

NIA

NÚCLEO
DE INVESTIGAÇÃO
ARQUEOLÓGICA

ERA
ARQUEOLOGIA

13

APONTAMENTOS

de Arqueologia e Património

SET 2019

ISSN: 2183-0924

***A*PONTAMENTOS**

de Arqueologia e Património

13

SETEMBRO

2019

Título: **Apontamentos de Arqueologia e Património**

Propriedade: **Era-Arqueologia S.A.**

Editor: **ERA Arqueologia / Núcleo de Investigação
Arqueológica – NIA**

Local de Edição: **Lisboa**

Data de Edição: **Setembro de 2019**

Volume: **13**

Capa: Imagem aérea de Santa Vitória
(Foto: José Pedro Machado)

Director: **António Carlos Valera**

ISSN: 2183-0924

Contactos e envio de originais:

antoniovalera@era-arqueologia.pt

Revista digital.

Ficheiro preparado para impressão frente e verso.

O uso do acordo ortográfico está ao critério de cada autor.

ÍNDICE

EDITORIAL	07	Nelson Cabaço, Marina Lourenço e Rodrigo Banha da Silva O COMPASSO DO ESPAÇO DE NECRÓPOLE ROMANA DAS PORTAS DE SANTO ANTÃO, LISBOA	47
António Carlos Valera, Ana Catarina Basílio e Tiago do Pereiro O PROJECTO SANVIT: UM NOVO CICLO DE INVESTIGAÇÃO NO RECINTO DE SANTA VITÓRIA (CAMPO MAIOR). OS RESULTADOS DA CAMPANHA DE 2018	09	Rui Pinheiro CASTELO DE MIRANDA DO DOURO. PRINCIPAIS DADOS DE UMA ESCAVAÇÃO ARQUEOLÓGICA NUMA PRAÇA FORTE DO NORDESTE TRANSMONTANO	55
Ana Catarina Basílio e Tiago do Pereiro O SÍTIO CALCOLÍTICO DE CORTE PIORNINHO 3 (SALVADA E QUINTOS, BEJA): NOTAS SOBRE A SUA OCUPAÇÃO E INTEGRAÇÃO NA PAISAGEM PRÉ-HISTÓRICA	19	Filipe Santos Oliveira PRODUÇÃO DE CACHIMBOS DE BARRO NA RUA DAMASCENO MONTEIRO (OLARIAS DE SÃO GENS), LISBOA: UM CONTRIBUTO PARA O SEU ESTUDO	67
Sarah Dalton and Ethan Selby LOOM WEIGHTS FROM CHALCOLITHIC AND EARLY BRONZE AGE PERDIGÕES (ALENTEJO, PORTUGAL)	27	Inês Simão, João Miguez e Ever Calvo TRABALHOS ARQUEOLÓGICOS NA RUA CAIS DO TOJO, Nº48-64, LISBOA. CONTRIBUTO PARA A EVOLUÇÃO DA FRENTE RIBEIRINHA LISBOETA	75
Lúcia Miguel A TRANSIÇÃO BRONZE FINAL – IDADE DO FERRO NA MARGEM DIREITA DO GUADIANA. O CASO DA BASE DE CABANA DA RIBEIRA DE S. PEDRO (BALEIZÃO)	35	Ana Rosa INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS CONTEMPORÂNEAS NA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA: O CASO DO QUEBRA-MAR IDENTIFICADO EM ALCÂNTARA	85
Lúcia Miguel, Pedro Albuquerque, Lucy S. Evangelista e Marina Lourenço TRABALHOS ARQUEOLÓGICOS NA NECRÓPOLE SIDÉRICA DE MÉRTOLA: RESULTADOS PRELIMINARES DAS SONDAGENS ARQUEOLÓGICAS	41		



EDITORIAL

O “Oásis”

No início de 2019 o Complexo Arqueológico dos Perdigões foi classificado como Monumento Nacional. Trata-se do primeiro recinto de fossos a merecer esta classificação em Portugal. É o mais recente resultado de duas décadas de um programa continuado de investigação liderado pela Era Arqueologia, o qual pôs em evidência a importância e potencial científico e patrimonial do sítio, hoje reconhecido nacional e internacionalmente.

Para este desfecho contribuíram igualmente o Esporão S.A., proprietário de mais de dois terços do sítio, assim como as muitas colaborações com instituições de investigação e ensino superior portuguesas e estrangeiras e o Estado português, através de financiamentos a projectos de investigação desenvolvidos nos Perdigões.

Tendo sido reconhecido numa intervenção de minimização de impactos em 1997, o recinto dos Perdigões é hoje uma reserva arqueológica, um “laboratório” para a investigação das sociedades do 4º e 3º milénios a.C. e um caso de referência na expressão do fenómeno dos recintos de fossos na Península Ibérica.

Um exemplo que urge seguir, num tempo em que a reconversão agrícola do Alentejo está a afectar drasticamente e a um ritmo muito acelerado este e outros tipos de património arqueológico.

António Carlos Valera

INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS CONTEMPORÂNEAS NA FRENTE RIBEIRINHA DE LISBOA: O CASO DO QUEBRA-MAR IDENTIFICADO EM ALCÂNTARA.

Ana Rosa¹

Resumo:

No âmbito do projecto para a construção do novo Hospital CUF Tejo, em Alcântara, foram realizados trabalhos de diagnóstico e acompanhamento arqueológico que possibilitaram a identificação de contextos arqueológicos preservados associados às actividades portuárias de Lisboa, em pleno funcionamento ainda no decorrer do século XIX.

Abstract:

Contemporary port infrastructures in Lisbon riverfront: the case of the brakewater identified in Alcântara.

In the scope of the project for the construction of the new CUF Tejo Hospital, in Alcântara, diagnostic and archaeological monitoring work was carried out, which enabled the identification of preserved archaeological contexts associated with the port activities of Lisbon, in full operation during the 19th century.

1. Os trabalhos arqueológicos

Os trabalhos arqueológicos executados no âmbito do projecto para a construção do Hospital CUF Tejo (Alcântara, Lisboa), evidenciaram a presença de vestígios náuticos e portuários, entre os quais, uma estacada de madeira identificada como um quebra-mar. A partir de uma análise às fontes documentais, constatámos que a sua construção, datada da 2ª metade do século XIX, serviu para evitar as marés vivas que assolavam a praia de Alcântara e danificavam a Doca do Sacramento (relocalizada nesta mesma intervenção).

2. Enquadramento histórico

A ocupação de Alcântara é beneficiada fundamentalmente pela sua posição junto à linha de costa. Diz-nos Augusto Vieira da Silva que, para sul da Ponte de Alcântara, “era tudo mar que formava uma grande enseada, definida a poente pelas actuais [1942] ruas 1º de Maio e de Alcântara, e ao nascente pela rua Prior do Crato e Travessa da Trabuqueta” (Vieira da Silva, 1942: 6).

Situada na periferia do centro urbano, rica em matéria-prima explorável e dotada de uma natural vocação portuária, Alcântara desenvolve-se, a partir do século XVI, como um porto proto-industrial, apresentando um tímido mas importante papel na economia local.

Em planta dos princípios do século XVII (Figura 1), vêem-se as duas margens da ribeira alargarem-se formando uma oval quase perfeita, e entre elas uma caldeira fechada com valados ou motas de terra para um moinho salgado, ou de marés, certamente de rodízios, cujo edifício se vê no lado sul da mota da caldeira. Nas margens dos ramais ou braços da ribeira havia no século XVII alguns fornos de cal associados às pedreiras de calcário do vale de Alcântara e de Monsanto.

A documentação realça a construção de cais particulares como um meio mais facilitado para o escoamento dos produtos manufacturados. Num documento de 1518, D. Manuel I autoriza Pedro Vicente “a fazer na testada do chão dos seus fornos de cal que tem juntos à parte da ponte de alcântara num cais para desembarcadouro do tojo e para qualquer outra servidão dos ditos fornos.” Fornos e cais que, Vieira da Silva (1942: 21), localiza na margem direita da ribeira, demonstrando, assim, a dinâmica portuária local.

¹ Era – Arqueologia, SA.

No século XVII, Alcântara, assegurada pelas favoráveis condições geomorfológicas e o amplo domínio visual, foi determinante na estratégia de defesa militar à entrada do Tejo. No âmbito do projecto da Linha Fundamental de Fortificação, foi construído, em 1652, o Baluarte do Forte do Sacramento (ou Alfarrobeira) que, segundo Francisco Santana, está ligado ao Baluarte do Livramento através de um pano de muralha com porta entre a Praça de Armas e a Rua Direita da Ponte de Alcântara (actualmente, Rua Prior do Crato) e junto à Rua das Cavalariças (hoje, Rua Afonso Pala). Nesta planta, o troço do “Muro da Antiga Fortificação” parece estender-se para Norte, sempre junto à encosta da colina e que, situada abaixo da Estrada do Loureiro, deveria servir como apoio à vertente.

Em causa estavam as fragilidades das estratégias defensivas, reveladas com o clima proporcionado pela Restauração, obrigando a uma acção militar imediata à entrada do Tejo, transformando o litoral “num grande estaleiro de obras de fortificação, procedimento que culminava em Lisboa, onde um ambicioso plano de cerco total da cidade foi posto em execução para só ser abandonado na *viradeira*” (Rossa, 1995: 270). Este sistema, ao abranger o espaço portuário, vai funcionar como uma barreira eficaz contra ataques corsários, assegurando a circulação comercial com o Norte da Europa, pelo menos até ao século XVIII.

O curso da ribeira de Alcântara vai propiciar a construção de cais em ambas as margens. Contígua, e ocupando toda a extensão da face ocidental do Forte de Alfarrobeira, existia uma caldeira ou doca de abrigo para pequenas embarcações, com cerca de 120 m de comprimento e 38 m de largura.

Um documento da Chancelaria Régia de Dom Pedro II, datado de 1692, e relativo à *Consulta do Senado sobre a intromissão aos arrais dos barcos para primeiro passarem por Alcântara* é, por si só, eloquente da actividade portuária deste arrabalde ocidental de Lisboa (Cf. anexo de fontes). Desta leitura fica evidente a imposição da obrigatoriedade de os navios se quedarem em Alcântara até que o Senado exercesse a sua autoridade portuária de autorizar o desembarque, verificadas as condições de salubridade a bordo e as declarações do capitão de cada navio atinentes à sua carga, porto de proveniência e trajecto até Lisboa.

A dinâmica de construção viária, assim como, a regularização da ribeira para construção do Caneiro de Alcântara veio, no século XVIII, alterar sobremaneira a fisionomia deste espaço. Inicialmente, a construção do caneiro facilitava o acesso por mar do transporte de materiais destinados ao Palácio projectado por Carlos Mardel para D. José no alto de Campo de Ourique. Ao longo do tempo, esta estrutura vai crescendo, sofrendo transformações e desempenhando um papel de protagonismo nos projectos e obras de requalificação desta zona da cidade.

O documento de *Consulta sobre a proposta de construção de um cais para a descarga e venda de tojo carvão e lenha*.

Combro a Alcântara, de 1766 (Cf. anexo de fontes), associado à designação portuária de *Tercenas* [estaleiros] da Marquês de Pombal para a margem oriental da Ribeira de Alcântara, na segunda metade do século XVIII, associada à permanência local da doca do Forte de Alfarrobeira, ilustram bem o progressivo pendor portuário que caracteriza o lugar.



Figura 1 – O Vale de Alcântara em 1757: observa-se, nesta data, a Doca do Sacramento e a existência ainda da Caldeira no troço jusante da ribeira (excerto da Planta Topográfica de Manuel da Maya – modificado)..

O comércio marítimo é o principal vector económico da cidade, influenciando o eixo de desenvolvimento urbano mas, no início do século XIX, é provável uma menor movimentação de tráfego que se efectiva, agora, a uma escala regional. Segundo Maria Luísa Blot, ainda se estabeleceria transporte de minério entre Alcântara e o Porto de Lisboa (Blot, 2003).

No seguimento do aterro da Boavista, concluído na 24 de Julho em 1887, foi planeada uma ligação entre a Ribeira Nova e Alcântara. Este trabalho foi realizado espaçadamente por troços, o último dos quais entre a Rocha Conde de Óbidos e o Caneiro de Alcântara, obrigando à demolição parcial do Baluarte de Alfarrobeira (1876).

Em Carta de Lei de 16 de Julho de 1885, D. Luiz autoriza o governo a adjudicar em hasta pública a construção das obras do novo Porto de Lisboa. No dia 20 Abril de 1887, o governo adjudica a Hersent as obras da 1ª secção do plano geral dos melhoramentos do Porto de Lisboa sobre o projecto de base de João Joaquim de Matos e Adolpho Loureiro. Este último, descreve a azáfama dos primeiros trabalhos, logo após a inauguração das obras: “Poucos dias depois, entravam em exploração grandes pedreiras, principiava o rápido fornecimento de cantaria e de pedra de alvenaria para enrocamentos, atacando dragas de balde e de aspiração o seu valente trabalho de dragagens e aterros, e cortando as águas do Tejo, em diversos sentidos uma verdadeira flotilha de barcos para transporte pessoal, e de grandes estaleiros flutuantes. Em terra, a actividade não era menor, muito especialmente no vasto estabelecimento metalúrgico, que sob o ponto de vista da simplicidade e da economia de montagem satisfazia completamente, sem em

coisa alguma prejudicar a brevidade e o bom acabamento das obras” (Loureiro, 1904:89-90).

Os aterros sobre a praia vão alterar substancialmente a relação directa de Alcântara com o rio, na viragem para o século XX. O aspecto repugnante dos areais pela acumulação de barracões, telheiros e vazadoiros, dará lugar a um espaço de exponencial desenvolvimento industrial que se traduziu na construção de fábricas, armazéns e na ligação férrea entre o Cais do Sodré e Cascais. Neste período, Alcântara afirma-se definitivamente como um bairro industrial, fazendo crescer as pequenas unidades existentes e atraindo novos pólos ligados aos mais variados sectores (cerâmica, metalurgia, alimentação, têxtil, construção, vidreira). Estas mudanças tornaram invisíveis as infra-estruturas portuárias e sepultaram o veículo económico que sustentou, durante décadas, a capital portuguesa.



Figura 2 – Indicação da localização da Doca do Sacramento após as obras na Av. 24 de Julho, em excerto da planta da cidade de Lisboa de Silva Pinto, levantada em 1911 (modificado).



Figura 3 – Localização do projecto para a construção do Hospital CUF Tejo em excerto da CMP, folha 431, à escala 1/25000 (modificado).

Em 1926, a parcela triangular delimitada pelas Av. 24 de Julho, Av. da Índia e Rua de Cascais encontrava-se ocupada pelas oficinas municipais de serralharia, tanoeiros, carroçaria, funileiros, cantaria, tipografia e encadernação, correiros, fábrica de tijolos e vasos e forno de cal. Com as transformações decorrentes de quase um século de instalação e permanência, é este núcleo edificado que vem a ser demolido para a construção do Hospital CUF TEJO.

3. O quebra-mar

3.1 As fontes

Alcântara é a “ribeira industrial de Lisboa” (Matias, 2012:18), vive e mantém-se da sua condição nas margens do Tejo. No entanto, a forte agitação marítima que se fazia sentir na praia condicionava a manutenção das estruturas portuárias existentes, cujo desgaste dos paramentos expostos ao movimento das ondas, conduzia à necessidade constante de execução de trabalhos de consolidação.

Da pesquisa efectuada no Arquivo Histórico Militar, foi encontrado um documento fundamental relativo à *Construção do Baluarte – A10 (42)* – e à sua estrutura portuária, datado de 1863 (18 de Março). Em suma, três documentos desse ano mencionam, no âmbito do *Plano da Defesa de Lisboa e do seu Porto*, uma planta do Baluarte de Alfarrobeira e de uma praia adjacente em Alcântara. Em 30 de Outubro informa-se que “no referido esboço se achava indicada a porção de terreno que o Brigadeiro [Júlio Guerra] – Chefe da 2ª da Comissões encarregadas dos estudos em detalhe e da redacção dos projectos relativos ao Plano Geral da Defesa de Lisboa e do seu Porto [26 de agosto de 1863] – julga preciso para ser comprada pela grande obra de fortificação que no citado officio (...) se declarava que deveria ser construída nos terrenos situados na margem oriental e juntos à foz do rio de Alcântara, que as marés de águas vivam deixaram a descoberto [Comando Geral de Engenharia] (...). Sendo a dita obra destinada para a defeza do Porto de Lisboa, se o Governo quizer que ella efectivamente se construa será preciso contar não só com o terreno que a mesma obra tem de ocupar, mas também que aquele que lhe fica em frente a fim de que não venham a concentrar-se ali quaisquer trabalhos que mascarem os fogos da referida obra”. Note-se que, à data, a pólvora utilizada nos canhões era preta o que implicava processos de ocultação (*mascarar os fogos*), no momento que se seguia ao tiro para que o ponto de proveniência de disparo não fosse denunciado ao alvo.

Em requerimento de Agosto de 1863, reitera-se a urgência em executar a obra “(...) afim de poder ser tomada em consideração antes de se concluir o contrato para a construção do caminho de ferro para Cintra”. Em 30 de Outubro e 22 de Novembro de 1865, o Comando Geral de Engenharia pede financiamentos ao Ministério da Guerra (1ª Direcção, 4ª Repartição), para os trabalhos de fortificação no Forte de Alfarrobeira – (A12) 44.

Entre os officios deste processo merece destaque o requerimento de 15 de Fevereiro de 1867 – (A14) 46 – em

que o Comado Geral de Engenharia por intermédio da 4ª Repartição da 1ª Direcção do Ministério da Guerra solicita ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Marinha e Ultramar “as precisas ordens para que a vigilância e conservação das obras ultimamente executadas, tanto no Baluarte de Alfaroqueira, em Alcântara, como na cantina da parada do quartel do corpo de marinheiros militares, sejam exercida pelas praças do mesmo corpo, visto que no dito Baluarte não há casa alguma que possa alojar qualquer força, que para ali seja mandada para o indicado fim (...)”.

Concluídas as obras, lemos o seguinte em ofício de 19 de Janeiro de 1867:“(…) do Baluarte denominado d’Alfaroqueira – em que foram elevadas as muralhas e terraplano, construída a massa cobridora e poder conter oito canhões de 50 de calibre Francês bem assim huma plataforma elevada para um Rodizio de Calibre 200 tudo segundo foi proposto pela Comissão Encarregada de Apresentar um plano para a Defeza do Porto e ancoradouro de Lisboa”.

Em suma, a documentação compulsada resulta muito claro que, entre 1863 e 1867, é requerida, executada e concluída uma grande obra de fortificação para acudir ao problema das marés vivas que assolavam a praia da margem oriental da Ribeira de Alcântara contígua ao Baluarte.

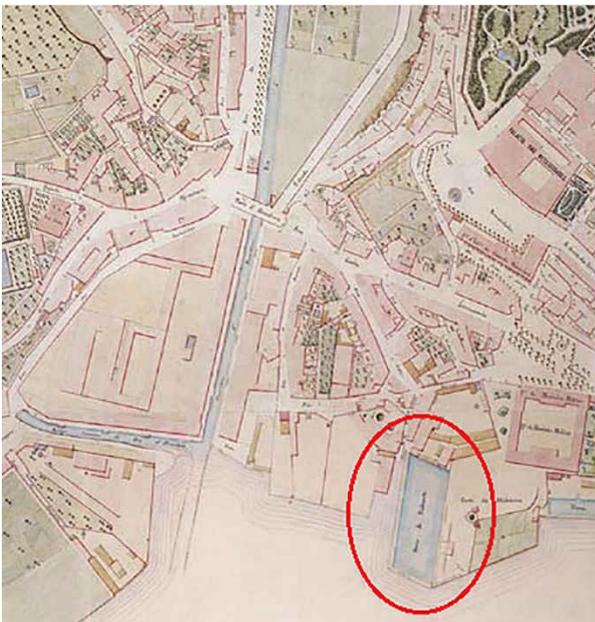


Figura 4 – Indicação da localização da Doca do Sacramento em meados do século XIX, em excerto da “Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores” de Filipe Folque, levantada entre 1856 e 1858 (modificado).

De acordo com a informação disponível, esta estrutura está associada à última fase de funcionamento da doca do Sacramento. Conforme se constata a partir da análise cartográfica, a Doca ainda surge representada com água no seu interior na “Carta Topographica da cidade de Lisboa e seus arredores” de Filipe Folque (1856 e 1858) (Fig.4) e, numa planta de 1878 do Porto de Lisboa, volta a surgir ainda

banhada pelo rio. Logo, os trabalhos de aterro só podem ter ocorrido numa fase posterior, mantendo a margem oriental de Alcântara activa, até aos finais do século XIX.

3.2. Os dados arqueológicos

No decorrer da empreitada para a construção do Hospital CUF Tejo, a fase de acompanhamento arqueológico que compreendeu a remoção dos níveis de aterro do século XIX, permitiu a identificação de uma estacada de madeira, entre a Doca do Sacramento e o limite Oeste da área intervencionada (junto à Rua de Cascais) e, daí, com inflexão para Sul. Esta estrutura apresentava um troço com aproximadamente 150 m de comprimento e 2 m de largura.

Uma descrição mais pormenorizada da morfologia construtiva desta estrutura já foi oportunamente apresentada noutros locais (Rosa *et al.*, 2017; Rosa *et al.*, 2018), pelo que nos importa apenas assinalar algumas das principais características observadas durante a fase de escavação.

De um modo geral, ainda que com algumas particularidades sentidas ao longo do traçado (Figura 5), o quebra-mar caracteriza-se por um conjunto de estacas colocadas na vertical, as quais, asseguradas por enrocamento pétreo e apoiadas, apenas a Norte, por tábuas sobrepostas na horizontal. Estas tábuas encontravam-se sobrepostas entre si (Figura 6), e ligadas às estacas através de pregaduras.

A avaliar pelo comprimento das estacas, entre as quais, já não se encontravam blocos pétreos, é de supor que o quebra-mar alcançasse uma altura coincidente com o topo da Doca. Outro dado que nos remete para tal facto consiste no derrube da própria estrutura, uma vez que a sucessiva acumulação de aterros terá provocado o rolamento das pedras para Sul, conforme se registou (Figura 7).

Paralelo a esta faixa, a Norte, desfilava um alinhamento de estacas, em conjuntos de duas (Figura 8): uma colocada em cutelo e acompanhada por uma outra colocada num eixo de 90°, virada para sul e, por vezes, sustentadas por um empedrado.

Os materiais recolhidos (cerâmicas, vidros e grés e objectos do quotidiano), remetem-nos, pois, para cronologias enquadradas na centúria de oitocentos (Figura 9).

4. Considerações finais

Face ao exposto, depreendemos que a estrutura descoberta na empreitada de construção do novo Hospital CUF Tejo corresponde à infra-estrutura portuária descrita nas fontes documentais. A ausência de informação mais detalhada acerca da mesma deriva do facto de, muito possivelmente, ter sido utilizada num curto período de tempo, de tal forma que não acompanhou a produção cartográfica da época. Nesse sentido, a Fig.10 apresenta-se como a única reprodução conhecida até ao momento.



Figura 5 – Particularidades identificadas na tipologia construtiva do quebra-mar.



Figura 6 – Pormenor de sobreposição das tábuas com sinais de pregaduras.



Figura 7 – Pormenor do enrocamento.



Figura 8 – Pormenor de um dos conjuntos de estacas presentes a Norte do quebra-mar.

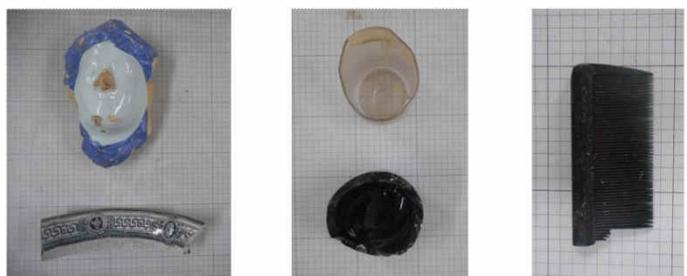


Figura 9 – Da esquerda para a direita, fragmentos de porcelana, fundos de garrafas em vidro e um pente recuperados dos trabalhos de escavação do quebra-mar.

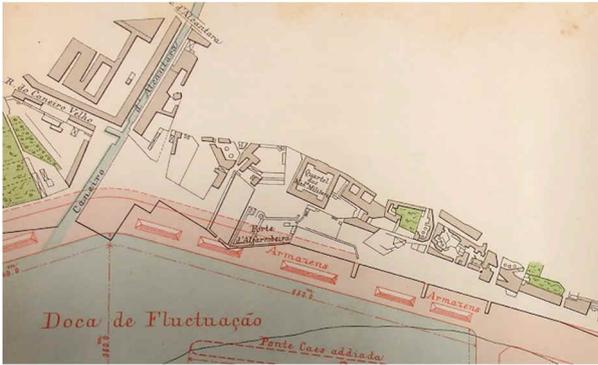


Figura 10 – Excerto de planta com localização da Doca do Sacramento e do Quebra-mar (in Loureiro, 1906).

Agradecimentos

A autora agradece ao Dr. Alexandre Sarrazola pelo auxílio na pesquisa documental.

Referências Bibliográficas

- FOLQUE, F. (1995), *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores (levantada entre 1856 e 1858)*, Lisboa, Instituto Português de Cartografia e Cadastro.
- NABAIS, R. (1987), *100 Anos do Porto de Lisboa*, APL.
- LOUREIRO, A. (1906), *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional.
- MARQUES, B. (2009), *O vale de Alcântara como caso de estudo. Evolução da morfologia urbana*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura. Instituto Superior Técnico, Lisboa, Universidade Técnica.
- ROSA, A.; RAMOS, R.; SILVA, I.M.; SILVA, T.; BETTENCOURT, J. (2017), *Hospital CUF TEJO. Alcântara| Lisboa. Relatório Preliminar dos Trabalhos Arqueológicos*, Lisboa, ERA-Arqueologia, S.A.
- ROSA, A.; RAMOS, R.; SILVA, T.; BETTENCOURT, J.; SILVA, I.M.; FREITAS, T. (2018), *Novos dados para o conhecimento das actividades portuárias no eixo ribeirinho de Lisboa (séculos XVII-XIX): síntese dos trabalhos arqueológicos desenvolvidos durante a construção do Hospital "CUF Alcântara"*, Comunicação apresentada em 23 de Março de 2018 no II Encontro de Arqueologia de Lisboa, realizado em Lisboa.
- ROSSA, W. (1995), "A cidade portuguesa", *História da Arte Portuguesa*, Círculo de Leitores, Lisboa, III:233-314.
- SANTANA, F. (s/d), *Lisboa na segunda metade do século XVIII (Plantas e Descrições das suas Freguesias)*.
- SILVA, A.V. (1942), *A Ponte de Alcântara e suas circunvizinhanças. Notícia Histórica*, Lisboa.

Documentos

- Frederico Ressano Garcia, *Detalhes canos de esgotos*. Lisboa Alcântara, cota PT/AMLSB/CMLSB/UROB-OM/06/013/14, 1884
- Chancelaria Régia de Dom Pedro II, *Consulta do Senado sobre a intromissão aos arrais dos barcos para primeiro*

- passarem por Alcântara, cota PT/AMLSB/CMLSB/CMLBAH/CHR/0094/0078, 1692
- Frederico Ressano Garcia. *Terrenos do Porto de Lisboa*, cota PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/091/00803, 1876-1906
- Consulta sobre a proposta de construção de um cais para a descarga e venda de tojo carvão e lenha. *Combro a Alcântara*, cota PT/AMLSB/CMLSBAH/CHR/0183/0002, 1766
- Livro dos lançamentos do direito dos barcos e do tramagalho nos avençados do sul e da cidade [nomes dos barqueiros e tipo e números das embarcações. Alcântara], cota PT/AMLSB/ CMLSBAH/IMPS/12/0126, 1835
- Parecer nº 41. *Resoluções tomadas sobre a construção da muralha do aterro ocidental, a partir da Rocha Conde de Óbidos*, cota PT/AMLSB/ UROB-PU/06/0041, 1875 [não digitalizado]
- Processo de Vistoria no Forte de Alfrobeira, cota PT/AMLSB/ UROB-OP/06/0085, 1838 [não digitalizado]

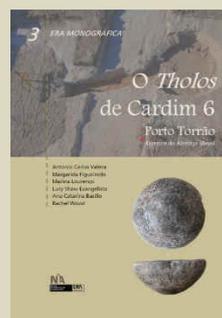
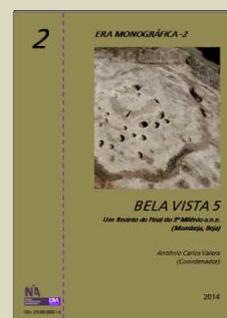
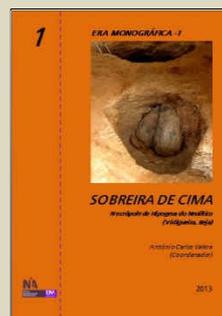
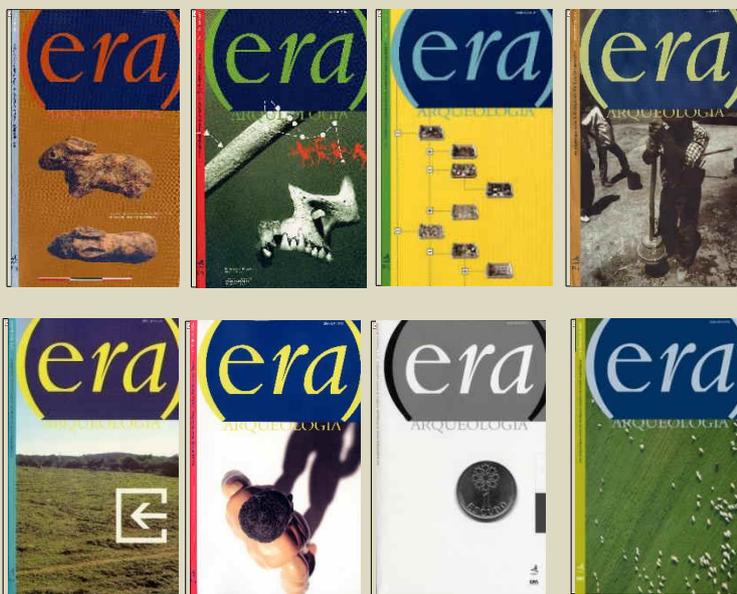
OUTRAS PUBLICAÇÕES DA ERA ARQUEOLOGIA

Série ERA Monográfica

Três volumes publicados

Série ERA Arqueologia

Oito volumes publicados entre 2000 e 2008



Livro de fotografias de Manuel Ribeiro sobre os moinhos de água de Alqueva



“Holocénico [o blog]” de António Valera

Textos sobre produção de conhecimento, património, arqueologia e o seu ensino e profissão.

ERA Arqueologia S.A.
Calçada de Santa Catarina, 9C
1495-705 Cruz Quebrada
- Dafundo

www.era-arqueologia.pt
geral@era-arqueologia.pt
nia@era-arqueologia.pt