

# »» PETIÇÃO PÚBLICA

RESTITUIÇÃO IMEDIATA DOS CAMINHOS  
PÚBLICOS DE MALPICA DO TEJO AO RIO TEJO



# » NOSSA VISÃO E MISSÃO

---

“O povo malpiqueiro, nascido num recanto, ao sul da Beira, é injustamente forçado a vegetar dentro de estreitíssimos limites; a pobre gente da minha terra, que, lenta, mas progressivamente, tem conseguido afastar de si – quem sabe à custa de quantos sacrifícios! – a terrível barreira de arame farpado que, durante séculos, parecia intransponível.”

**Diogo Correia**, João (1953): Apontamentos para a monografia de Malpica do Tejo, Lisboa, 1953



1

A freguesia de Malpica do Tejo situa-se no concelho de Castelo Branco, tendo os seus limites definidos a sul com o rio Tejo, o qual traça a fronteira com Espanha;

2

A área da freguesia junto do rio está integrada no Parque Natural do Tejo Internacional;

3

Desde que há memória, os vizinhos de Malpica e entidades municipais, nacionais e internacionais sempre se serviram de dois caminhos públicos de acesso ao rio Tejo:

- Um caminho mais antigo (caminho de Negrais), com documentos históricos que provam ser usado desde o século XVI, que parte da ermida de Nossa Senhora das Neves e segue pelo Monte de Negrais até ao “Cabeço da Torrinha”, onde se situava o “Porto Velho de Malpica”;
- Um caminho posterior (Caminho do Bradadouro), com documentos históricos que provam ser usado pelo menos desde o séc. XVII, que parte de Malpica, segue pelo Monte do Vale Covo, depois pelo Monte do Bradadouro, até ao Porto Novo de Malpica, outrora também conhecido por “Porto da Barca”;

4

Estes caminhos estão adequadamente assinalados nos mapas militares e de ordenamento do território;

5

O caminho de Negrais foi amplamente usado pelos habitantes da antiga paróquia de São Domingos de Além Ponsul, durante o domínio Filipino (projeto de navegabilidade do Tejo, desde Lisboa até Madrid); durante o séc. XVI e XVII, pelos militares portugueses na Guerra da Restauração, e, posteriormente, como acesso a postos de vigia da fronteira (estrutura militar denominada “atalaia do desencerradouro da Azenha”); e também pelos comerciantes de todo o concelho, que se serviam do Porto Velho de Malpica nas transações comerciais com Espanha;

TEXTO DA  
PETIÇÃO

6

Há cerca de três anos, os proprietários do Monte de Negrais decidiram unilateralmente colocar portões neste caminho público, vedando totalmente o acesso ao rio Tejo pelo Porto Velho de Malpica;

7

O caminho do Bradadouro tem sido usado pelo menos desde o século XVII:

- Circulação de pessoas entre Malpica do Tejo e Herrera de Alcantara (Espanha), que desde o fim da Guerra da Restauração têm sempre mantido laços familiares e de amizade e que, atualmente, promovem intercâmbios transfronteiriços anuais;
- Circulação de bens entre Malpica do Tejo e Herrera de Alcantara (Espanha), com acesso à antiga Barca do Tejo, a qual funcionou desde o século XVIII até 1912, e estava a cargo da Câmara Municipal de Castelo Branco (por exemplo, era por esta barca que se transportava gado entre as duas margens e a grande maioria de importação de lanifícios para as indústrias da Covilhã);
- Acesso a um “Barco Moinho” e a diversas azenhas e casas de remadores e pescadores (hoje submersas”);
- Acesso a postos de vigia militar na fronteira (Atalaia do Bradadouro) e ao Posto da Guarda Fiscal situado junto ao Porto Novo de Malpica (desativado há cerca de 40 anos);
- Acesso ao cais de embarque, inaugurado aquando da implantação do Parque Natural do Tejo Internacional, pelo sr. Primeiro-Ministro de então e hoje Secretário-geral da ONU, Eng. António Guterres, e sr. Ministro do Ambiente, José Sócrates;
- Acesso de pescadores e operadores turísticos certificados ao rio Tejo;
- Acesso de cidadãos às suas propriedades privadas;

8

Há cerca de dois anos o proprietário do monte, Francisco Almeida Garrett, colocou um portão neste caminho de uso público, impedindo o acesso livre de pessoas e bens ao porto de Malpica; posteriormente colocou barreiras de cimento no mesmo local, reforçando tal impedimento; durante o mês de Junho de 2021, e sem autorização da Câmara Municipal de Castelo Branco para a movimentação de terras, abriu uma vala no caminho, com mais de 1 m de altura; em julho de 2021 (e segundo testemunhos que chegam da vizinha aldeia de Herrera de Alcantara), e mais uma vez sem autorização camarária, colocou máquinas na sua propriedade com o propósito de destruir o caminho preexistente, em plena zona do Parque Natural do Tejo Internacional e onde se situam vários monumentos Pré-Históricos assinalados na Carta Arqueológica do Tejo Internacional;

9

Com total falta de consideração pelas justas pretensões e legítimos direitos do povo de Malpica, o proprietário Francisco Almeida Garrett, em entrevista à SIC, em maio de 2021, escudou as suas práticas numa hipotética proteção da natureza, pois no caminho que vedou se encontraria um ninho de águia de Bonelli. De notar que esse mesmo proprietário e sua família, grandes latifundiários da freguesia, mas que nunca contribuíram para o seu desenvolvimento, são os maiores responsáveis pelos piores exemplos de proteção da Natureza nesta área: primeiramente, introduzindo a plantação intensiva de eucaliptos, destruído totalmente montados de sobro e de azinho; posteriormente, criando grandes zonas de exploração cinegética, permitindo a introdução em massa de espécies cinegéticas outrora pouco significantes, como veados e javalis, e, portanto, criando um desequilíbrio da fauna local, com grandes prejuízos para a fauna bravia autóctone e para os pequenos proprietários que vivem de uma agricultura biológica e de subsistência;

10

Elencam-se os danos patrimoniais e não patrimoniais principais da barreira implementada no caminho público Malpica do Tejo – Porto Novo de Malpica:

- Impedimento da livre circulação de pessoas e bens entre duas freguesias da União Europeia (Malpica do Tejo/ Herrera de Alcantara);
- Impedimento de acesso ao rio Tejo de pescadores e operadores turísticos certificados;
- Impedimento de acesso das entidades competentes que zelam pelo Parque Natural (e que estão a cargo do ICN- Instituto de Conservação da Natureza);
- Impedimento de circulação e acesso da Proteção Civil e Bombeiros em caso de catástrofe natural ou incêndio;
- Impedimento de acesso das autoridades militares, nomeadamente da GNR, a uma zona extensa de fronteira;

11

Do que atrás ficou exposto, pela presente petição pública requer-se expressamente à Assembleia da República que:

- Declare inequivocamente as duas vias de acesso de Malpica do Tejo ao rio Tejo mencionadas (caminho de Negrais e caminho do Bradadouro) como vias públicas, legitimadas pelo costume local e pelo uso oficial e secular das ditas vias;
- Mandar restaurar imediatamente o direito de passagem e acesso aos caminhos públicos citados;

- Desencadeie os procedimentos legais para intimar Francisco Almeida Garrett para restaurar, nas condições anteriores, o caminho que mandou destruir em julho de 2021;
- Remeta para as autoridades competentes apuramento de responsabilidades civis e criminais das práticas descritas, levadas a cabo pelo proprietário Francisco Almeida Garrett: indemnização ao povo de Malpica, tendo como representação a Junta de freguesia de Malpica do Tejo, por cada dia que impediu o acesso ao Rio Tejo; apuramento de responsabilidades pela movimentação ilegal de terras em Parque Natural; averiguação se os sítios arqueológicos de referência na Carta Arqueológica Tejo Internacional não foram destruídos (como já fizeram anteriormente); indemnização ao proprietários de terrenos que viram acesso negado, pescadores e operadores turísticos impedidos de executar as suas atividades económicas.

O povo de Malpica do Tejo, indefeso e desprotegido durante séculos, à mercê do despotismo e abuso da autoridade arbitrária de grandes latifundiários, solicita agora aos deputados da nação que reconhecem as suas justas razões e pedem proteção dos seus direitos constitucionais elementares num Estado de Direito e inserido num projeto da União Europeia.

# » TOTAL DE ASSINANTES

## 2048



Assembleia Popular em setembro de 2021



Barreira de cimento colocada pelo proprietário, em 2019, no caminho do Bradadouro



# OBJETIVOS

---

No presente relatório pretendemos apresentar evidências do uso continuado e secular de dois caminhos de acesso do povo de Malpica do Tejo ao Rio Tejo e à fronteira com Espanha, através de dois caminhos públicos: “o caminho de Negrais” e “o caminho do Bradadouro”.

## EVIDÊNCIAS 1 A 5

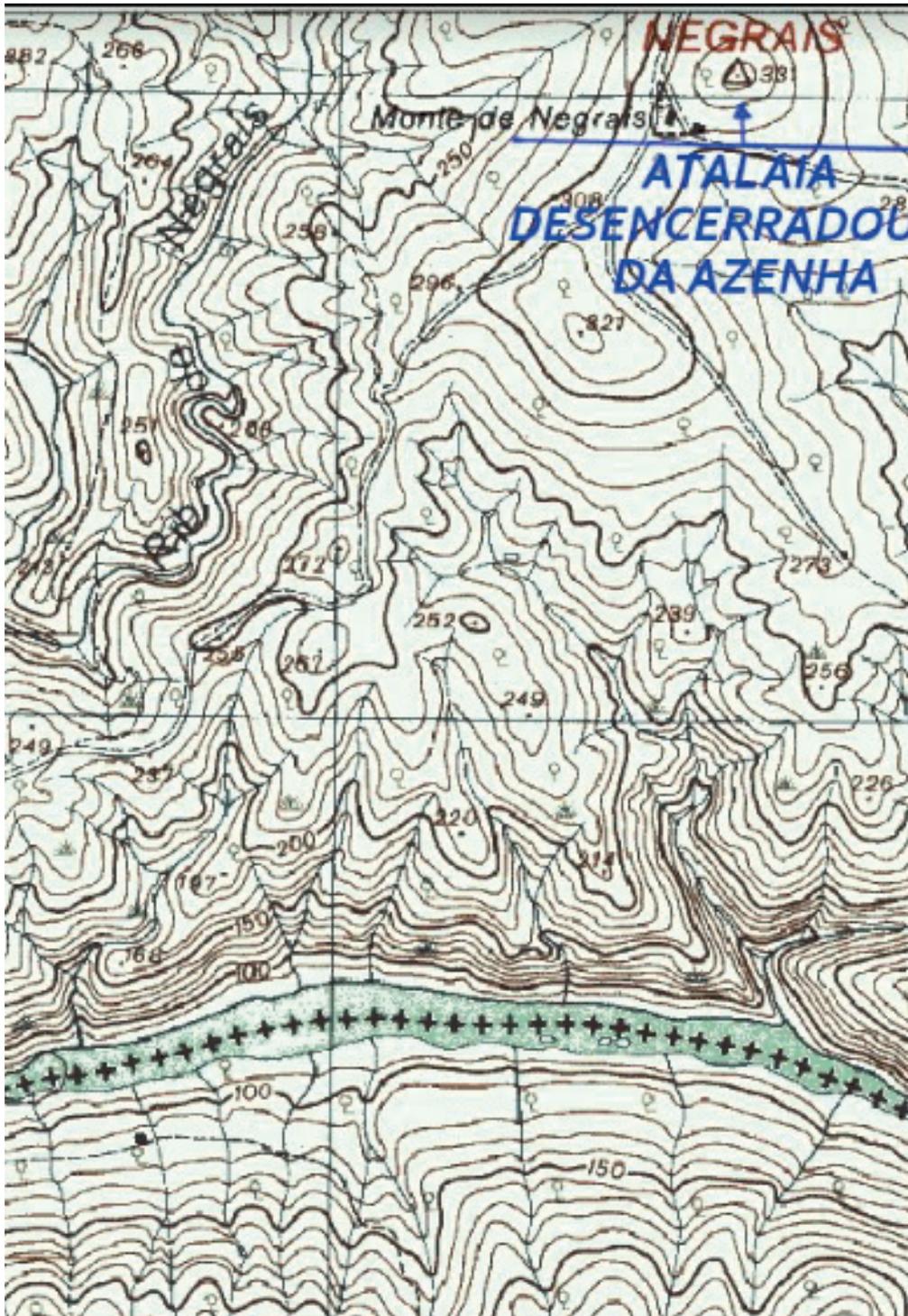
### Atalaias (anteriores a 1640 e logo após 1640)

Ao longo da fronteira de Malpica com Espanha, junto ao rio Tejo, estiveram operacionais torres de vigia, pequenas fortalezas a que vulgarmente se dá o nome de atalaias. Estas torres destinavam-se a vigiar a fronteira, e tiveram um papel muito importante durante a Guerra da Restauração, iniciada em 1640, apesar de muitas delas serem anteriores e serem usadas antes de tal conflito bélico. Tinham um papel preponderante e nacional no controlo da fronteira, quer nas questões de defesa nacional quer nas questões de transação de pessoas, bens e produtos. Os militares destacados para a vigilância nestas atalaias tinham o seu quartel em Malpica, no denominado “reduto”.

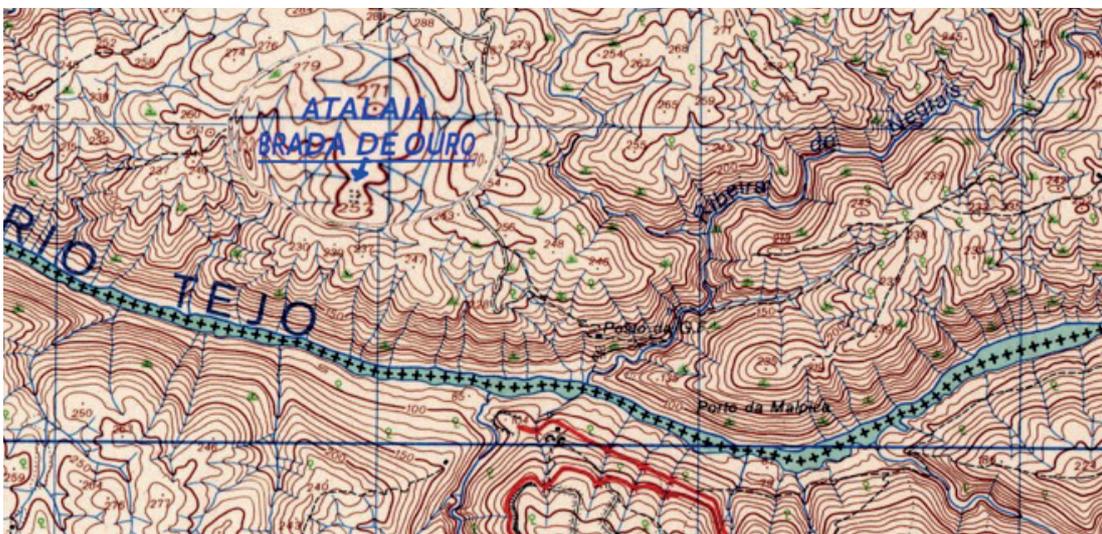
Sendo as atalaias postos militares nacionais de vigia da fronteira, não podemos deixar de concluir que os caminhos de acesso às mesmas eram públicos, de acordo com o costumes e Direito vigente da época. A quem afirma o contrário, caberá o ónus da prova da privatização dos referidos e assinalados caminhos.

Quanto à sua localização:

1. A atalaia da Barreira Fundeira erguia-se no cimo de uma elevação ainda hoje conhecida por Cabeço da Atalaia;
2. A atalaia dos Currinhos, situada no Monte do Galisteu, próxima dos Forninhos da Mera, da qual restam ainda vestígios;
3. A atalaia do Desencerradouro da Azenha situava-se nas imediações do talefe novo do monte Negrais (o acesso fazia-se pelo “caminho de Negrais”, hoje encerrado pelo proprietário), e ainda há vestígios desta torre



4. A atalaia do monte do Bradadouro, situada no monte com o mesmo nome, cujo o acesso se faz pelo caminho do porto novo do Tejo. Os vestígios dessa atalaia encontram-se a cerca de 1 km do marco geodésico do Cabrioso.



5. A atalaia do monte do Bradadouro, situada no monte com o mesmo nome, cujo o acesso se faz pelo caminho do porto novo do Tejo. Os vestígios dessa atalaia encontram-se a cerca de 1 km do marco geodésico do Cabrioso.



## EVIDÊNCIA 6

### Caminhos de Sirga

Quando Filipe II foi aclamado como Rei de Portugal, nas Cortes de Tomar de 1581, a Península ficou unificada. Neste contexto, o Tejo surge como grande acessibilidade potencial para grande parte de Castela, designadamente para Toledo e Madrid. Na sequência de um plano, apresentado àquelas mesmas Cortes por Juan Bautista Antonelli, para tornar navegáveis os rios de Espanha, o monarca encarregou-o de demonstrar a exequibilidade do plano para o rio Tejo. Assim, no início de 1582, “Antoneli navegou numa chalupa desde Lisboa até Toledo, e seguiu a mesma navegação a Aranjuez, e entrando no Rio Xarama, e depois em Manzanares, passou embarcado por diante de Madrid com admiração dos seus moradores, e chegou até à Ponte do Pardo; depois, retrocedendo pelos mesmos rios, voltou a Lisboa felizmente onde chegou aos três meses da sua partida. Nos quatro anos seguintes se compuseram vários passos difíceis do mesmo Tejo, e no de 1587 se construíram seis barcas grandes em Toledo, que no ano seguinte de 1588 navegaram dali até Lisboa com quantidade de trigo, gastando 15 dias para chegarem (...)” (Saavedra, 1813: 89). Para tal navegação procedeu Antoneli, previamente, a vários trabalhos preparatórios<sup>11</sup>,. Após a sua viagem, embora o trânsito de barcos se tivesse tornado relativamente frequente<sup>12</sup>, os trabalhos prosseguiram com o objetivo de melhorar a navegabilidade e o trânsito de embarcações, designadamente através da abertura ou melhoria de caminhos de sirga<sup>13</sup>. Muito provavelmente, foi nesta altura que se construiu a maior parte dos caminhos de sirga, para puxar as embarcações, que em Malpica são designados por “Caminho do Rei” ou “Estradinha”, e que, incompreensivelmente, não são devidamente valorizados (embora, nesta zona, estejam na maior parte submersos pela albufeira de barragem de Cedillo).<sup>1</sup>



1 <https://malpicadotejo.wordpress.com/enquadramento-historico/>

## EVIDÊNCIA 7

### Movimentação de tropas durante a Guerra da Restauração

Transcrevemos abaixo um artigo do periódico *Mercurio Portuguez* – Mensal, de 1663 a 1667

“Maio de 1666:

No partido de Penamacor o General de artilharia /p. / António Soares da Costa, que a está governando, chamou a Castelo Branco o terço auxiliar daquela comarca com pretexto de lhe passar mostra, armar alguns soldados novos e ajustá-lo. Mas no dia em que chegou o fez passar a Montalvão em barcas que no Tejo tinha prevenidas. No seguinte o fez amanhecer sobre Ferreira, aquela praça iníqua que no ano passado assolámos, que começava a reedificar-se. **Os nossos a entraram sem serem sentidos, e até ao meio dia se derrubaram e queimaram as casas principiadas, e já se achavam com tantas roupas que contentaram os soldados, os quais se voltaram a Malpica, passando nas mesmas barcas, que subiram pelo Tejo e trouxeram seis cavalos.”**

#### OBSERVAÇÃO

Essa passagem de soldados e de espólio só poderia ser feita por um porto (o porto velho de Malpica, cujo acesso se fazia pelo caminho de Negrais) e, obviamente, todos os portos têm um acesso às localidades, não são construídos num enclave. Um porto não é um ancoradouro, é um local onde chegam pessoas e mercadorias e estas se dirigem por um caminho terrestre para um determinado local.

## EVIDÊNCIA 8

### Memórias Paroquiais – 1758

Por determinação do Marquês de Pombal, é enviado um questionário a todos os pároco do país, que constam do Dicionário Geográfico. A descrição de Malpica é assinada pelo vigário Frei Matias Pires da Gama e datada de 30 de março de 1758. Transcrevem-se abaixo os itens relativos ao rio Tejo:

“7- Os peixes que neste termo cria e traz em maior abundância são bogas e barbos.

8- E Março e Abril, conforme as enchentes, em pesqueiras que há no rio se fazem pescarias de peixe macho, sáveis e algumas lampreias.

9- As pescarias são livres; e também as pesqueiras em que se fazem; e depois de feitas, são daqueles que as faz, e só este pesca nelas.

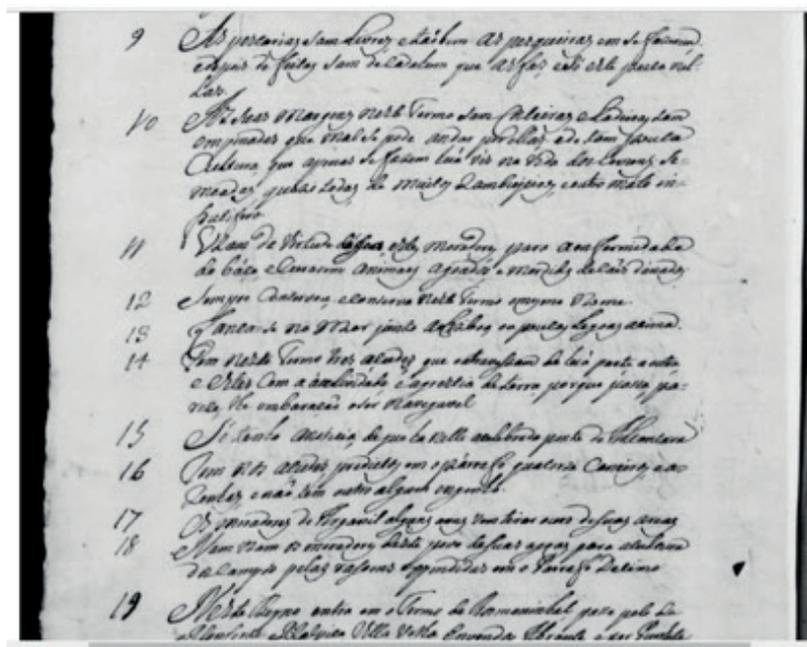
10- As margens do Tejo neste termo são tão costeiras e ladeiras tão empinadas, que mal se pode andar por elas; e de tão pouca cultura, que apenas se fazem uma vez na vida dos homens.

14- Tem neste termo três açudes, que o atravessam de uma parte a outra e estes com a actividade e agrestia da terra por que passa, parece, lhe embaraçam o ser navegável;

16- Tem nos açudes preditos (...) caneiros e azenhas, e não tem outro algum engenho."

### OBSERVAÇÃO

Já no século XVIII se atesta a existência de açudes, azenhas e caneiros e pescarias no rio Tejo, que eram feitos de forma livre. Quer os moleiros quer os pescadores se deslocavam para o rio Tejo através dos dois caminhos referidos.



## EVIDÊNCIA 9

### Mapa de Portugal de 1780

Mapa de Portugal da autoria de Rizzi Zannoni e Giovanni Antonio Bartolomeo, David Rumsey Historical Map Collection, Ed. Lattre & Delalain, Paris.

O mapa pode ser consultado online em alta resolução no site:

<https://jmdorropio.wixsite.com/site/post/mapa-de-portugal-em-1780>



#### OBSERVAÇÃO

Neste mapa histórico de Portugal vemos claramente um caminho de ligação entre Malpica e Monforte e entre Malpica e Herrera de Alcântara, muito antes de haver um caminho de ligação entre Malpica e a sede de Concelho (Castelo Branco). Será razoável pensar-se que se tratava de um caminho particular?

## EVIDÊNCIA 10

Portaria de 6 de Abril de 1812

O Príncipe Regente Nosso Senhor atendendo à representação de João de Macedo Pereira da Guerra Forjaz, que a benefício dos transportes e do público pretende desembaraçar à sua custa a navegação do Tejo até o Porto de Malpica, e ainda mais adiante se for possível: Manda que ele possa fazer à sua custa todas as obras que forem ali indispensáveis para facilitar a dita navegação. E ordena que todos os ministros e mais Justiças do distrito, o auxiliem com a sua jurisdição a fim de se conseguir tão útil e importante objeto. E para que as mesmas obras sejam feitas com a devida regularidade, e sem prejuízo de terceiro, ordena que o Engenheiro Anastácio Joaquim Rodrigues as regule e dirija de acordo com o referido João de Macedo Pereira da Guerra Forjaz, ao qual permite por três anos, três barcos privativos para seu uso e serviço, que possam navegar de Abrantes até o dito porto de Malpica, livres de todos e quaisquer embargos e embaraços em compensação da despesa que fizer. O Intendente Geral da Polícia mande passar as Ordens necessárias, ficando na inteligência de que pela Repartição dos Negócios da Guerra se expede a que respeita ao dito Engenheiro.

Palácio do Governo em seis de Abril de mil oitocentos e doze

:: Com a Rubrica dos Governadores do Reino ::::

### OBSERVAÇÃO

Como podemos concluir, não só existia um porto em Malpica, como o extensão de navegabilidade de Abrantes até Malpica era tida como um grande “benefício dos transportes e do público”. Claro que as mercadorias e pessoas teriam de chegar a Malpica por caminhos já existentes.

## EVIDÊNCIA 11

Diário das Cortes Gerais, ata de 27-11-1821 (pág. 3238)

Constou ao juiz de fora de Castelo Branco que, havendo no seu distrito uma povoação chamada Malpica, fronteira e muito próxima ao povo de Ferreira no Reino da Espanha, e costumando os moradores dela de tempos antigos fazer parte das suas lavouras no distrito de Ferreira, e conduzir depois para suas casas os frutos que recolham, pretendiam continuar no seu antigo costume. Considerando, porém, aquele magistrado que tais frutos, apesar de serem de indústria portuguesa, eram produção do território espanhol, ordenou aos juizes

que obstassem á sua passagem até nova ordem. Constando-lhe, igualmente, que os moradores de Malpica tinham por costume ir moer o seu pão nos meses do estio aos moinhos de Ferreira, por lhes ficarem mais próximos, mandou que tal não praticassem, e que fosse apreendida a farinha que, em contravenção do seu mandado, viesse do território espanhol. De tudo isto deu parte o dito juiz de fora ao visitador das províncias da Beira e Trás-os-Montes, em ofício de 19 de Julho, para que este lhe determinasse o que devia continuar a praticar para o futuro a semelhante respeito. Respondeu prontamente o visitador ao juiz de fora de Castelo Branco, em ofício de 20 de Julho, dizendo-lhe que a decisão das dúvidas, que se lhe tinham oferecido dependia de uma declaração da lei e por isso as levava á presença de Sua Majestade para que fossem resolvidas onde conviesse; mas que interinamente lhe participava a sua particular opinião, e vinha a ser: 1.º - que lhe parecia que a lei não quis privar os portugueses de qualquer propriedade ou usufruto que tivessem em território espanhol, o que indiretamente sucederia se lhes fosse proibido trazer para sua casa os frutos que ali colhem; 2.º - que também se não persuade que a lei quisesse privar os povos da raia de ir moer o seu pão em Espanha, quando não tenham comodidade em Portugal; mas que podendo por ambos esses motivos cometer-se grandes abusos, era do dever dele, juiz de fora tomar todas as medidas para os evitar. A Comissão de Agricultura não aprova em geral e princípio de que seja lícito conduzir para este Reino os frutos criados no territorial espanhol pelo simples facto de serem devidos á indústria e trabalho de lavradores portugueses, porque com este pretexto se podia dar azo á introdução de uma quantidade ilimitada de géneros cereais daquele país; mas refletindo que os moradores de Malpica de certo não teriam por costume cultivar as terras situadas além da fronteira em tempo em que não era vedada a introdução dos grãos estrangeiros se acaso o seu distrito lhes oferecesse em quantidade suficiente terrenos suscetíveis de cultura, é de parecer que se lhes permita o transportarem para a sua povoação os frutos que, segundo o costume, colherem no distrito de Ferreira, com as mesmas cautelas com que se facultou aos moradores de Jerumenha a importação dos frutos das suas terras, situadas no território espanhol, as quais se acham declaradas em uma das ordens das Cortes transmitidas ao Secretário de Estado dos Negócios do Reino em 4 de Agosto. Igualmente, é de parecer a Comissão que enquanto subsistir a necessidade que têm tido os moradores de Malpica de ir moer o seu pão nos moinhos de Ferreira, possam continuar a ir ali moê-lo no tempo do estio; mas que se alguém abusar desta permissão, além de incorrer na pena imposta por decreto de 18 de Abril aos importadores de géneros cereais proibidos, fique para sempre inibido de se aproveitar dela; e

que além disto seja JAD obrigado o Juiz, debaixo de rigorosa responsabilidade, a vigiar que se não iluda com este pretexto a disposição do citado decreto.  
Sala das Cortes, 22 de Novembro de 1821.

Caetano Rodrigues de Macedo, António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira Gyrão, Francisco António de Almeida Moraes Pessanha, Francisco Soaras Franco, Francisco de Lemos Bettencourt.

Foram ambos aprovados

#### OBSERVAÇÃO

O privilégio de que os moradores de Malpica pudessem cultivar os seus cereais em Espanha assenta em duas premissas fundamentais: 1) a existência de uma barca para fazer a travessia das mercadorias (barca essa bem documentada, a que se fará referência adiante); 2) caminhos de ligação do porto à aldeia.

## EVIDÊNCIA 12

### A Barca do Tejo

A ligação fluvial entre Malpica e Herrera fazia-se por meio de uma grande barca, conhecida por barca do Tejo, a qual funcionou plenamente desde, pelo menos, a centúria de setecentos até 1912 – à exceção do ano de 1809, altura em que os espanhóis de Herrera queimaram a barca, com medo do saque das invasões francesas - e durante a epidemia de cólera-morbo, que, durante as vagas da última metade do século XIX, implicaram quarentena de três dias em 1854 ou mesmo a imposição de um cordão sanitário em Malpica em 1884/85 (Salvado, 2010: 58).

A exploração da barca era arrematada em hasta pública, a favor da Câmara de Castelo Branco, e já em 1798 se considerava que a barca de Malpica e o seu rendimento era uma regalia e a mais importante nesta comarca - (Martins, 1986: 67). Em 1811, por exemplo, a Câmara Municipal de Castelo Branco recebia 4000 réis anuais. A partir de 1892, o produto da arrematação passa a ser dividido entre Castelo Branco e Herrera de Alcântara. Os preços da passagem na barca estavam afixados em uma estrutura na margem à laia de torre, fexa da torrinha, que eram variáveis com a altura e, conseqüentemente, velocidade da corrente - de vinte reis a duzentos e quarenta reis, sendo que a partir da marca mais alta a barca deixava de funcionar. Sobretudo durante o século XIX, as transações



comerciais com Espanha assumiam uma importância crucial para o concelho e até para o distrito de Castelo Branco. A barca era bastante robusta e permitia o transporte de várias mercadorias - contrabando oficialmente consentido - para além do transporte de equinos, bovinos e outro gado mais ligeiro. Para termos uma ideia, quase toda a exportação de lãs espanholas que abastecia as indústrias da Covilhã se fazia pelo porto de Malpica, bem como o acesso de espanhóis às praias do litoral português, seguindo pela margem de Malpica até Vila Velha de Ródão (Salvado, 2010: 53).

Podemos, pois, concluir que o interesse do povo de Malpica nesta intensa rota comercial era apenas marginal. Quer os lucros da arrematação da barca, quer os impostos da exportação eram remetidos diretamente para a Câmara de Castelo Branco. Os malpiqueiros usariam a barca para transporte de cereais - já que apenas em Espanha podiam arrendar algumas pequenas parcelas de cultivo-convívio social e familiar e, com destaque, para o transporte de mercadorias do porto de Malpica para o cimo das barreiras do Tejo, no dorso de animais, pois a inclinação das margens não permitia o uso de carros de bois.

O prolongamento da estrada de Malpica para o Tejo foi, durante muitos anos, considerado uma prioridade e esteve muitas vezes na agenda política, assim como a construção de uma ponte internacional. Nesse sentido se entende que, a 23 de novembro de 1885, a Junta Geral do Concelho de Castelo Branco tenha pedido a transferência de classe da estrada de Malpica, passando de municipal a nacional de 1.ª ordem (N18-8), com prolongamento ao Tejo e porto de Herrera de Alcântara. Em 1904, repete-se o pedido ao governo, de prolongamento de Malpica para o Tejo, por parte do governador civil de Castelo Branco. Em 1928, a Junta Autónoma de Estradas chega mesmo a votar e a aprovar uma verba de 1000 contos para esse efeito. No entanto, por motivos que desconhecemos, essa ligação nunca foi concluída. Após a construção da barragem de Cedillo, desde 1975, o nível das águas do rio subiu consideravelmente, criando um fosso quase intransponível entre as duas localidades raianas, sem que fossem tomadas quaisquer medidas compensatórias, de modo a assegurar um contacto frequente e profícuo entre as duas comunidades, como sempre aconteceu ao longo de séculos. O retomar desta ligação tem sido um desejo constante desde a década de 70, sem que tenha havido vontade política para satisfazer essas justas pretensões.

Retirado de: **Correia**, Domingo Diogo: D' Além Ponsul a Malpica do Tejo, uma viagem no património, 2022

Bibliografia Secundária:

- **Salvado**, M. Adelaide Neto: "Medos e medidas profiláticas em tempos de cólera em Castelo Branco no século XIX" in Cadernos de Cultura: Medicina na Beira Interior da Pré-História ao Século XXI, n.º 24, pp 51-64, Castelo Branco, 2010

- **Martins**, Manuel Alfredo de Moraes (1986): Malpica do Tejo – Terra Pobre, Povo Nobre, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa

#### OBSERVAÇÃO

Como fica evidente, esta barca do Tejo era um serviço camarário muito importante e que tinha, obrigatoriamente, acesso por caminhos públicos.

### EVIDÊNCIA 13

#### Barco Moinho

Um dos traços mais originais de Malpica, no panorama nacional, era a utilização de um barco-moinho no porto velho de Malpica, que esteve em laboração até cerca de 1930. Há registos da sua laboração desde, pelo menos, 1843. M. A. de Moraes Martins dá-nos um enquadramento e imagem fidedigna deste engenho: barco com 10 a 12m de comprimento e cerca de 4m de boca, com cabine coberta onde estavam instaladas duas moengas: uma a estibordo, destinada à farinação de trigo, e outra a bombordo que moía centeio e cevada. O sistema motor era constituído por duas rodas verticais, uma em cada bordo. O barco estava fundeado perto da margem e a esta amarrada por meio de forte corrente de ferro e de um cabo de aço que permitia regular a sua posição. O acesso era assegurado por prancha de madeira que ligava a margem ao barco.

### OBSERVAÇÃO

Qualquer pessoa de Malpica ou arredores se podia deslocar a este barco para moer os seus cereais, quer através do porto velho ou do porto novo de Malpica. Esta atividade económica estava registada na Câmara de Castelo Branco e pagava os seus impostos. Se na altura não existiam ligações aéreas, somos obrigados a concluir que as pessoas usavam caminhos públicos.

## EVIDÊNCIA 14

### Casas de remadores e pescadores

Junto ao porto novo de Malpica existiam várias casas de remadores e pescadores (assinaladas nos mapas militares como “barracas de pescadores”). Com construção da barragem de Cedilho, em 1975, essas estruturas ficaram submersas, mas ainda é possível ver as suas ruínas quando o caudal do rio está baixo.



## EVIDÊNCIA 15

### Curas de Herrera e de Malpica assumem intercâmbio de serviços religiosos

No arquivo paroquial de Malpica encontramos vários assentos (batismos, casamentos, óbitos), lavrados pelos curas da vizinha paróquia espanhola de Herrera de Alcântara. Quando o pároco de Malpica estava doente ou impossibilitado, eram os curas daquela localidade (e também de Monforte da Beira) que assumiam os serviços religiosos, a pedido da diocese. E também o mesmo se aplica a Herrera de Alcântara: vigários de Malpica que aí se deslocavam para assegurar os serviços religiosos.

#### OBSERVAÇÃO

Um exemplo de atividade religiosa contemporânea no porto novo de Malpica – peregrinação de Nossa Senhora dos Avieiros, em 2018. A notícia pode ser consultada em:

<https://mediotejo.net/tejo-peregrinar-centenas-de-quilometros-tejo-abaixo-com-a-senhora-dos-avieiros>.



## EVIDÊNCIA 16

### “Alagar do Linho”

Embora o cultivo e preparação do linho estejam completamente extintos da aldeia (tendo finalizado por volta da década de 50), esta atividade representou uma importante atividade dos malpiqueiros. O linho era cultivado, preparado e tecido pelos populares, e, originalmente, era com o fio de linho que se faziam as rendas típicas da localidade.

Independentemente da qualidade do linho, a sua preparação obedece a um determinado número de tarefas bastante complexas e minuciosas: as voltas que o linho dá, no dizer do povo. Era em meados de maio, ou já em junho, que, após amadurecido, se procedia à colheita da planta; os manojos- porção de linho que cabe numa mão - eram amontoados ao sol, raízes para fora, baguilha para dentro, em cima de um panal e a cada monte chamava-se relheiro. **Estes permaneciam a secar até finais de julho, período após o qual, no fim de se sacudirem os manojos para extrair a semente, eram levados preferencialmente para o rio Tejo, para serem alagados** – o alagar do linho demoraria ou nove ou onze dias - indiferentemente, conquanto o alagar fosse feito em número ímpar de dias. Após o lagar, os manojos regressavam à aldeia, onde, no fim de secarem, se procedia, então - (...) à quebra da sua parte fibrosa, tarefa que compreendia duas fases: a primeira com o auxílio de uma maça (...), o linho era amaçado; a segunda era a tasca.

Retirado de:

**Correia**, Domingo Diogo: D’ Além Ponsul a Malpica do Tejo, uma viagem no património, 2022

Outras fontes bibliográficas secundárias:

**Salvado**, M. Adelaide Neto: Rendas de Malpica do Tejo, Museu de Francisco Tavares Proença Júnior, Castelo Branco, 1981

#### OBSERVAÇÃO

Sempre foi costume que o lagares do linho se fizessem no rio Tejo que, nos meses de verão, tinha um caudal maior do que o rio Ponsul. Para o efeito, os camponeses usavam os caminhos que agora se encontram fechados.



## **EVIDÊNCIA 17**

### Molhe do lado espanhol

No século XIX e XX várias foram as negociações entre Portugal e Espanha para a construção de uma ponte internacional. No século XIX os vizinhos de Hererra de Alcântara avançaram com uma estrada e com um molhe, para receber a ponte... que ainda hoje lá continua à espera.





## **EVIDÊNCIA 18**

### **Pandemia de Cólera Morbo**

A epidemia mais marcante em Malpica, no século XIX, foi a epidemia de Cólera Morbo. A doença é causada por uma bactéria (vibrião colérico) e a partir da Índia (vale do Ganges) propagou-se para a Rússia e, depois, para a Europa e América do Norte. A primeira vaga chegou a Castelo Branco a 28-08-1834, tendo desde logo sido tomadas algumas medidas profiláticas (maior limpeza do espaço urbano). A segunda vaga veio de Espanha, para o concelho, no outono de 1854.

Nessa altura, eram importantes e muito intensas as trocas comerciais entre Espanha e o distrito de Castelo Branco, pela barca do Tejo, nomeadamente “a importação de lãs espanholas para abastecimento das indústrias da Covilhã fazia-se, por esta altura, pelo porto de Malpica” (Salvado, 53). Assim, por ofício de 18-10-1854, é notificado o regedor de Malpica para colocar, em quarentena, durante 3 dias, todos os exportadores de lã, antes de seguirem para Castelo Branco. Temos também conhecimento que, em 1855, o pároco de Malpica dava notícias diárias, ao administrador do concelho, sobre o surto que atingia Ferreira – as cartas que seguiam para Castelo Branco “deveriam ser atravessadas por uma facada e defumadouros, levando o defumadouro algumas gotas de vinagre” (Salvado, 53).

A terceira vaga de cólera atinge o concelho em 1865, e a quarta vaga em 1884/1885. E foi, exatamente, durante a quarta vaga que se instalaram cordões sanitários em redor das freguesias mais atingidas, nas quais se incluía Malpica. Pelo verão, a doença grassava fortemente em Malpica e Monforte. Temos notícia que na época das ceifas de 1885, ocorreu a prisão de vários jornaleiros de Tinalhas e de Malpica, pois “era natural que ultrapassassem as barreiras que impediam de buscar trabalho necessário à sobrevivência das suas famílias” (Salvado, 58). **Foi, assim, estipulado, que os transgressores dos cordões sanitários deveriam ser isolados e, para esse efeito, em Malpica foi disponibilizada, pelo malpiqueiro Francisco Gardete, uma casa junto ao Tejo, um pouco a norte do porto. A responsabilidade da casa e dos transgressores estava a cargo do comandante das forças militares destacadas para o local e, para além da vigilância, também lhe competia fornecer a alimentação e outros artigos essenciais.**

Em agosto de 1890, o administrador do concelho participou ao regedor de Malpica que muitos espanhóis estavam a atravessar o Tejo para o porto de Malpica, seguindo pelas margens do rio até Vila Velha de Ródão. Não esqueçamos que as margens do Tejo eram servidas de extensos sirgadouros, caminhos bem traçados, para auxiliar a navegação de embarcações. Face a esta situação, o administrador do concelho pediu ao governo central uma força de soldados, para patrulhar a margem de Malpica.

Bibliografia

Retirado de:

**Correia**, Domingos Diogo, publicação online no grupo de Facebook Malpica do Tejo, a 8-8-2020

Bibliografia secundária:

**Martins**, Manuel Alfredo de Morais (2004): Castelo Branco – um século na vida da cidade 1830-1930, Vol. I, CMCB, 1.º ed., 2004, pp 251-254

**Salvado**, Maria Adelaide Neto (2010): “Medos e medidas profiláticas em tempos de cólera em Castelo Branco no século XIX” in Cadernos de Cultura: Medicina na Beira Interior da Pré-História ao Século XXI, n.º 24, pp 51-64

## EVIDÊNCIA 19

### Pesquisa de ouro no Tejo

A pesquisa de ouro no rio Tejo é bastante antiga, e “já Plínio Segundo, chamado o Velho, no cap. XXII do quarto livro da sua História Natural, refere que as areia deste rio são tão ricas e abundantes de ouro que os dos mais afamados rios do mundo” (Martins: 1986, 75). Assim, nas memórias paroquiais, aludidas anteriormente, informa-nos Frei Matias Pires da Gama, no ponto 16:

**“Os moradores do Arganil alguns anos vêm tirar ouro das suas areias.”**

De notar que estes moradores de Arganil, durante os meses de verão, e continuamente ao longo de séculos, se deslocavam para Malpica para exercerem a sua atividade junto aos portos de Malpica, utilizando os dois caminhos agora fechados.



## EVIDÊNCIA 20

### Inauguração do parque natural

A 4 de junho de 2000, após uma forte contestação das populações à criação do Parque Natural do Tejo Internacional - que receavam, quiçá justamente, que o regime especial de ordenamento implicasse muitas restrições e poucas vantagens - é assinalada em Malpica a criação do parque, pelo primeiro-ministro de então, Eng. António Guterres, e o ministro ambiente, José Sócrates. O caminho de terra batida foi alargado - e com isso a antiga caseta da guarda-fiscal foi soterrada. Tal como se refere na reportagem, foi alocado um barco público ao porto de Malpica, para fins de passeios turísticos e travessia para Herrera (barco "Tejo").

#### OBSERVAÇÃO

Se os caminhos não fossem públicos, como teria sido possível que o governo alargasse o caminho, implementasse um cais flutuante e adquirisse um barco de recreio para o porto de Malpica?



Consultar reportagem em:

<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/antonio-guterres-visita-o-parque-natural-do-tejo-internacional/>

## EVIDÊNCIA 21

### Posto da Guarda Fiscal – “A Caseta”



Posto da Guarda Fiscal nos anos 60 do séc. XX

Outrora, existiram em Malpica dois quartéis da Guarda-fiscal: na Barreira do Tejo - chamada a caseta - e na Rua Francisco Marques Diogo, que era a antiga Delegação da Alfândega, que constituía um posto sargento com maior número de efetivos. Estes postos foram criados em Malpica imediatamente a seguir à criação desta instituição, por ter uma área importantíssima de fronteira, com o fim de evitar o contrabando. A “caseta”, que se encontrava desocupada e sem cobertura há mais de 40 anos, acabou por ser soterrada aquando dos arranjos do caminho do Tejo, em 1999. No entanto, o terreno onde estava implementado é propriedade do Estado, e com acesso pelo caminho do Bradadouro. Como pode um particular fechar um caminho público de acesso às próprias propriedades do Estado?



Posto da Guarda Fiscal nos anos 70 do séc. XX



# CONSIDERAÇÕES GERAIS

---

O prolongamento da estrada de Malpica para o Tejo foi, durante muitos anos, considerado uma prioridade e esteve muitas vezes na agenda política, assim como a construção de uma ponte internacional. Nesse sentido se entende que, a 23 de novembro de 1885, a Junta Geral do Concelho de Castelo Branco tenha pedido a transferência de classe da estrada de Malpica, passando de municipal a nacional de 1.ª ordem (N18-8), com prolongamento ao Tejo e porto de Herrera de Alcântara. Em 1904, repete-se o pedido ao governo, de prolongamento de Malpica para o Tejo, por parte do governador civil de Castelo Branco. Em 1928, a Junta Autónoma de Estradas chega mesmo a votar e a aprovar uma verba de 1000 contos para esse efeito. No entanto, por motivos que desconhecemos, essa ligação nunca foi concluída. Após a construção da barragem de Cedillo, desde 1975, o nível das águas do rio subiu consideravelmente, criando um fosso quase intransponível entre as duas localidades raianas, sem que fossem tomadas quaisquer medidas compensatórias, de modo a assegurar um contacto frequente e profícuo entre as duas comunidades, como sempre aconteceu ao longo de séculos. O retomar desta ligação tem sido um desejo constante desde a década de 70, sem que tenha havido vontade política para satisfazer essas justas pretensões. De facto, as freguesias de Malpica do Tejo e Herrera de Alcantara foram totalmente prejudicadas pela criação artificial desta albufeira (já para não falar de Monforte da Beira, Rosmaninhal e Santiago de Alcantara), nas suas relações sociais, comerciais e culturais. Em mais de 40 anos de democracia, e em mais de 30 anos de integração de Portugal e Espanha na União Europeia, nunca houve um compromisso sério dos responsáveis políticos nacionais de compensar as populações e criar condições para o desenvolvimento das relações transfronteiriças nesta área. A título de exemplo, em 2000, após uma forte contestação das populações à criação do Parque Natural do Tejo Internacional - que receavam, quiçá justamente, que o regime especial de ordenamento implicasse muitas restrições e poucas vantagens - é assinalada em Malpica a criação do parque, pelo primeiro-ministro de então, Eng. António Guterres, e o ministro ambiente, José Sócrates. O caminho de terra batida foi alargado - e com isso a antiga caseta da guarda-fiscal foi soterrada - e foi alocado um barco público ao porto de Malpica, para fins de passeios turísticos e travessia para Herrera. Após a cerimónia oficial, o barco ficou atracado no porto, e acabou por ser levado, uma década mais tarde, para Vila Velha de

Ródão. Esta freguesia, que então não integrava o parque natural, que não tem qualquer fronteira com Espanha - apesar de o concelho ter cerca de 2 km de fronteira, mas a montante da barragem de Cedilho - e que já possui uma ponte rodoviária de ligação das margens do rio. Apesar de os malpiqueiros terem um forte espírito combativo na defesa dos seus direitos adquiridos, é pena que não tenham também esse espírito na reivindicação dos justos direitos que sempre lhe foram devidos, mas nunca atribuídos.

Depois de vários projetos, em 2013 a autarquia avançou com uma estrada de ligação para o Tejo, alcatroada, mas desde essa data que apenas se construiu o troço até ao Monte do Bradadouro. Algumas fontes de informação referiram que os proprietários do monte, aliás, os maiores proprietários na freguesia de Malpica, têm levantado toda a espécie de entraves na concretização do projeto. Referiram ainda que talvez devesse ser revisto este modelo de exploração agrícola, com predominância do eucalipto, de latifundiários ausentes, que não só em nada contribuem para o desenvolvimento da comunidade, como ainda são fonte de prejuízo para os interesses e direitos da comunidade.

A partir de 1945, esteve ainda projetada uma estrada nacional de ligação entre Perais e Segura (nacional n.º 355), com passagem próxima de Malpica (Perais – Monte Fidalgo – Malpica, monte Galisteu – Monforte – Alares – Segura). Apesar de essa estrada constar nalguns mapas, nunca saiu do papel.

Retirado de:

**Correia**, Domingo Diogo: D' Além Ponsul a Malpica do Tejo, uma viagem no património, 2022



**O projeto europeu  
não pode ser apenas  
alicerçado em  
aerportos. Tem de ser  
também alicerçado em  
pontes.**

**É de elementar justiça para  
os povos do interior.**

#### **ANEXOS**

Manuel Alfredo de Moraes Martins (1986): Malpica do Tejo – Terra pobre, povo nobre. Dissertação de Doutoramento, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1986, pp. 42 a 77

- O Tejo como fonte de comunicação;
- O Tejo como fonte de energia;
- A barca de passagem do Tejo;