tejo, que fica na margem direita, documentam-se outros factores de variabilidade estrutural que ilustram o modo como se fez a manutenção e reparação da superfície de trânsito. Em toda a extensão deste tramo a pista de circulação consiste numa subestrutura (calçada) de pedras postas a pino, *em carril*, transversais ao eixo da via (26 e 27). Estão encaixadas no socalco obtido pela escavação da rocha em encosta, confinadas lateralmente entre o substrato geológico e o muro de suporte inferior.

Informantes locais confirmam que por ali transitaram carroças até ao embarcadouro. Se tal testemunho ou memória não existisse seria fácil concluir aquele uso pela presença de sulcos profundos em diversos pontos do tramo da *Barreira da Barca* (28 e 29), abertos na calçada de pedras a pino ou directamente no afloramento, no lado da barreira superior. O afundamento dos sulcos tornaria intransitável a circulação de carroças pelo que foram inseridas pequenas lajes postas a pino ou deitadas, preenchendo, aquelas depressões. Uma outra solução consistiu na cobertura do piso com lajes colocadas em posição horizontal, algumas atingindo grandes dimensões e ocupando por vezes todo o espaço intramuros. Na *Barreira da Barca* observou-se uma laje deste tipo cuja configuração sugeria poder ter sido um ortóstato de sepultura dolménica. Visto que estas peças não apresentam desgaste em sulco, é crível que tenham sido colocadas quando as carroças deixaram de descer à barca.

No tramo da *Casa Telhada*, que tem uma topografia menos acidentada, são mais reduzidos os trechos com calçada

erosion caused by the steep gradient. Used to drain water from the upper slope to the lower one, these hydraulic passages generally take the form of a channel running diagonal to the road, flanked with rows of upright plaques rammed into the ground (24 and 25). These drainage channels are wider on the inside edge and funnel towards the outside of the path, where they open out into a waterfall, generally coinciding with gutters in the upper wall.

Other factors of structural variability are documented on the road surface (particularly at Barreira da Barca, where the topography and natural dynamics demand a more complex construction in order to negotiate the irregular terrain) and these illustrate how the road surface was maintained and repaired. Throughout the whole of this stretch, the surface consists of a substructure (*calçada*) of upright stones, placed at right angles to the axis of the road (26 and 27), which slot into the terrace obtained by excavating the rock of the slope, limited by the geological substrate on one side and the lower support wall on the other.

The local people testify that carts used to travel along this road to the wharf, something that could also be guessed by presence of deep furrows made in the cobbles or directly in the rock, at various points of the Barreira da Barca stretch (28 and 29). These were so deep that it became impossible for carts to pass; hence, the holes were filled with small flat stones, placed horizontal or upright. Another solution consisted of covering the surface with slabs placed in a horizontal position, some of which were very large and took up all the space between the walls. At Barreira da Barca there is a slab of this type which may have been a standing stone from a prehistoric tomb or dolmen. As these pieces show no signs of furrows, it is likely that they were placed there after the carts stopped using this route to the ferry.

In the Casa Telhada section, where the terrain is more even, there are fewer stretches cobbled with upright slabs (26), as can be seen on a slope downstream from the outcrop containing the negative structures. In this sector, the space for the road was excavated in the rock, forming a channel between the outcrop and lower wall (30). There, the distance between the walls is much greater than the width of that channel and the width of the section just mentioned. It is possible that this corresponds to a more recent phase of construction, designed to function as a livestock trail,



14



15

14. Muro com capeamento de grandes blocos imbricados na Barreira da Barca (JG). Wall with coping of large imbricated blocks at *Barreira da Barca* (JG).

15. Exemplo de capeamento horizontal e travamento com blocos alongados na Casa Telhada (FH). Example of horizontal coping and bracing with elongated blocks at *Casa Telhada* (FH).

16. Utilização de grande bloco em quartzo leitoso na estrutura de muro na Casa Telhada (FH). Use of a large block of milky quartz in the structure of the wall at *Casa Telhada* (FH).



16



de lajes fincadas (26), como o que se observa na descida a jusante do afloramento com estruturas negativas. Neste sector o espaço da via foi escavado na rocha, formando canal entre o afloramento e a parede inferior (30). Ali, a distância entre paredes é muito superior à largura daquele canal bem como à largura do trecho de calçada agora referido. Pode supor-se que o espaço intramuros actual possa corresponder a uma fase mais recente de formulação desta via pensada para funcionar como canada e desse modo a limitar o gado transumante que por ali passou, impedindo desse modo que invadissem as parcelas agrícolas confinantes com a via.

Menos expressivos são outros detalhes construtivos como singelas escadas de acesso a propriedades, consistindo em lajes embutidas nos muros que limitam a via, ditas de *salta-cabra* (Fauverelle, 2008).

Pretendeu-se aprofundar o conhecimento acerca da construção da Calçada da Telhada mediante sondagem arqueológica. Para o efeito, foi seleccionado local onde estivessem presentes um canal de escoamento de água, sulcos de rodados e uma grande laje de pavimento, visando perceber a estratigrafia associada àquelas subestruturas. A intervenção arqueológica cingiu-se à remoção, superficial, de sedimentos. Uma melhor compreensão da sequência construtiva obrigaria a uma penosa operação de desmonte, com remoção de todos os materiais situadas entre o afloramento rochoso e os muros laterais.

A sondagem incidiu num espaço de configuração quadrangular, com 25 m<sup>2</sup> de área, abrangendo toda a largura da superfície de circulação, desde o topo do muro de suporte inferior até à base do muro superior (31 a 35). O trabalho de campo cingiu-se à remoção de sedimentos finos (vulgo terra) de cobrimento da estrutura pétreia da via e de escassos interstícios superficiais. Esta acção revelou uma sequência contínua de materiais de construção (rochas metasedimentares), de origem local. Na base do muro superior, os trabalhos colocaram à vista uma parte significativa do substrato geológico, escavado para a criação do patamar de circulação. Embora não seja visível pode afirmar-se que o perfil de escavação da rocha de base continua sob a fundação da via.

Os construtores optaram por não sustentar o piso de circulação directamente sobre a rocha de base, pelo menos

thereby confining the animals that passed through there, preventing them from wandering onto the adjacent plots.

Less expressive are other details of the construction, such as simple stiles (known as *salta-cabra* or “goat jumps”) made of slabs set into the walls on the side of the road to allow access to properties (Fauverelle, 2008).

We aimed to learn more about the construction of the Telhada Causeway through an archaeological survey. For this purpose, a site was chosen where there was a drainage channel, cart furrows and a large paving stone, so that we could explore the stratigraphy associated to those substructures. The archeological intervention consisted of removing the surface sediments. A better understanding of the building sequence would have required laborious dismantling, with the removal of all the materials between the rocky outcrop and the side walls.

The survey focused on a square-shaped patch, 25 m<sup>2</sup> in area, covering the whole breadth of the road surface from the top of the lower support wall to the base of the upper one (31 to 35). The fieldwork involved the removal of fine sediments (i.e. earth) covering the stone structure and interstices of the road surface. This revealed a continuous sequence of building materials (metasedimentary rocks) of local origin. At the base of the upper wall, the works uncovered a significant part of the geological substrate, excavated to create the circulation level. Though not visible, the excavation profile of the base rock would certainly continue down to the road's foundations.

The builders opted not to place the circulation surface directly onto the base rock, or at least not completely, perhaps because that would have required the removal of a large volume of rock. Instead, the surface was supported by a tight sequence of slabs placed upright and mostly across the axis of the road. This substructure, which forms the original surface, was slotted into the space between the rocky outcrop on the inside of the road and the lower support wall on the outer side. At a later date, a water channel was made on this artificial substrate, lined on the bottom with horizontal slabs and delimited on the sides by horizontal and vertical blocks.

The survey plan (32) shows the position of the furrows caused





17



18

17. Aplicação de pequenos calhaus de quartzo leitoso e de quartzito em muro no tramo Casa Telhada (FH). Application of small stones of milky quartz and quartzite in the wall at the *Casa Telhada* section (FH).

18. Capeamento com pedras a pino na Barreira da Barca (MM). Coping with upright stones at *Barreira da Barca* (MM).

19. Capeamento com blocos imbricados na Barreira da Barca (FH). Coping with imbricated blocks at *Barreira da Barca* (FH).



19

de modo total, talvez porque tal obrigaria a desmontar um maior volume de rocha. Em alternativa, a pista ficou suportada por uma apertada sequência de lajes colocadas a pino e com orientação, maioritariamente, transversal em relação ao eixo da via. Esta subestrutura, que forma o pavimento original, ficou encaixada entre o afloramento, no lado interno, e o muro de suporte inferior, no lado externo da via. Em momento posterior, sobre este substrato artificial, foi montada passagem hidráulica, delimitada por lajes alinhadas e a pino e fundo forrado com lajes em posição horizontal.

Na planta da sondagem (32) assinalou-se a posição dos sulcos de desgaste do pavimento provocados pela passagem de carroças. Numa última fase de circulação rodoviária o trânsito fez-se sobre a rocha-base (sulco norte) e sobre o pavimento de lajes fincadas (sulco sul). Os rodados também desgastaram algumas lajes de confinamento do canal de escoamento mas não se observam sobre os grandes blocos que pavimentam a via, dado que tais sulcos lhe estão subjacentes. Pode supor-se que a colocação destas grandes lajes pretendeu conferir maior conforto ao trânsito pedestre, de animais e pessoas, e que corresponde a uma fase de declínio da circulação de carroças. De outro modo, a manutenção de condições adequadas ao trânsito de carroças, prejudicado por exemplo pelo afundamento progressivo dos sulcos, obrigou a acções de melhoramento do pavimento, com colocação de pedras a preencher as respectivas depressões, como se observa noutros pontos desta via.

Noutro local, no tramo da *Casa Telhada*, executou-se limpeza de um afloramento existente na plena via, no qual estavam referenciadas diversas cavidades escavadas na rocha, com destaque para uma sepultura/pia e uma lagareta (36 e 37). Esta acção, que consistiu na remoção de sedimentos acumulados no interior daquelas *estruturas negativas*, e que foi alargada à totalidade da rocha aflorante no espaço intramuros, visou providenciar condições mais adequadas ao registo fotogramétrico das referidas cavidades (36).

A maior, alongada, de configuração subrectangular, com estreitamentos nas extremidades, tem dimensão compatível com a colocação de um cadáver deitado, mas parece não ter sido concluída a sua escavação, o que não é incomum em sepulturas rupestres da Alta Idade Média. A sua posição, junto de um caminho também não era incomum naquela época (Tente, 2007), na continuidade com prática mais antiga.

by the passage of carts. In the last phase of circulation, the traffic took place on the base rock (north furrow) and on the surface of upright stones (south furrow). The wheels would also have worn down some of the slabs marking the edge of the drainage channel, but such marks are not found on the large blocks paving the road, as the furrows are underneath. It is possible that these slabs were laid for the comfort of foot travellers and animals, and that this occurred when cart circulation was going into decline. Maintaining the road in a suitable condition for the passage of carts, when it was constantly being jeopardized by the progressive deepening of the furrows, required better paving and the placement of stones to fill the holes, as can be seen at other points on this road.

At another place in the *Casa Telhada* section, a rocky outcrop in the middle of the road was cleaned, revealing various cavities excavated into the rock, notably a tomb or sink, and a (wine) press (36 and 37). The cleaning process consisted of removing the sediments that had accumulated inside these negative structures to provide better conditions for the photometric recording of these cavities (36).

The largest, which is elongated and subrectangular in shape, narrowing at the ends, is big enough to hold a body; however, it was never finished, which is not uncommon amongst rock tombs in the Early Middle Ages. Its position, near a path, was also not uncommon in that period (Tente, 2007) continuing an older practice. The smaller cavity, which is higher up and subelliptical in shape, could have been used for the treading of grapes in a small wine press in the rock, perhaps medieval. This hypothesis is supported not only by its shape but also by the presence of a channel and small cavities in the same rock, which could have been supports for a wooden structure. In this phase, the cavity of the unfinished tomb could have been reused as a deposit or a sink, in association with the wine press. The convergence of wine presses and tombs in the same outcrop and the reuse of tombs for the treading of grapes or olives is also documented, for example in Monsanto da Beira, Coudelaria de Alter (Oliveira, 2006), Celorico da Beira (Tente, 2007) and Oliveira do Hospital (Lourenço, 2007).

The sediment removed was quite homogeneous, though there was more organic material in the upper level. Inside the various cavities, there were fragments of common



20



21



22



**20.** Alteamento de muro acima de anterior capeamento de blocos imbricados na Barreira da Barca (MM). Raising of the wall above the former coping of imbricated blocks at *Barreira da Barca* (MM).

**21.** Reconstrução efectuada na Barreira da Barca, no decurso do projecto, delimitada com escassilhos de mármore (FH). Reconstruction carried out at *Barreira da Barca*, during the course of the project, delimited with pieces of marble (FH).

**22.** Extensa reconstrução de muro de suporte da via na Barreira da Barca (MM). Extensive reconstruction of the support wall at *Barreira da Barca* (MM).



A cavidade menor, em posição superior, de forma subelíptica, terá sido o calcatório (espaço para esmagamento, talvez de uva) de um pequeno lagar rupestre, hipoteticamente medieval. Esta hipótese, para além da morfologia, é reforçada pela presença de um canal e de pequenas cavidades na mesma rocha, que podem ter sido apoios de estrutura de madeira. Nesta etapa, a cavidade da sepultura inconclusa pode ter sido reutilizada como depósito ou pia, em associação com a lagareta. A convergência de lagares e de sepulturas num mesmo afloramento ou a reutilização destas na pisa de uva ou azeitona também estão documentadas, por exemplo em Monsanto da Beira, na Coudelaria de Alter (Oliveira, 2006), em Celorico da Beira (Tente, 2007) ou em Oliveira do Hospital (Lourenço, 2007).

O sedimento removido tinha características homogéneas, embora com maior incorporação de matéria orgânica no nível superior. No interior daquelas diferentes cavidades, encontraram-se fragmentos de cerâmica comum, telha de canudo e faiança, de cronologia moderna-contemporânea, materiais que são idênticos aos que se observam à superfície acima do muro superior. Para além de uma sedimentação natural, admite-se que estas cavidades possam ter sido intencionalmente entulhadas com sedimentos retirados da parcela sobranceira, para reduzir os riscos de circulação.

A par destes trabalhos fez-se nova prospecção do *habitat* da Casa Telhada (3 e 4), a norte e a sul da via, na tentativa de delimitar o sítio arqueológico associada às tradições locais. A área tem sido utilizada para exploração agrícola, com olival, culturas de sequeiro e hortícolas, e apresenta-se compartimentada em diferentes parcelas, separadas por muros. De modo desconexo, não formando mancha homogénea, observou-se dispersão de cerâmica de cronologia moderna-contemporânea em diferentes pontos daquela área. Detectaram-se escassos exemplares de cerâmica de construção (*imbrices*) de aparência mais antiga (tardoromana), acima do muro que ladeia a via a norte, perto das estruturas negativas. Estes dados não permitem caracterizar a natureza do sítio. Só a execução de sondagens arqueológicas nos terrenos envolventes poderia esclarecer a tipologia e antiguidade da ocupação atribuída pelo povo de Perais à Casa Telhada.

Como já foi referido, de acordo com a tradição local, ali teria existido um pequeno aglomerado populacional, com um

pottery, canudo tiles and porcelain of modern origin, materials identical to those found on the surface above the upper wall. In addition to natural sedimentation, these cavities may have been intentionally filled with sediments from the agricultural plot overlooking it in order to reduce risks to traffic.

Alongside these studies, another prospection was carried out at the hamlet of Casa Telhada (3 and 4), north and south of the road, in order to delimit the archaeological site associated to the local traditions. The area has been used for agriculture, with an olive grove, dryland farming and vegetables, and is divided into small plots, separated by walls. We found modern ceramics scattered over different parts of that area in a random fashion without forming any homogeneous pattern. There were a few examples of building ceramics (*imbrices*) that appeared older (Late Roman), above the wall that flanks the road to the north, near the negative structures. These data have not enabled us to characterise the nature of the site. Archaeological surveys of the surrounding terrain are needed to shed light on the type and age of the occupation attributed to Casa Telhada by the people of Perais.

In accordance with local tradition, there was a small hamlet here at least since 1700 (the date of a birth record) with a maximum of four households, including an inn. The existence of a spring would also have favoured the choice of site. In the opinion of João Gomes Rodrigues (1947), Casa Telhada is probably the oldest hamlet in Perais. He states (1947:11); the “road from Barca, Fonte da Telhada to the Tagus, is reminiscent of a Roman road, with slabs covering the bed. As the Romans were in this region and the land is very steep all along the banks of the Tagus, they may have felt obliged to construct this stretch of road in order to enable vehicles to travel to the south ...”. He adds: “... thus, the road could have survived through time with basically the same characteristics, despite various repairs.”

The top of the terrace around the geodesic slope of Perais was also explored, yielding archaeological materials in hewn, polished and worked stone, alongside gravel beds of rolled clasts, dating from the Recent Prehistoric occupation of this area. The dispersion and scarcity of materials, indicating the degradation of the archaeological site, in addition to ancient erosive processes, resulted from continuous farming

26



23



27



24



23. Vista vertical da extensa reconstrução na Barreira da Barca (FH).  
Vertical view of the extensive reconstruction at *Barreira da Barca* (FH).

24. Passagem hidráulica na Barreira da Barca (MM). Hydraulic crossing at  
*Barreira da Barca* (MM).

25. Vista de outra passagem hidráulica na Barreira da Barca (MM). View  
of another hydraulic passage at *Barreira da Barca* (MM).

26. Calçada de pedras a pino junto à Casa Telhada (MM). Road surface  
of upright stones near *Casa Telhada* (MM).

27. Calçada de pedras a pino e sulcos de rodados adjacentes ao muro de  
suporte da figura 22 (MM). Road surface of upright stones and wheel  
furrows adjacent to the support wall of Figure 22 (MM).

25



máximo de quatro fogos, pelo menos desde 1700 – data de um registo de nascimento -, incluindo uma estalagem. A presença de uma nascente de água também pode ter favorecido a escolha do local. Na opinião de João Gomes Rodrigues (1947) o lugar da Casa Telhada é, provavelmente, mais antigo que a povoação de Perais. Ainda de acordo com aquele autor (1947:11), o *“caminho da Barca, da Fonte da Telhada ao Tejo, faz lembrar as vias romanas, com lajes a cobrir o Leito. Como os romanos por aqui andaram e o terreno é muito íngreme em toda a extensão das margens do Tejo, é de crer que tendo necessidade de passar viaturas para sul, se vissem obrigados a construir este troço de via ...”*. E complementa: *“... assim, a via ter-se-ia mantido através dos tempos, não obstante vários remendos, com as mesmas características até aos nossos dias.”*

O topo do terraço em torno do vértice geodésico *Perais* também foi prospectado e detectaram-se materiais arqueológicos em pedra lascada, pedra polida e pedra afeiçãoada, a par de restos de cascalheira de clastos muito rolados, que recuam a ocupação desta área, talvez de tipo residencial, à Pré-história Recente. A dispersão e escassez de materiais, indicativas da degradação do sítio arqueológico, para além de processos erosivos antigos, resultou da persistência da lavoura, associada à exploração do olival. A ocupação pré-histórica do topo do terraço poderia dever-se, já nessa época recuada da ocupação deste território, a uma conexão com um linha de trânsito e atravessamento do rio coincidentes com a Calçada e o Porto da Telhada.

activity, associated to the cultivation of olive trees. The top of the terrace may have been occupied in prehistoric times because of its connection with the causeway and wharf of Telhada.



28



29



**28 e 29.** Trechos de via com trilhos sobre afloramento rochoso na Barreira da Barca (MM). Stretches of the road on tracks on the rocky outcrop at Barreira da Barca (MM).

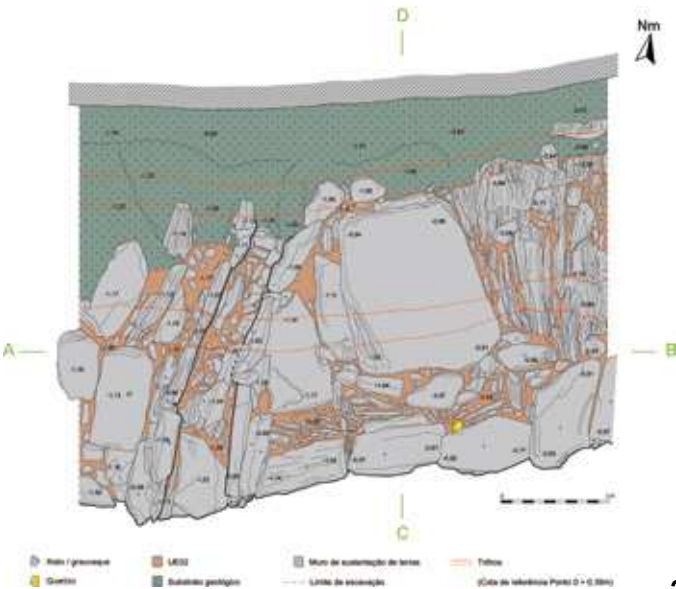
**30.** Espaço intramuros formando canada, canal de circulação e afloramento com estruturas negativas na Casa Telhada (MM). Space between the walls forming a livestock trail, circulation channel and outcrop with negative structures at Casa Telhada (MM).

30

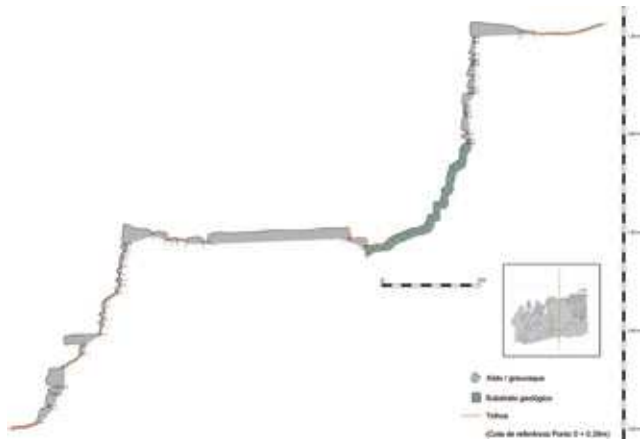




31



32



33

31. Fotogrametria da secção de via na Barreira da Barca onde incidiu a sondagem arqueológica (HP). Photogrammetry of the section of the road at Barreira da Barca where the archaeological survey was carried out (HP).

32. Planta da sondagem arqueológica em secção de plena via na Barreira da Barca (AP). Plan of the archaeological survey at a section of the road at Barreira da Barca (AP).

33. Perfil da sondagem arqueológica transversal à via na Barreira da Barca (AP). Profile of the cross-section of the archaeological survey of the road at Barreira da Barca (AP).



36



34



35

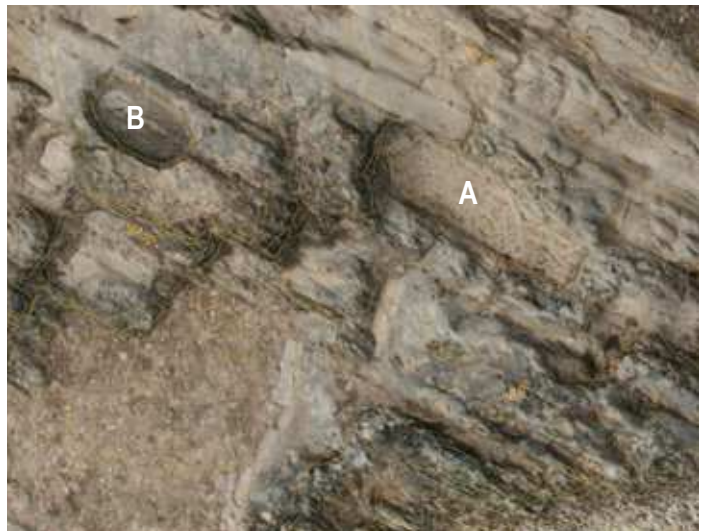


34 e 35. Local de sondagem arqueológica na plena via com calçada de pedras a pino, sulcos de rodas, grande laje de cobertura e passagem hidráulica (MM). Site of the archaeological survey in the middle of the road, with surface of upright stones, wheel furrows, large covering slab and hydraulic passage (MM).

36. Fotogrametria de estruturas negativas no sítio da Casa Telhada no espaço intramuros (HP). A via corresponde ao canal escavado na rocha ao longo do limite esquerdo da imagem (MM). Photogrammetry of negative structures at Casa Telhada in the intramural space (Geomatic Surface). The road corresponds to the channel excavated in the rock along the left-hand edge of the picture (MM).

37. Detalhe da figura anterior com duas estruturas negativas na Casa Telhada, alongadas na direcção do plano de xistosidade do afloramento rochoso, uma sepultura inconclusa (A) talvez reutilizada como depósito em associação com o pequeno lagar rupestre (B), ou lagareta, que está ao lado. ). Detail of the previous figure with two negative structures at Casa Telhada, elongated in the direction of the slate level of the rocky outcrop, an unfinished tomb (A) perhaps later reused as a deposit in association with the small wine press in the rock (B) on the side.

37





## A Barca e o Porto da Telhada

O Porto da Telhada (5, 7 e 38), ou Porto da Casa Telhada como era conhecido no passado, tomou o nome do pequeno aglomerado populacional que terá existido junto ao tramo superior da via que ligava a Perais, tema abordado no capítulo anterior.

Neste porto existiu uma das mais importantes barcas de passagens (39) do rio Tejo, na frente ribeirinha do concelho de Vila Velha de Ródão, entre os séculos XIX e XX. Estas barcas entraram em declínio nos anos 60 do século passado e desapareceram por completo com o 25 de Abril de 1974, e com elas a profissão de barqueiro.

A historiografia deste porto fluvial encontra-se projectada em testemunhos materiais relacionados com o seu modo de funcionamento, ainda presentes naquele local e que passaremos a apresentar. Contudo, esse conhecimento foi consideravelmente ampliado, no que concerne ao licenciamento da concessão de travessia, com a consulta dos livros das actas do município de Vila Velha de Ródão, entre os anos de 1858 e 1982. Esses registos também permitiram caracterizar outras barcas activas em Ródão, nos rios Tejo e Ocreza, na segunda metade do século XIX.

Desconhecemos a data da instalação desta barca. Porém, o último registo municipal é de 13 de Dezembro de 1963, data em que é divulgada a última arrematação, marcada para 31 de dezembro do mesmo ano, com uma base de licitação de 150 escudos. Mas não foi adjudicada por falta de interessados. Terminam, deste modo, os registos relativos à barca da Casa da Telhada. Cremos que o último arrematante foi João Belo Carepo, em 9 de Abril de 1953, pelo valor de 500 escudos até ao final desse ano. Esta arrematação foi dilatada, sucessivamente, até 31 de dezembro de 1963.

O Porto da Telhada situa-se numa pequena enseada (40), envolvida por uma praia abrupta, ambas bem camufladas pela pendente acentuada da margem direita do Tejo. Esta configuração tem equivalência na margem oposta, onde a barca aportava depois de fazer uma travessia com orientação quase perpendicular à da margem. Contudo, a operacionalidade do porto, em condições adequadas de acostagem e de segurança das barcas, dependia de dois

## The Ferry-Barge and Wharf of Porto da Telhada

Porto da Telhada (5, 7 and 38), or Porto da Casa Telhada as it was known in the past, took its name from the small hamlet that once existed near the upper stretch of the route to Perais, as described in the previous chapter.

This wharf hosted one of the most important Tagus ferry-barges (39) in the county of Vila Velha de Ródão during the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries. However, these barges went into decline in the 1960s and had completely disappeared by the time of the Carnation Revolution of 25th April 1974, taking with them the job of boatman.

There are many material testimonies to the functioning of this wharf, which will be described here. However, our knowledge of the concession to control the river crossing was considerably furthered by consultation of the Vila Velha de Ródão municipal records between 1858 and 1982, which also provide information about other ferry-barges active in Ródão in the second half of the 19<sup>th</sup> century on the Rivers Tagus and Ocreza.

It is not known exactly when this ferry crossing was established. However, the municipal record of 13th December 1963 announced that the last public bid for the concession would be held on 31<sup>st</sup> December of that year with a starting price of 150 escudos. The concession ended up not being awarded due to lack of interest, and so the records concerning the ferry-barge of Casa da Telhada come to an end. We believe that the last concessionaire was João Belo Carepo, who had been granted it on 9th April 1953 for 500 escudos. Though it was supposed to last only until the end of that year, it was repeatedly extended till 31<sup>st</sup> December 1963.

Porto da Telhada is located in a small cove (40) surrounded by a steep beach, both well camouflaged by the sharp gradient of the right bank of the Tagus. The opposite bank, where the barge docked after making its crossing almost perpendicular to the bank, is configured in a similar way. However, the berthing and safety of the barges depended on two types of construction: the quays and the mooring bollards.

At Porto da Telhada, there are two berthing structures (41 to

38



39



**38.** Vista sobranceira ao Porto da Telhada e à enseada da Lomba da Barca, na margem oposta (MM). View over Porto da Telhada and the cove of Lomba da Barca on the opposite bank (MM).

**39.** Uma barca e um picareto no Alagadouro (Perais) em 16 de Agosto de 1950 (fotografia de autor desconhecido, colecção de JC). A ferry-barge and a picareto (traditional flat-bottomed boat) at Alagadouro (Perais) on 16th August 1950 (photograph by unknown author, JC collection).

**40.** Praia do Porto da Telhada e esporão rochoso onde se situam amarradouros de barcos, na parte superior da fotografia (MM). The beach at Porto da Telhada and the rocky spur with the mooring bollards, in the upper part of the photograph (MM).

40



tipos de construções: os embarcadouros e os amarradouros.

No Porto da Telhada observam-se duas estruturas de acostagem (41 a 43) que consistem em muros largos, em rampa, construídos com pedras a pino, assentes sobre rocha, por vezes com capeamento horizontal. Estão inseridos na margem, em posição oblíqua em relação à corrente do rio Tejo e em plano inclinado para o seu leito. Os barcos atracavam no lado oeste destas estruturas, protegidos em relação à direcção da corrente, e a inclinação do topo do muro permitia que o seu uso fosse independente da variação do caudal, excepto em momentos de cheia elevada. O embarcadouro principal (41) situa-se no lado montante da enseada. O outro embarcadouro (43) está encaixado no esporão rochoso onde se concentra a maior parte dos cabeços de amarração.

Na margem do Porto da Telhada, nas actuais condições de caudal elevado pela albufeira de Fratel, foram observados 26 amarradouros, correspondentes a duas diferentes formas de modelação de afloramentos de rocha, os *cabeços* e os *orifícios* (44). É provável que existam outros amarradouros submersos, a cotas mais baixas, tendo em conta que a barca funcionou antes da elevação do nível da água provocado pela albufeira de Fratel. Na margem oposta, embora em menor número, também se observaram cabeços de amarração idênticos aos do Porto da Telhada.

Os 21 cabeços de amarração do Porto da Telhada foram obtidos mediante o entalhe de duas chanfraduras em lados opostos de uma saliência rochosa, seguido de maceração das arestas vivas da rocha de modo a reduzir a fricção e desgaste dos cabos que torneavam o cabeço. Alguns cabeços apresentavam vestígios de desgaste provocado pela pressão dos cabos. As suas dimensões são muito variadas. Existem afloramentos com dois e com três cabeços. A concentração de cabeços na plataforma rochosa situada no lado jusante da enseada sugere que pudessem ter desempenhado outra função além da amarração de reduzido número de veículos, mesmo considerando a presença de picaretos de pesca além da barca destinada à travessia do rio.

Um outro sistema de amarração, mais simples, consiste na abertura de um furo perpendicular a uma saliência rochosa de configuração lajiforme. Estes furos, com cinco casos documentados, são subcirculares ou ovais, por vezes com perfuração bitroncónica. Assemelham-se aos anéis de

43), consisting of broad walls forming a ramp, built of upright stones laid on the rock, sometimes with a horizontal coping. These are inserted into the bank obliquely to the river current, and tilting over the river bed. The barges would berth on the western side of these structures, where they were protected from the current, and where the angle of the top of the wall meant that they could be used in any current except when the river was in full flow. The main quay (41) is located upstream of the cove. The other quay (43) slots into the rocky spur where most of the mooring bollards are found.

With the present high water levels caused by the dam at Fratel, 26 mooring structures have been found on the Porto da Telhada side of the river of two different kinds: *bollards* and *holes* (44). There were probably others lower down which are now submerged, as the ferry functioned before the dam was built at Fratel. On the opposite bank, similar kinds of bollards can be observed, though there are fewer of them.

The 21 mooring bollards at Porto da Telhada were created by making two notches on either side of a protruding rock, and then smoothing the sharp edges to reduce friction and prevent the ropes wearing. Some of the bollards show signs of wear and tear caused by the pressure of the ropes. They vary considerably in size. There are some rocks that have two or three bollards. The fact that most are concentrated on the rocky platform downstream from the cove suggests that they may have had another function besides mooring a few boats.

Another simpler mooring system consisted of drilling a hole perpendicular to a rocky slab. These holes, of which five have been documented, are subcircular or oval in shape, sometimes with bitronconic perforation. They are similar to the mooring rings that exist at sea ports.

Another aspect that is documented at Porto da Telhada concerns the fares charged for the crossing. This was a sensitive matter as “the income from ferry service was the greatest in the county”, as expressed in a minute of the extraordinary session of the Vila Velha de Ródão Town Council held on 13th June 1874.

The municipality of Vila Velha de Ródão directly administered the ferries operating on the River Tagus and its regulations applied to them all, though there were alterations over time, due to the needs of the municipality, boatmen and passengers.



41



42



41 e 42. Embarcadouro principal situado no lado montante da enseada (MM). Main quay located upstream from the cove (MM).

43. Embarcadouro situado no lado jusante da enseada subjacente aos cabeços e orifícios de amarração (MM). Quay located downstream from the cove beneath the mooring bollards and holes (MM).

43



amarração existentes nos portos marítimos.

Um outro aspecto documentado no Porto da Telhada, mas de carácter comercial, relaciona-se com as tarifas de passagem. A boa regulação dos custos da travessia fluvial era matéria sensível dado que, conforme expresso em acta da sessão extraordinária da Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão de 13 de Junho de 1874, “o rendimento auferido no serviço das barcas de passagem era o maior rendimento do concelho”.

O município de Vila Velha de Ródão administrava directamente as barcas de passagem activas no rio Tejo e aplicava um regulamento comum para todas elas, embora com alterações ao longo do tempo, motivadas pelas necessidades do município, dos barqueiros e dos passageiros. Na sessão da Câmara de 7 de Julho de 1870 foi determinado que nas Barcas do Porto da Casa Telhada e na Barca de Porto do Tejo as marcas tarifárias da passagem fossem gravadas sobre rocha, nas proximidades destes portos. Essas marcas eram pintadas anualmente para serem vistas ao longe pelos passageiros.

Os preços da travessia, que motivavam inúmeras queixas de passageiras contra barqueiros, variavam com o caudal, de tal modo que um custo mais elevado correspondia a um caudal superior e consequentemente a uma maior distância entre margens e esforço na travessia. Esses custos também dependiam da natureza das cargas atravessadas. A sessão de Câmara de 29 de Março de 1951 aprovou a aplicação das seguintes taxas de passagem para as barcas activas no concelho (valores em escudos): 1\$00 para peões; 2\$50 para gado bovino; 1\$00 para gado cavalar, muar, asinino e suíno gordo; \$50 para gado caprino e lanígero; \$30 para gado suíno miúdo.

A escala tarifária no Porto da Telhada foi materializada mediante gravação de números (45) em superfícies subverticais de afloramentos situados no lado montante da enseada. Estes números foram insculpidos, por picotagem, com recurso a ponteiros metálicos, e têm dimensão adequada ao seu reconhecimento à distância, atingindo alguns algarismos mais de 20 cm de altura. Tiveram uma relação directa com a cota do caudal do rio. Os trabalhos de reconhecimento arqueológico efectuado pela AEAT em 1983 permitiram identificar os números 10, 12, 15 e 20. Em 2012 descobriu-se o número 8 e reconheceu-se o número 15.

In the Council session of 7th July 1870, it was decided that, at Porto da Casa Telhada and Porto do Tejo, the fare scale would be carved into the rock near these wharfs.

The prices of the crossing (which provoked numerous complaints against the boatmen from passengers) would vary in accordance with the flow, so that a high flow (which meant a greater distance between the banks) would cost more. The prices would also depend upon the kind of cargo that was transported. The Council session of 29<sup>th</sup> March 1951 approved the following fares for the barges active in the county (in escudos): 1\$00 for people on foot; 2\$50 for cattle; 1\$00 for horses, mules, donkeys and fully-grown pigs; \$50 for goats and sheep; \$30 for piglets.

At Porto da Telhada, the fare scale was displayed by carving numbers (45) into subvertical surfaces of rocks upstream from the cove. The numbers were chiselled into the rock, large enough to be recognisable from a distance (some are over 20 cm high). These numbers had a direct relationship with the height of the river flow. The numbers 10, 12, 15 and 20 were identified by the archaeological surveys carried out by AEAT in 1983, and in 2012 the number 8 was discovered and number 15 recognised. Other points on the scale are probably hidden by river deposits.

Working the ferry-barge would have involved many waits and idle hours, and so the boatman would have required somewhere to rest and for overnight stays. This is the justification for the existence of a rustic house on the slope upstream of the cove at Porto da Telhada. It is a well-preserved solid subcircular construction made entirely of stone and covered with a corbel dome, at the end of the beach on the final stretch of the path leading to the wharf. It corresponds to a type of construction known locally as the *furdão*.

The corbel dome is made of “rows of stones laid out in overlapping horizontal rings, which get successively smaller in diameter” (Oliveira, Galhano & Pereira, 1988). This is a primitive roofing system that is very common around the world; indeed, the oldest reference dates back to the 6<sup>th</sup> millennium BC in Yemen (Juvanec, 2013). This type of construction is also widely represented in Portugal (Oliveira, Galhano & Pereira, 1988) from the uplands in the northwest to the mountainous regions of the Algarve. It is used for a variety of functions (housing, shelters for men and animals, or for storage in small





44. Exemplos de cabeços e de orifícios para amarração de barcos (MM).  
Examples of bollards and holes used for mooring boats (MM).



Os restantes pontos da escala estarão ocultos por depósito fluvial.

Mas o trabalho da barca também obrigava a paragens e a tempos de espera. O descanso e a pernoita do barqueiro é a explicação que é dada para a presença de uma habitação rústica na encosta montante da enseada do Porto da Telhada. Referimo-nos à construção maciça, de planta subcircular, exclusivamente em pedra e cobertura em falsa cúpula, que se conserva íntegra no limite da praia e no trecho final do caminho de acesso ao porto. Corresponde a um tipo de construção denominada *furdão*.

A cobertura em falsa cúpula consiste numa calote de “fiadas de pedras dispostas em anéis horizontais que se vão sobrepondo, com diâmetros sucessivamente mais pequenos” em altura (Oliveira, Galhano & Pereira, 1988). É um sistema primitivo de cobertura com larga representação a nível mundial e cuja referência mais antiga é do 6º milénio antes de Cristo, no lémen (Juvanec, 2013). Este tipo de construção também está amplamente representado em Portugal (Oliveira, Galhano & Pereira, 1988), desde as montanhas do noroeste até à serra algarvia, assumindo funções (habitação, abrigo de homens e animais ou arrumos em parcelas agrícolas), dimensões e topografias muito variadas. Em Vila Velha de Ródão, na freguesia de Fratel, conhecem-se dois conjuntos de pequenos *furdões* (Gonçal Mago e Migas Dias), algo enigmáticos, afastados das actuais povoações, e construções isoladas de apoio à agricultura, nomeadamente nos Cabecinhos e na Ferradura (Perais).

O *furdão* do Porto da Telhada (46 a 53, 56 e 57) serviu de habitação ao barqueiro, ou aos sucessivos barqueiros que ali trabalharam. É uma construção que utiliza exclusivamente matéria-prima local, acessível, barata e resistente à submersão e à pressão das águas em momentos de cheia. Nas traseiras do *furdão*, a uma cota mais elevada, existe uma estrutura cúbica também construída integralmente em pedra, que terá servido como galinheiro (54 e 55).

O estudo desta construção incluiu a realização de uma escavação arqueológica que abrangeu o seu interior e uma zona exterior envolvendo a entrada. No decurso destes trabalhos identificou-se um piso (50 e 57), forrado por lajes de pedra de origem local, e um poial (51), num canto do abrigo adjacente à porta. Esta chegou a ser fechada, como se conclui

farming plots) and comes in different sizes and topographies. In the parish of Fratel, county of Vila Velha de Ródão, there are two rather enigmatic clusters of small *furdões* (Gonçal Mago and Migas Dias), located some distance away from the present-day villages, and also isolated constructions used for farming, such as in Cabecinhos and Ferradura (Perais).

The *furdão* at Porto da Telhada (46 to 53, 56, 57) was used as accommodation for the various boatmen that worked there. It is built exclusively of locally-sourced materials that were cheap, accessible and resistant to submersion and water pressure at the times of flooding. At the back of the *furdão*, on a higher level, there is a cubic structure also built of stone, which would have served as a chicken coop (54 and 55).

The study of this construction included an archaeological excavation of its interior and also an exterior area around the entrance. During the course of these works, a floor was identified (50 and 57), paved with flagstones of local origin, and a stone seat (51) in a corner near the entrance. This had a wooden door, as can be deduced by the presence of cavities and holes on the threshold and lintel, where the hinge fixture would have slotted in.

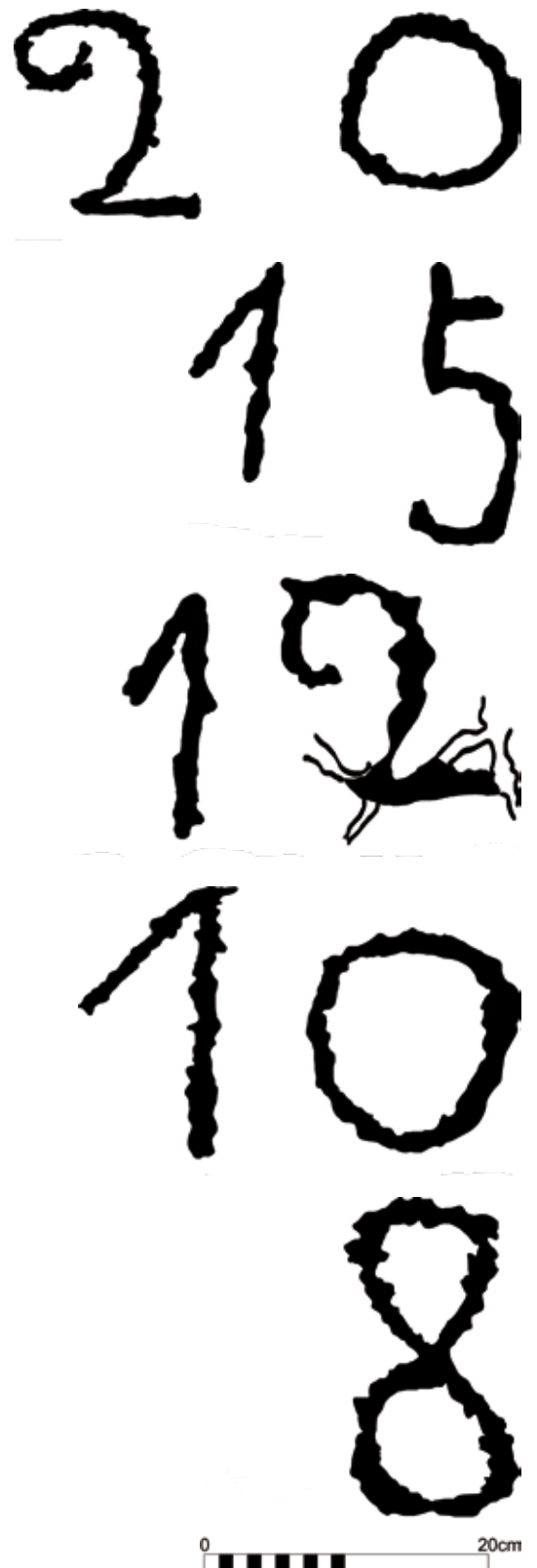
Various layers of silt were removed from the flagstones of the floor (56), having resulted from a continuous process of seasonal sedimentation from the moment the structure was abandoned. Sands and mud would have been brought in by floodwaters in the winter and allowed to solidify during the summer in the protected environment of the enclosed space, very different from the conditions outside. The floor was formed by large slate slabs which sloped downwards slightly to the south to enable water to drain off, and the gaps between them were filled with imbricated pieces of slate. Near the doorway, in an area of around 0.5 m x 0.5 m, this system was not used, but instead was occupied by geological substratum, which was levelled with slabs and polished. The slabs rested on a compact filler made of sands mixed with small fragments of slate.

Other records, of a written nature, are conserved at Porto da Telhada, bringing memories of other events and intentions. They consist of dates, letters (abbreviations of names) and symbols carved into the slabs of the coping of the wall at the edge of the path leading to the wharf. These marks, particularly the dates and crosses, are concentrated on the last part of



45

45. Escala numérica insculpida nas rochas da encosta a diferentes cotas e fotografia do número 8 (MM). Os números estão associados a diferentes tarifas de passagem (FH/MM). Numerical scale carved into the rocks on the slope at different heights and photograph of the number 8 (MM). The numbers are associated with different fares (FH/MM).



pela presença de cavidades e furos na soleira e no lintel, para encaixe do tronco de articulação do painel de madeira.

Acima do piso lajeado removeram-se sucessivas camadas (56) correspondentes a uma contínua sedimentação sazonal, desde o momento do abandono da estrutura, com depósito de areias carreadas pelas cheias, na inverno, e solidificação em época estival. As condições de protecção daquele espaço, em ambiente fechado, permitiram uma consolidação das areias e lodos ali depositados, ao contrário do que aconteceu no exterior. O piso era formado por grandes lajes de xisto, ligeiramente desnivelado para permitir o escoamento de água para sul, na direcção da goiteira que se observa nesse lado da parede. Os intervalos entre lajes estavam preenchidos com escassilhos de xisto imbricados. Este aparelho estava ausente numa área, de cerca de 0,5 m x 0,5 m, adjacente à entrada, ocupada por substrato geológico, nivelado com aquelas lajes e polido. O lajeado assentava sobre um enchimento, compacto, de areias misturadas com pequenos fragmentos de xisto.

O Porto da Telhada conserva outros registos, de cariz gráfico, memórias de outros eventos ou intenções. Consistem em datas, letras (abreviaturas de nomes) e símbolos gravados em lajes de capeamento do bordo exterior do caminho que confina com o porto. Estas marcas, e em especial as datas e os cruciformes, concentram-se na parte terminal do tramo da Barreira da Barca, acima do *furdão*, entre a primeira e a segunda curva do caminho.

As cruces, em número de três, têm uma configuração intermédia entre a cruz dos quatro evangelistas e a cruz grega, ou quadrada. As datas (58) são as gravações mais interessantes e talvez mais compreensíveis. A primeira indica o ano de 1872 e a última é de 17 de Janeiro de 1989. Observaram-se três diferentes formas de as representar. A mais comum inicia-se com os dois primeiros algarismos do ano, seguindo-se uma fracção cujo numerador indica o dia e o denominador o mês, e por fim os dois últimos algarismos do ano. Um segundo modo, representado por um único caso, consiste na marcação da data sob a forma de uma fracção em que o numerador indica o dia e o mês, separados por um hífen, e o denominador o ano. O terceiro modo aproxima-se das formas contemporâneas com a sequência dia, mês e ano, separados por um hífen.

the Barreira da Barca stretch of the walk, above the *furdão*, between the first and second bends in the road.

The crosses, three in number, are shaped somewhere between the evangelists' cross and the Greek, or square, cross. The dates (58) are the most interesting carvings and perhaps the easiest to understand. The first indicates the year 1872 and the last the 17<sup>th</sup> January 1989. They are represented in three different ways. The most common form begins with the first two numbers of the year, followed by a fraction whose numerator indicates the day and denominator the month, and then finally the last two numbers of the year. The second form, of which there is a single example, represents the date in the form of a fraction in which the numerator indicates the date and month, separated by a hyphen, and the denominator the year. The third is more contemporary in style, with the sequence day, month and year separated by hyphens.

In order to understand the meaning of these dates, they were compared with documental records of floods occurring on the River Tagus in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries (they are listed below in chronological order, with comments concerning their relationship with those documental records). However, during the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries, many floods were recorded on dates that do not correspond to those inscribed on the stones at the wharf. Particular mention is made of floods of great magnitude, such as those that occurred on 2nd February 1823 (this has several bibliographic citations and is described by Moura [1877:54] as "the most extraordinary that there has been since time immemorial"), 7th December 1876 (called the "Great Flood", this is also mentioned many times as the largest ever recorded on the River Tagus; in Vila Velha de Ródão, lands were flooded to a level of 86.89 m [Loureiro, 2009]), and 8<sup>th</sup> February 1912 (photographed by Dr. Francisco Paula).

1872. There are no records of floods on the River Tagus in this year. Rodrigues, Brandão & Costa (2003:3) indicate low flow levels of under 2000 m<sup>3</sup> /s.

1877 – 7<sup>th</sup> January. This date does not appear in documents concerning the flooding of the Tagus. However, in December 1876, Pinho Leal (1886:1077) refers to an enormous flood with water levels rising 20 m above summer levels. This was probably a continuation of a much-referenced flood on 7<sup>th</sup> December 1876.



46



47



46. Furdão situado na transição da calçada para a enseada da barca, encaixado na encosta rochosa (MM). Furdão located on a rocky slope at the end of the path leading to the cove (MM).

47. Vista da entrada do furdão, voltada para o caminho e para o lado montante do rio (MM). View of the entrance to the furdão, facing upstream towards the path (MM).

48. Vista de pequena janela e dreno de água na parede do furdão voltada para o rio (MM). View of the small window and drain on the wall of furdão facing the river (MM).

48



Na busca do significado destas datas procurou-se cotejá-las com registos documentais relativos à ocorrência de cheias no rio Tejo, nos sécs. XIX e XX. Seguidamente, indicam-se por ordem cronológica as datas que foram inscritas em pedra no Porto da Telhada e comenta-se a sua relação com aqueles registos. Contudo, durante os sécs. XIX e XX estão documentadas muitas outras enchentes no rio Tejo, em datas que não têm correspondência nas pedras deste porto. Citem-se, pela sua magnitude, os casos ocorridos a 2 de Fevereiro de 1823, com várias citações bibliográficas e que Moura (1877:54) reputou “como a mais extraordinária, que desde tempos imemoriais tinha havido”, a 7 de Dezembro de 1876, denominada “Cheia Grande”, também muito citada e a maior referenciada no rio Tejo - em Vila Velha de Ródão inundou terrenos até à cota 86,89 m (Loureiro, 2009) -, e a cheia de 8 de Fevereiro de 1912, registada em fotografia pelo Dr. Francisco Paula.

1872. Não há registo de cheias no rio Tejo neste ano. Rodrigues, Brandão & Costa (2003) indicam baixos caudais para o rio Tejo, sempre inferiores a 2000 m<sup>3</sup>/s.

1877 – 7 de janeiro. Esta data não consta em documentos relativos às cheias do Tejo. Porém, em dezembro de 1876 Pinho Leal (1886:1077) refere uma enorme cheia com subida da água 20 m acima do nível de estiagem. É provável que seja a continuação de uma cheia datada de 7 de dezembro de 1876, muito referenciada.

1879. Esta data também não corresponde a nenhuma cheia documentada; pode estar relacionada com evento de outro tipo.

1881 (três datas) – 15, 22 e 28 de janeiro. Neste ano é mencionada uma cheia com um débito de 8000 m<sup>3</sup>/s mas não é indicado o mês (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003).

1935 – 8 de dezembro. Não se encontraram registos de cheias neste ano, durante o qual é assinalado um caudal máximo instantâneo do rio Tejo a rondar os 6000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3). Esta data pode estar relacionada com evento de outro tipo.

1936 (três datas) – 18 de fevereiro, 2 e 20 de março. A cheia de fevereiro é registada por Cristina Madeira (2005) e uma outra fonte (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3) assinala

1879. This date does not correspond to any documented flood either. It may relate to an event of some other type.

1881 (three dates) – 15, 22 and 28 January. In this year, a flood is recorded with a flow of 8000 m<sup>3</sup>/s but the month is not indicated (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).

1935 – 8th December. There are no records of floods in this year, and the maximum instantaneous flow of Tagus was around 6000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3). This date may be related to an event of some other type.

1936 (three dates) – 18th February, 2 and 20th March. The February flood is recorded by Cristina Madeira (2005), while another source (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3) marks a flood in 1936, without specifying the month, with a maximum instantaneous flow of around 10000 m<sup>3</sup>/s. No records have been found of floods in March.

1940 – 3rd January. João Loureiro (2009) indicates a flood on 3rd February, claiming that “in Vila Velha de Ródão, the Tagus reached 20 metres and 70 centimetres (level 82.19 metres)”, but the newspaper Beira Baixa reports the event as occurring on 6th January. The maximum instantaneous flow recorded in that year was 11000m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).

1941 – 3rd January. This flood was mentioned by Cristina Madeira (2005:57), though she does not give the month and day. João Loureiro (2009:18) remembers that there was a cyclone on 15th February, and a violent storm between the end of 1940 and the beginning of 1941, with flooding up to a level of 84.09 m in Vila Velha de Ródão. In 1941, the maximum instantaneous flow was around 13000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3)

1941 – 21st June. This date is represented in the form of a fraction, with the day and month as the numerator and the year as the denominator. There are no references to floods in any of the documents consulted, as would be expected at this time of year. This must therefore correspond to an event of some other type.

1946 – 2nd May. This does not correspond to any documented flood. In 1946, the maximum instantaneous flow of the river was around 6000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).



49



50



51

49. Modelo 3D da área de escavação arqueológica no exterior do furdão (HP). 3D model of the area of archaeological excavation outside the furdão (HP).

50. Chão do furdão lajeado com blocos de xisto-grauvaque (MM). Floor of the furdão paved with greywacke slate flagstones (MM).

51. Poial junto à entrada do furdão (MM). Stone seat near the entrance to the furdão (MM).



uma cheia em 1936, sem especificação do mês, com caudal máximo instantâneo a rondar 10000 m<sup>3</sup>/s. Não se identificaram registos relativos a cheias em março.

1940 – 3 de Janeiro. João Loureiro (2009) indica uma cheia a 3 de Fevereiro, afirmando que “em Vila Velha de Ródão o Tejo atingiu 20 metros e 70 centímetros (cota 82,19 metros)”, mas o jornal Beira Baixa dá notícia do evento a 6 de Janeiro. O caudal máximo instantâneo registado nesse ano foi de 11000m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).

1941 - 3 de janeiro. Esta cheia foi mencionada por Cristina Madeira (2005:57) mas não menciona mês e dia. João Loureiro (2009:18) lembra que houve um ciclone, a 15 de Fevereiro, e violento temporal entre o final de 1940 e o começo de 1941, com inundação de terrenos até à cota 84,09 m em Vila Velha de Ródão. Em 1941 o caudal máximo instantâneo do rio Tejo rondou 13000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).

1941 - 21 de junho. Esta data é representada em forma de fracção, com o dia e o mês no numerador e o ano no denominador. Não consta como cheia em nenhum documento consultado o que é compatível com a época a que se reporta. Deve corresponder a acontecimento de outro tipo.

1946 – 2 de maio. Não corresponde a cheia documentada. Em 1946 o caudal máximo instantâneo do rio rondou 6000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003).

1989 – 17 de janeiro. Esta data não corresponda a cheia documentada mas em 29 de dezembro de 1989 a imprensa regional dá notícia de um evento deste tipo e das suas consequências em Vila Velha de Ródão, tendo obrigado à evacuação de nove residências no Porto do Tejo. Cristina Madeira (2005:57) refere uma enchente em 1989, considerada uma das dez maiores, do século, no rio Tejo. Nesse ano o caudal máximo instantâneo do rio Tejo rondou 10000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003).

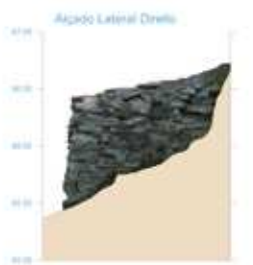
Com sentido lúdico ou memorialista foram deixados outros registos gráficos nas pedras do Porto da Telhada, com o é o caso de “*João Castello dos Peraes barqueiro deste porto da caza Tilhada...*” que gravou na rocha as épocas em que teve a concessão da travessia do Tejo naquele porto, o da Casa da Telhada, registando a “era”, pelo menos, entre 1869 e 1876. Datam, possivelmente, da mesma época as gravações de

1989 – 17th January. This date does not correspond to any documented flood but on 29th December 1989, the regional press reported an event of this type and its consequences in Vila Velha de Ródão, leading to the evacuation of nine homes in Porto do Tejo. Cristina Madeira (2005:57) mentions a flood in 1989, considered to be one of the ten biggest on the River Tagus in the century. In that year, the maximum instantaneous flow was around 10000 m<sup>3</sup>/s (Rodrigues, Brandão & Costa, 2003:3).

Other marks of a playful or memorialist nature were left on the stones at Porto da Telhada. For example, there is the case of “*João Castello dos Peraes barqueiro deste porto da caza Tilhada...*” (“João Castello dos Peraes, boatman of this wharf of Casa Telhada...”), who recorded the periods when he had the concession of the Tagus crossing (1869 to 1876 at least). Possibly dating from the same period are carvings depicting a woman wearing five skirts, traditional Tagus boats, sailing boats of the Praieira or Culé types, and flat-bottomed boats known as *picaretos*, one of which seems to have a very unusual crew (59).

This crew consists of two men, aided by a third who is tugging on the mooring rope from the bank. This is an unprecedented representation of a *picareto* and its crew, and the three men are clearly in a position of effort, which gives movement to the group. They are also wearing what appears to be military uniform and helmets. The man sitting in the stern holds a paddle, with which he is manoeuvring the boat. Although his trunk is not adorned, there are lines that may suggest a cuirass and the scabbard of a sword. On his head he has a helmet with a crest curving frontwards, and side flaps to protect his ears and secure the straps that fasten the helmet under his chin. In the centre, clasping two oars, there is a man whose trunk is completely adorned with crisscrossing lines, which may represent a cuirass and the scabbard of a sword. On his head he wears a helmet identical to that of the figure in the stern. The third man is on the bank pulling a rope, certainly in order to help the boat cross the river safely. Though his trunk is not ornamented, he does have some lines near his belt that could be the scabbard of a sword and possibly a cuirass. On his head he has a helmet of the same type with side flaps, but in this case, the crest is falling backwards over his back.

These were possibly cuirassiers from a cavalry unit. Certainly,



55

52. Aspecto do interior da cobertura em falsa cúpula (MM). View of the interior of the roof with its corbel dome (MM). 53. Marcas de contagem junto entrada do furdão (MM). Counting marks near the entrance to the furdão (MM). 54. Galinheiro situado na base da parede de suporte da Calçada da Telhada (MM). Chicken coop located at the base of the wall supporting the Telhada Causeway (MM). 55. Levantamento fotogramétrico do galinheiro (HP). Photogrammetric survey of the chicken coop (HP).



52



53



54

uma mulher trajando cinco saias e de embarcações típicas do Tejo, barcos à vela do tipo Praia ou do tipo Culé, e picaretos, um dos quais com uma tripulação muito peculiar (59).

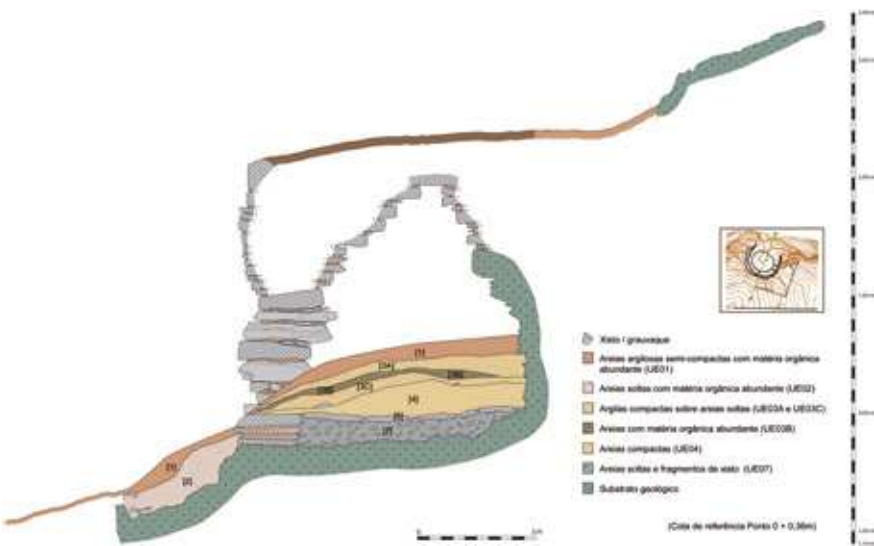
A tripulação é constituída por dois homens, auxiliados por um terceiro que da margem puxa o cabo de amarração. Sendo esta já uma representação impar de um picareto com tripulação que faz a travessia do Tejo, acresce o facto dos três homens estarem em nítida posição de esforço, dando movimento ao conjunto, e trajando o que parecem ser uniformes militares e elmos. O tripulante sentado no banco da ré segura uma espadela lateral com que manobra o barco. Ainda que não tendo o tronco ornamentado contém linhas que poderão aludir a uma couraça e à bainha da espada. Na cabeça usa um elmo com uma crista com curvatura para a frente e abas laterais para protecção das orelhas e prender as correias que permitem amarrar o elmo sob o queixo. Ao centro, agarrado aos dois remos, o tripulante tem o tronco totalmente adornado por linhas cruzadas que poderão representar uma couraça e a bainha da espada. Na cabeça usa um elmo idêntico ao tripulante que vai à ré. O terceiro encontra-se na margem a puxar um cabo, estando certamente a auxiliar e a garantir uma subida segura do rio ou amarração. Não tendo o tronco ornamentado tem umas linhas junto à cintura que fazem lembrar a bainha de uma espada e talvez uma couraça. Na cabeça tem um elmo com o mesmo tipo de abas laterais mas é encimado por uma crista que cai sobre as costas.

Possivelmente trata-se de couraceiros de uma unidade de cavalaria. Dificilmente se poderão comparar os elmos ao barrete, de uso popular na região, pelo que se afigura que o autor da gravura rupestre presenciou a travessia do Tejo por militares de um exército invasor, em 1704 no âmbito da Guerra da Sucessão de Espanha, em 1762 na Guerra dos Sete Anos ou em 1807 na Primeira Invasão Francesa, conflitos em que grandes exércitos invadiram o reino e atravessaram o Tejo em Vila Velha de Ródão. Sabendo que um exército com 20 a 30 mil homens se dispersa por uma vasta área, é natural que alguns contingentes tivessem feito a travessia do Tejo no porto da Casa da Telhada. Possivelmente a gravura representa dois oficiais no barco e um soldado na margem, sendo provavelmente os couraceiros franceses que em 1807 ali estiveram, sendo conhecidas zonas na margem norte do Tejo onde se diz que os franceses acamparam e onde ainda hoje se encontram objectos associados a este exército invasor.

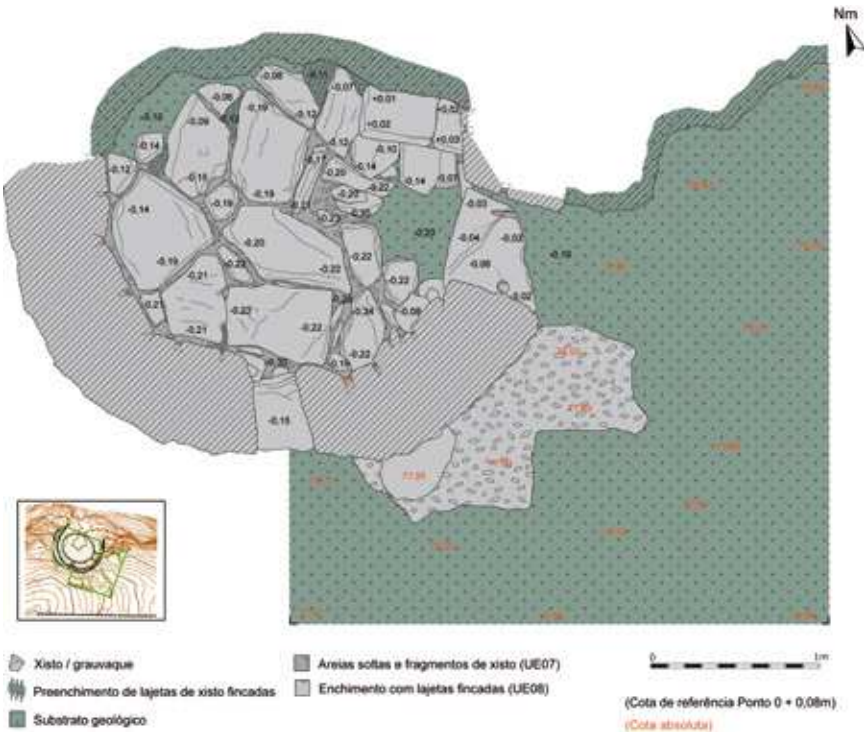
the helmets are very different from the caps worn by the local people; hence, the artist may have been depicting the crossing of the river by soldiers from an invading army. This could have occurred in 1704 in the context of the War of Spanish Succession, in 1762 with the Seven Years' war or in 1807 with the First French Invasion, as in all of these conflicts, large armies invaded the kingdom and crossed the Tagus at Vila Velha de Rodão. With an army of some 20-30 thousand men scattered over a vast area, it is highly likely that some contingents would have crossed at Casa da Telhada. The engraving may represent two officers in the boat and a soldier on the bank. They were most probably French cuirassiers who were known to have been in parts of the northern bank of the Tagus in 1807; indeed, they are believed to have camped there, and objects associated with their army are still being discovered today.



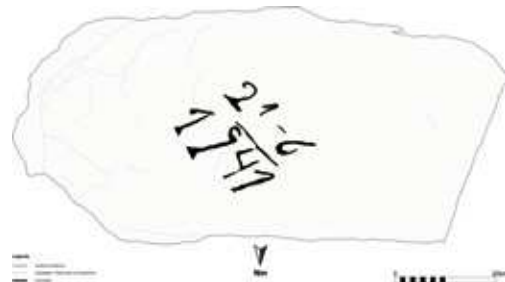
56



57

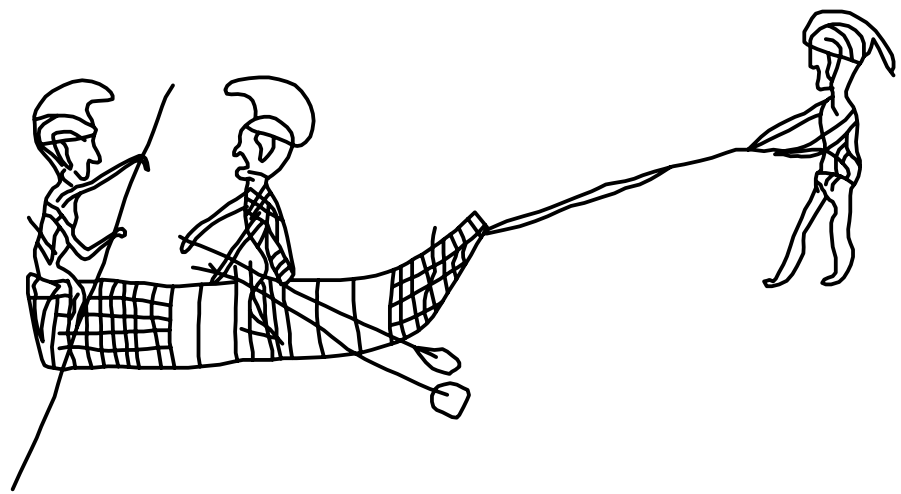


56. Perfil estratigráfico sul-norte representativo da escavação arqueológica no interior e exterior do furdão (AP). Stratigraphic profile (south-north) representing the archaeological excavation inside and outside the furdão (AP). 57. Planta da área de escavação ao nível do lajeado (AP). Plan of the area of excavation on the level of the flagstone floor (AP).



58

58. Datas e um cruciforme insculpidos em lajes de coroamento do muro inferior da Calçada da Telhada junto ao porto (FH, CM / MM). Dates and a cross carved onto slabs of the coping of the lower wall of the Telhada Causeway near the wharf (FH, CM / MM).



59

0

10cm

59. Gravura rupestre representando um picareto com tripulação e fotografia de pormenor (MM). Rock carving showing a traditional flat-bottomed boat (*picareto*) with its crew and photograph of detail (MM).



## Bibliografia

- Acta da Sessão de 7 de Julho de 1870 (1868-1870) Câmara Municipal do Concelho de Vila Velha de Ródão. Livro das Actas das Sessões, 4:88.
- Acta da Sessão Extraordinária do dia 13 de Junho de 1874 (1873-1876) Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão. Livro das Actas das Sessões, 6:58.
- Acta da Sessão Ordinária de 29 de Abril de 1937 (1933-1938) Câmara Municipal do Concelho de Vila Velha de Ródão. Livro de Actas, 22:127.
- Acta da Sessão de 29 de Março de 1951 (1947-1951) Câmara Municipal do Concelho de Vila Velha de Ródão. Livro de Actas, 25:85 verso.
- Acta da Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão, realizada no dia 13 de Dezembro de 1963 (1963-1964) Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão. Livro de Actas, 30:44.
- Acta da Reunião Ordinária da Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão, realizada no dia 31 de Dezembro de 1963 (1963-1964) Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão. Livro de Actas, 30:48.
- Casella, G. (2003) Gramáticas de pedra. Levantamento de tipologias de construção murária. Centro Regional de Artes Tradicionais. Porto: 304 p.
- Cebola, C. D. T. (2005) Niza a outra História. Editor: Fernando Mão de Ferro. Lisboa.
- Cunha, P. P.; Almeida, N. A. C.; Aubry, T.; Martins, A. A.; Murray, A. S.; Buylaert, J. P.; Sohbaty, R.; Raposo, L. & Rocha, L. (2012) Records of human occupation from Pleistocene river terrace and aeolian sediments in the Ameiro depression (Lower Tejo River, central eastern Portugal). *Geomorphology* (2012), doi: 10.1016/j.geomorph.2012.02.017.
- Estepa Garcia, J. J. (2000) Las grandes cañadas extremeñas. Relatos de La Mesta. Universitas Editorial. Badajoz: 238 p.
- Fauverelle, N., coord. (2008) Arquitecturas da paisagem vinhateira. Museu do Douro. Peso da Régua: 175 p.
- Henriques, F. & Caninas, J. (1986) Nova contribuição para a carta arqueológica dos concelhos de Vila Velha de Ródão e Nisa. *Preservação*, 7. Núcleo Regional de Investigação Arqueológica. Vila Velha de Ródão: 79 p.
- Henriques, F. J. R. & Caninas, J. C. P. (1980) Contribuição para a carta arqueológica dos concelhos de Vila Velha de Ródão e Nisa. *Preservação*, 3. Núcleo Regional de Investigação Arqueológica. Vila Velha de Ródão: 67 p.
- Juvanec, B. (2013) Stone constructions in corbelling. In *Vernacular Heritage and Earthen Architecture: Contributions for Sustainable Development* – Correia, Carlos & Rocha (Eds). Taylor & Francis Group. London: 319-324.
- Loureiro, J. M. (2009) Rio Tejo - as grandes cheias - 1800 – 2007. Administração da Região Hidrográfica do Tejo I. P. Lisboa. [http://www.arhtejo.pt/c/document\\_library/get\\_file?uuid=09eb5541-f0de-4ed9-bd0d-41d94ddf2b9f&groupId=10225](http://www.arhtejo.pt/c/document_library/get_file?uuid=09eb5541-f0de-4ed9-bd0d-41d94ddf2b9f&groupId=10225).
- Lourenço, S. (2007) O povoamento alto-medieval entre os rios Dão e Alva. *Trabalhos de Arqueologia*, 50. Instituto Português de Arqueologia. Lisboa: 257 p.
- Madeira, C. (2005) Cheias e inundações do rio Tejo em Abrantes. *Territorium*, 12. Revista da Associação Portuguesa de Riscos, Prevenção e Segurança. Lousã: 55-67. <http://www1.ci.uc.pt/nicif/riscos/downloads/t12/cheias%20e%20inundacoes%20do%20rio%20tejo%20em%20Abrantes.pdf>
- Mattoso, J., Daveau, S. & Belo, D. (2010) Beira Baixa. In *Portugal, o Sabor da Terra. Um retrato histórico e geográfico por regiões. Temas & Debates / Círculo dos Leitores*: 365-409.
- Moura, J. D. da G. M. e (1982) *Memória Histórica da Notável Vila de Nisa. Fac-simile da edição de 1877*. Imprensa Nacional - Casa da Moeda. Lisboa.
- Oliveira, E. V. de; Galhano, F. & Pereira, B. (1988) Construções primitivas em Portugal. Publicações Dom Quixote. Lisboa: 363 p.
- Oliveira, J. de (2006) Património arqueológico da Coudelaria de Alter e as primeiras comunidades agropastoris. *Edições Colibri / Universidade de Évora*. Lisboa: 272 p.
- Pinho Leal, A. S. de A. B. de (1886) *Portugal Antigo e Moderno – dicionário geográfico, estatístico, chorográfico, heráldico, arqueológico, histórico, biográfico e etimológico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias*. Tomo XI. Lisboa.
- Ribeiro, O.; Lautensach, H. & Daveau, S. (1989) *Geografia de Portugal*. III. O povo português. Edições João Sá da Costa. Lisboa.
- Rodrigues, J. Gomes (1947) *Notícia de Perais*, manuscrito inédito.
- Rodrigues, R.; Brandão, C. & Costa, J. P. da (2003) Breve nota sobre as cheias no Tejo e o seu Sistema de Vigilância e Alerta. Instituto da Água. Lisboa.
- Tente, C. (2007) A ocupação alto-medieval da encosta noroeste da Serra da Estrela. *Trabalhos de Arqueologia*, 47. Instituto Português de Arqueologia. Lisboa: 156 p.

Anotações

Anotações



# **Projecto de estudo, preservação e valorização da Calçada da Telhada (Perais, Vila Velha de Ródão)**

## **Promotor e parceiros**

Associação de Estudos do Alto Tejo  
Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão  
Junta de Freguesia de Perais

## **Concepção do projecto**

Francisco Henriques e Jorge Gouveia

## **Entidades financiadoras**

União Europeia, Governo de Portugal, ADRACES – Associação para o Desenvolvimento da Raia Centro Sul, através dos programas LEADER e PRODER  
Câmara Municipal de Vila Velha de Ródão  
Junta de Freguesia de Perais  
CELTEJO Empresa de Celulose do Tejo, SA

## **Entidades executantes**

EMERITA Empresa Portuguesa de Arqueologia (coordenação geral e intervenção arqueológica)  
AEAT Associação de Estudos do Alto Tejo (definição do percurso pedestre)  
Superfície Geomática (execução de topografia e fotogrametria)  
APFAM Associação dos Produtores Florestais de Ávelos e Moradal (desmatização)  
Isidro Martinho Prata & Filhos, Lda (reparação de muros)  
Wallshape (produção e montagem da sinalética e painéis explicativos do percurso pedestre)

## **Equipa executiva**

**Coordenação geral** - João Caninas e Francisco Henriques

**Pesquisa documental** - Francisco Henriques, Cátia Mendes, Mário Monteiro e João Caninas

**Topografia e fotogrametria** - Hugo Pires (coordenação)

## **Trabalhos arqueológicos**

**Direcção** - João Carlos Caninas

**Acompanhamento arqueológico da desmatização e da reparação de muros** - Francisco Henriques

**Reconhecimento de sítios e prospecção arqueológica** - Francisco Henriques, João Caninas, Mário Monteiro, André Pereira e Cátia Mendes

**Levantamento de grafismos rupestres** - Francisco Henriques, Cátia Mendes, Mário Monteiro, André Pereira e João Caninas.

**Execução de sondagens arqueológicas** - João Carlos Caninas, André Pereira, Mário Monteiro e Cátia Mendes

**Desenho de estruturas** - André Pereira

**Tintagem de levantamentos gráficos** - Mário Monteiro

**Registo fotográfico** - Mário Monteiro e Francisco Henriques

## **Percurso pedestre**

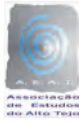
**Definição e marcação do percurso e sinalética** - Jorge Gouveia e Francisco Henriques

**Elaboração de folheto promocional e painéis explicativos** - Jorge Gouveia, Francisco Henriques e Paula Pequito (design e paginação)

**Homologação e certificação** - Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

Edição

Coordenação



**EMERITA**  
Empresa Portuguesa de Arqueologia

Apoios

