

**UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS**



**A 1ª E A 2ª LINHAS DE TORRES:
A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO
E O TURISMO CULTURAL**

Marco António do Carmo Gomes Noivo

**MESTRADO EM ARTE,
PATRIMÓNIO E TEORIA DO RESTAURO**

FEVEREIRO DE 2010

**UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS**



**A 1ª E A 2ª LINHAS DE TORRES:
A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO
E O TURISMO CULTURAL**

Marco António do Carmo Gomes Noivo

**DISSERTAÇÃO ORIENTADA PELO
PROFESSOR DOUTOR FILIPE THEMUDO BARATA
E CO-ORIENTADA PELO
PROFESSOR DOUTOR VITOR SERRÃO**

**MESTRADO EM ARTE,
PATRIMÓNIO E TEORIA DO RESTAURO**

FEVEREIRO DE 2010

AGRADECIMENTOS

Desejo expressar um agradecimento especial ao Senhor Professor Doutor Filipe Themudo Barata, meu Orientador, pela disponibilidade imediata e interesse em acompanhar mais esta etapa da minha formação académica. Agradeço-lhe as palavras de incentivo, as orientações e os esforços que me ajudaram a completar esta investigação. Apresento também os meus sinceros agradecimentos ao Senhor Professor Doutor Vítor Serrão, meu co-orientador, pelo entusiasmo, dedicação, validação e rigor, pelas perspectivas tão necessárias da História da Arte e por me ter lisonjeado e honrado em ter aceite como co-orientando. Ao Coronel Francisco Sousa Lobo que me presenteou com a sua companhia e entusiasmo raro quando, há 10 anos atrás, ninguém olhava para as Linhas. Desde então e até agora, temos redescoberto um pedacinho da História. Agradeço-lhe por me ajudar a ver mais além.

Ao Senhor João Perestrello que muito me honra com a confiança, amizade e apreço, disponibilizando-me a sua riquíssima biblioteca e possibilitando-me o estudo directo nas fontes originais dos autores principais. Caso raro e notável de dedicação ao saber e à História Militar.

Aos meus pais, António Filipe e Maria Antónia pelo apoio incondicional. Que se possam orgulhar do meu trabalho.

À Rita, cujo coração generoso, me ajudou, deu força e incentivo. Sem ela as Linhas teriam colapsado face ao tempo.

Às filhotas Beatriz e Leonor, que este possa ser um exemplo de sacrifício, dedicação e de conquista e que, por essa via, entendam as muitas horas em que não pude ir brincar convosco.

A todos vós que me ajudasteis e preencheis de ânimo, que este estudo vos seja útil.

ABSTRACT

Em 2010, e na celebração dos 200 anos sobre a construção das Linhas de Torres, este nosso trabalho vem à redescoberta da Memória e do Património Militar da 1ª e 2ª Linhas a Norte de Lisboa: os 154 fortes e redutos e as defesas acessórias construídas de Novembro de 1809 a 1812.

Principiámos pela análise das fontes originais, de autores portugueses, ingleses e franceses, com o objectivo de constituir uma base de estudo actualizada.

As Linhas apresentam um variado tipo de construções militares, abarcando obras de carácter permanente, semi-permanente e até mesmo efémeras. Restam 111 fortes dos 141 construídos na 1ª e 2ª Linha. O nosso estudo seleccionou e analisou 107 obras militares existentes.

Observámos as origens e os processos construtivos e pudemos identificar o enquadramento na tipologia das fortificações de campanha e de cerco. Observou-se uma singular adaptabilidade da engenharia militar ao relevo e à sua transformação, garantindo ao conjunto defensivo, por meio da artilharia, o domínio de todas as vias e penetrantes que acediam a Lisboa.

O verdadeiro desafio foi entrar na mente do engenheiro militar que construía o reduto, levando-nos a explorar a estrutura da obra e a identificar a sua operacionalidade.

Concebemos a Ficha de Levantamento de Obra apropriada ao Forte das Linhas de Torres. Analisa-o segundo princípios de investigação da História da Arte e, conseqüentemente potencia-o como elemento chave para o Turismo Cultural, a revitalização do Património e a sua Sustentabilidade.

Finalmente, usando as capacidades do *Google Earth*, agregámos em 2 Rotas Culturais, 72 pontos de interesse que redescobrem o Património da 1ª e 2ª Linha. Indo além dos Fortes e Redutos, explora também as Vias Militares, obstáculos e defesas acessórias da Arte da Engenharia Militar, Campos de Batalha e locais que guardam a memória da História das Linhas de Torres. Conjuntamente, vimos propor o *Living History* e as recriações históricas como iniciativas que exploram a vivência, a interacção e o despertar da História.

PALAVRAS-CHAVE

LINHAS DE TORRES – 1ª E 2ª LINHAS – FORTIFICAÇÕES DE CAMPANHA
– ROTAS CULTURAIS – LIVING HISTORY

ABSTRACT

In 2010, with the 200 years celebration of the Lines of Torres construction, we present a study that rediscovers the memory and the Military Heritage of the 1st and 2nd lines to the north of Lisbon: the 154 Forts and Redoubts fortified by other defenses constructed between November 1809 and 1812.

We started by collecting and reviewing the original bibliography from Portuguese, English and French, with the aim of forming an update base study.

The Defensive Lines have several types of military works, from permanent, semi-permanent and ephemeral Field Fortifications. From the 141 built in the 1st and 2nd Line, only 111 survived. In our research we have analysed 107 existing forts.

We observed the models and construction processes, and identified the British typology of fieldworks used on campaign and siege fortifications. Military engineers organized a remarkable adaptability of natural landscape and its transformation, ensuring the defensive through the artillery power, and blocking all roads and ways that accessed Lisbon.

The real challenge was getting into the mind of the military engineer who built the fort, leading us to explore the structure of the fortified work and identify its operation.

We designed a survey sheet suitable to the Fort of Lines of Torres and its characteristics. It gathers data according to principles based in Art History Methodology and thus enhances it as a key to Cultural Tourism, the revitalization of heritage and its sustainability.

Finally, using the capabilities of Google Earth, we have created 2 Cultural Routes with 72 selected Points of Interest, rediscovering the heritage of the 1st and 2nd Lines. It's far more than just forts and redoubts, military roads, barriers and defenses used in the Military Engineering Art, battlefields and places where the memory of the Lines of Torres are evoked.

At the same time, we propose the Living History and the re-enactment as an initiative that explores the experience, the interaction and the awakening of history.

KEY WORDS

LINES OF TORRES VEDRAS – 1ª AND 2ª DEFENSIVE LINES –
FIELD FORTIFICATIONS – CULTURAL ROUTES – LIVING HISTORY

Índice

AGRADECIMENTOS.....	3
ABSTRACT.....	4
INTRODUÇÃO	9
METODOLOGIAS E PROBLEMÁTICAS	13
ESTADO DA ARTE.....	18
BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA.....	25
1. AS LINHAS DE TORRES - DO PLANEAMENTO À OPERACIONALIDADE.....	27
1.1. ANTES DO PLANEAMENTO – ESTRATÉGIAS, ESTUDOS E PLANOS DE DEFESA.....	27
1.2. A ACÇÃO DE NEVES COSTA PARA A CONSTRUÇÃO E MEMÓRIA DAS LINHAS.....	33
1.3. O PLANEAMENTO E A CONSTRUÇÃO DAS LINHAS.....	37
2. O PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO DAS LINHAS DE TORRES	46
2.1. DESCRIÇÃO DA 1ª E DA 2ª LINHA.....	46
2.2. A OPERACIONALIDADE MILITAR.....	51
2.2.1. AS FORÇAS EM COMBATE	51
2.2.2. A DISPOSIÇÃO DAS FORÇAS NAS LINHAS DE TORRES	52
2.2.3. APÓS A RETIRADA DE MASSENA	53
2.3. CARACTERIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS, DAS OBRAS MILITARES E SUA OPERACIONALIDADE	54
2.4. O FORTE E OS ELEMENTOS QUE O CONSTITUEM	63
2.5. OBSTÁCULOS À PROGRESSÃO: ESTRUTURAS DA ARTE DE ENGENHARIA.....	84
2.6. CRONOLOGIA DAS LINHAS	88
3. A 1ª E 2ª LINHA DE DEFESA E UMA NOVA METODOLOGIA PARA O SEU LEVANTAMENTO PATRIMONIAL.....	90
3.1. CONTEÚDO DA FICHA DE LEVANTAMENTO DE OBRA	91
3.2. APLICAÇÃO DA FICHA DE LEVANTAMENTO DE OBRA.....	93
4. A 1ª E A 2ª LINHAS DE TORRES: 2 ROTAS CULTURAIS.....	99
4.1. ROTA CULTURAL DA 1ª LINHA.....	105
ENTRE O TEJO E O MAR - DE ALHANDRA AO SIZANDRO.....	105
4.2. ROTA CULTURAL DA 2ª LINHA.....	107
A LINHA PRINCIPAL – DA PÓVOA DE SANTA IRIA A RIBAMAR	107
CONCLUSÃO	109
FONTES E BIBLIOGRAFIA	114

“Os povos incultos destroem o seu passado, os povos cultos protegem-no”.

A invocação da memória do nosso património histórico leva-nos à certeza de que só conseguimos proteger o que conhecemos.

INTRODUÇÃO

O trabalho que elaborámos tem como Título A 1ª E A 2ª LINHAS DE TORRES: A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO E O TURISMO CULTURAL e é a dissertação da Tese de Mestrado em Arte, Património e Teoria do Restauro a apresentar à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Em 2010 celebram-se 200 anos sobre a construção das Linhas de Torres Vedras e o momento em que se decidiu na Península de Lisboa a sorte da Península Ibérica.

Se Massena tivesse penetrado nas Linhas, teria conquistado Lisboa e, forçando a retirada do exército inglês, tomaria a Base de Operações Aliada da Guerra Peninsular. Em 1812, Wellington dispôs o Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa, composto por 178 fortes. Incluíam as 2 Linhas a Norte de Lisboa (141 fortes), a Linha de Oeiras (13 fortes), a Linha de Almada (17 fortes) e a Linha de Setúbal (7 fortes).

Pretendemos desenvolver a temática das Linhas de Torres e o Turismo Cultural, investigando o Património construído da 1ª e 2ª Linhas Defensivas a Norte de Lisboa. Objectivamente, procuraremos constituir uma análise pela memória da paisagem cultural e da guerra, e projectar o Turismo Cultural como promotor do património, da sua salvaguarda e revitalização.

Para além do bicentenário da construção destas obras monumentais, acreditamos ser oportuno um estudo actual que incida sobre as Linhas de Torres e avalie as dinâmicas do Turismo Cultural na vertente das Rotas Culturais que vimos propor.

Esta perspectiva, orientada pelas premissas¹ do Turismo Cultural, é necessária como complemento ao já existente estudo histórico sobre este conjunto patrimonial. Importa referir a oportunidade que a sua redescoberta nos traz como arquétipo do Turismo Cultural e a sua leitura e entendimento à luz da História da Arte e da sustentabilidade do Património.

A justificação para a escolha deste tema tem fundamento pessoal e profissional. Os fortes das Linhas de Torres e todo período napoleónico sempre exerceram fascínio e uma oportunidade para descobrir um património da história militar portuguesa e europeia que ainda poucos conhecem. O facto de viver na Malveira não é alheio a este nosso interesse. À distância da janela e a menos de 1000 m temos o Forte da Feira, o Forte do Matoutinho, o Forte de Santa Maria, o destruído Forte do Moinho Velho e o Forte da Quinta do Estrangeiro. O interesse pessoal conduziu a investigações no passado que levaram à redescoberta e recuperação do Forte da Feira.

Ao longo da nossa profissão de Guia-Intérprete de Turismo, as Linhas de Torres têm sido parte integrante de produtos turísticos e a atracção de muitas visitas guiadas. A história deu-nos uma oportunidade preciosa de podermos explorar um teatro de guerra, três invasões francesas, um Património construído único e uma memória colectiva ainda tão presente. Ainda é mais relevante quando consideramos todos os povos que aqui

¹ Premissas do Turismo Cultural que, numa interpretação nossa e muito própria, se baseiam em: Conhecer, Preservar, Divulgar e Vivenciar.

lutaram há precisamente 200 anos: portugueses, ingleses, espanhóis, escoceses, alemães, irlandeses, galeses, franceses, etc. Negligenciar este impacto no fenómeno turístico actual e futuro é votar as linhas a uma efémera comemoração do centenário.

O percurso enveredado pela História da Arte e pelo estudo do Património, permitiu-nos construir e consolidar a percepção sobre a necessidade de um estudo académico sobre as Linhas de Torres e o Turismo Cultural.

O móbil desta pesquisa nasce também de constatações obtidas na análise das principais fontes documentais que exploram o Património Histórico e Cultural, a memória presente e os projectos para a sustentação da memória futura. Os respectivos autores são essenciais para a compreensão das Linhas de Torres, porém, são superficiais na caracterização do edificado e repetem-se, não pela ausência de outras fontes, mas porque se partia do princípio de que a relevância deste mesmo património podia ser resumida a uma página. Talvez se deva à invencibilidade das Linhas a razão do seu esquecimento. Porventura, teriam uma maior sonoridade na História se tivessem sido conquistadas pelos franceses ou sido palco de uma grande batalha. A vitória das Linhas de Torres e a sua eficácia militar tê-las-á relevado para um plano secundário, afastando-as dos grandes momentos da história militar europeia.

Assumimos a missão de conhecer primeiro para melhor defender e divulgar sempre.

Assim, temos por objectivo maior, constituir a pesquisa sobre a 1ª e a 2ª Linha do Sistema Defensivo a Norte da Cidade de Lisboa, também conhecidas tradicionalmente como *As Linhas de Torres Vedras* ou por 1ª e 2ª Linhas de Torres².

A dimensão deste riquíssimo Património força-nos a incidir a investigação apenas nas duas primeiras Linhas. Existe não obstante, uma razão não menos basilar: são estas as mais bem preservadas, as que beneficiam de uma presença mais física no terreno e a maior viabilidade como recurso turístico. Justificam desta forma, o seu estudo em particular. Projectamos e remetemos para os estudos de 3º ciclo a oportunidade de concretizar a investigação por inteiro, abarcando a 3ª linha, os Altos de Almada e a Linha de Setúbal.

Estruturalmente e numa linha de investigação predefinida, excluem-se deste nosso trabalho a Linha de Oeiras (cuja função não era proteger Lisboa mas sim o local de embarque de um exército em retirada), os fortes dos Altos de Almada - Costa da Caparica, e as fortificações de Setúbal. A totalidade deste conjunto, é por nós entendida como o Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa, incluindo portanto as linhas defensivas a Norte e a Sul de Lisboa.

Entendemos limitar a nossa investigação a um período cronológico que incide sobre a actividade das Linhas, ou seja entre 1809 e 1814. No entanto, pelas evidências históricas, documentos e bibliografia consultada, temos as Linhas de Torres operacionais durante os 40 anos seguintes à sua construção. Ao longo do século XIX continuou a existir a preocupação do Exército em manter e preservar as estruturas e obras defensivas. Em 1814 e posteriormente em 1818, a artilharia é recolhida das Linhas e passa a existir apenas uma manutenção fortuita.

² Vide Ilustração 5, p.103.

Em 1895 é feito por José Guedes Vilhegas Quinhones de Mattos Cabral um levantamento do estado da 1ª Linha, cujos desenhos dos fortes evidenciam um claro abandono e ruína generalizada.

Para uma investigação mais fundamentada, trabalhámos preferencialmente a Cartografia Militar do início do século XIX, com cartas originais e coevas da operacionalidade das linhas e de todo o Sistema Defensivo (1809 – 1814 – 1818), nunca deixando de as confrontar com as cartas actuais, para poder validar, com rigor, a identificação das obras militares.

Em concreto, o nosso contributo não é tanto o levantamento patrimonial das Linhas Defensivas, mas, primeiramente a sua caracterização e reconhecimento, e posteriormente a sua análise, segundo critérios por nós estabelecidos. No mesmo sentido, não é nossa pretensão uma investigação histórica profunda sobre o tema.

À luz da História da Arte, ciência auxiliar da História que promove a interdisciplinaridade e o conhecimento orientado por vários saberes, definimos uma abordagem exploradora de três vias, que beneficiam o estudo das Linhas e a sua divulgação e sustentabilidade através do Turismo Cultural.

Traduzem-se nas três partes que constituem o nosso trabalho:

A 1ª parte refere-se ao planeamento, construção e à caracterização do Património das Linhas de Torres. Abordámos o planeamento e o fundamento estratégico pensado por Arthur Wellesley, duque de Wellington, comandante dos exércitos aliados de Inglaterra e Portugal. Analisámos a controvérsia em redor da sua autoria e em particular os contributos para a sua estruturação. Não pudemos falar das Linhas de Torres, nem da concepção do Sistema Defensivo de Lisboa, sem explorar o notável e determinante contributo do engenheiro militar português José Maria das Neves Costa. Em particular, é o responsável pela cartografia, levantamento topográfico e o reconhecimento das vantagens e desvantagens do terreno a norte de Lisboa. Conhecimento esse que Wellington utilizou (apesar de dizer o contrário), como pudemos aferir, ao comparar os estudos do terreno de Neves Costa, com os que foram posteriormente aplicados pelos construtores em absoluto das Linhas.

A edificação no terreno das directivas que Wellington define no seu memorando de 20 de Outubro de 1809 – a estratégia de defesa de Portugal -, é feita integralmente sob a projecção e a direcção do Comandante do Corpo de Engenheiros Inglêss, Tenente Coronel Richard Fletcher e, quando em Junho do mesmo ano este é enviado para a fronteira com a missão (que lhe será fatal) de acompanhar o exército, é o seu subordinado directo, Capitão John Thomas Jones que assume a direcção das obras e melhoramento das Linhas. Explorámos as fases de edificação e clarificámos a origem dos modelos construtivos, onde assinalámos a aplicação dos tratados de engenharia ingleses na fortificação de campanha. É um estudo que nos parece inédito, porquanto não detectámos nenhum em paralelo.

A investigação incidiu na documentação que nos podia fornecer dados concretos sobre a tipologia da Obra Militar, para que, fundamentados nos tratados da Arte de Fortificar, pudéssemos caracterizar, reconhecer e reconstruir as estruturas militares que compõem as Linhas de Torres.

Traduziu-se esse estudo no levantamento de todos os constituintes do Forte das Linhas de Torres, uma visão bem mais completa e que resultou da análise apurada em trabalho de campo e a confrontação com a documentação.

Foi-nos permitido aferir da versatilidade e da adequação destas estruturas ao terreno, um dos pilares deste sistema defensivo.

Na 2ª parte, vimos propor a aplicação de uma *Ficha de Levantamento de Obra*.

É um modelo especial para o levantamento deste Património tão singular e um instrumento para a preservação, conhecimento e distinção das obras militares. Vem definir também parâmetros que demonstram a sua relevância como recurso turístico.

Agora, como nunca, o Património Histórico Militar é estudado e avaliado com o objectivo da sua revitalização e sustentabilidade através do Turismo Cultural.

Nesse sentido, definimos na 3ª parte o que acreditamos ser uma visão integrada e inovadora, traduzindo-se na proposta de duas Rotas Culturais onde as recriações históricas serão defendidas como agentes dinamizadores das Linhas de Torres:

A Rota Cultural da 1ª Linha, Entre o Tejo e o mar - de Alhandra ao Sizandro, com 36 pontos de interesse, e que estão numerados desde o ponto 1-FT3 Boavista³ ao ponto 36-FT113 Foz do Sizandro.

A Rota Cultural da 2ª Linha, A Linha Principal – da Póvoa de Santa Iria a Ribamar, com 36 pontos de interesse, e que estão numerados desde o ponto 1-FT35 Quintela Pequeno ao ponto 36-FT97 São Julião.

Constituíram-se as Rotas Culturais como um levantamento do Património, identificando e dando a conhecer a diversidade e a dimensão de tantas obras Militares. Em particular, identificámos, localizámos e caracterizámos Estruturas Fortificadas (Fortes, Redutos, Baterias, Entrincheiramentos), Obstáculos e Armadilhas da Arte da Engenharia (Abatizes, Escarpamentos, Covas-de-lobo, Represamentos), Campos de Batalha e de Combate, Quartéis-generais e locais de grande relevância histórica e militar.

O modelo de apresentação de ambas as Rotas, é um reflexo da importância que damos à Coordenada Geográfica para localização e identificação de cada Ponto de Interesse numerado. Como se pretende acima de tudo divulgar este Património na forma mais prática, utilizámos o programa *Google Earth* de acesso livre na *Internet*.

Para acompanhar cada Ponto de Interesse inserido na Rota Cultural, construímos uma ficha simplificada da *Ficha de Levantamento de Obra*. A dimensão desse nosso trabalho, fez-nos remeter para os Apêndices, as Rotas e respectivas Fichas com a devida informação.

Estrutura-se agora um novo ciclo de vida para as Linhas de Torres, porventura mais consciente do seu valor histórico ao nível nacional e internacional.

Movem-se agora as vontades, que durante tanto tempo, viraram as costas às Linhas de Torres. A nível pessoal foi desde sempre um tema que nos suscitou interesse. É muito gratificante encontrar hoje a dedicação de tantos a este Património. Mudaram-se as vontades. Assim possamos, através do nosso trabalho, transmitir aos mais novos uma herança melhorada ao invés da que recebemos.

³ 1-FT3 Boavista, deve ler-se: 1º Ponto de Interesse da Rota, Forte nº 3, Forte da Boavista.

METODOLOGIAS E PROBLEMÁTICAS

O estudo que aqui apresentamos sobre as Linhas de Torres Vedras tem, por objectivo geral, caracterizar e propor instrumentos que se destinam a potenciar, em duas áreas, o Património Histórico e Cultural da 1ª e 2ª Linhas de Torres: A *Ficha de Levantamento de Obra* visa melhorar a inventariação e a caracterização do edificado; As Rotas Culturais apostam na dinamização da memória das Linhas e na sustentabilidade do Turismo Cultural.

A investigação histórica que realizámos estabeleceu o conteúdo da *Ficha de Levantamento de Obra*, operacionalidade que pretendemos vir redefinir a leitura individual da Obra Militar e a sua potencialidade turística.

Essa mesma investigação fundamenta a apologia de um novo Produto Turístico denominado Living History, promotor das recriações históricas e da sustentabilidade.

A análise à Cartografia original e coeva das Linhas de Torres, vem permitir o reconhecimento do edificado e a identificação das vias militares que servirão de corredores para os percursos que as Rotas contemplam. O estudo e selecção destes elementos tão específicos conduziu-nos à consciencialização do seu valor iconográfico e aliciou-nos para uma leitura que, baseada na História da Arte, projecta futuramente a análise e a redescoberta da cartografia militar.

O objectivo primeiro consistiu na recolha, leitura, análise e comparação das fontes, permitindo-nos construir o Estado da Arte e, simultaneamente, aprofundar as questões sobre a origem e a caracterização do Património construído na 1ª e 2ª Linhas. O que se construiu? O que caracteriza o forte das Linhas de Torres? Quais as suas estruturas e qual é a respectiva operacionalidade e missão militar? A resposta a estas questões é expressa na construção da *Ficha de Levantamento de Obra*. Constitui uma ferramenta que vem completar e colmatar uma lacuna que sempre observámos nas fontes e que consistia numa visão global e generalizada das obras militares, perdendo-se o reconhecimento da singularidade que cada obra tem e, por inerência, a sua relevância como atractivo histórico, turístico e cultural.

Iniciámos o nosso estudo fazendo a inventariação das fontes e da bibliografia, dos arquivos nacionais e militares, museus e colecções, que revelassem o Património material e imaterial das Linhas de Torres. Localizámos iconografia e cartografia, bibliografia de memórias, compilações militares e narrativas da época, sínteses, artigos, trabalhos científicos, seleccionando sempre que possível entre autores nacionais e estrangeiros.

Reunimos um acervo documental que nos permitisse também uma visão actual das Linhas, onde o elemento sujeito à metodologia de investigação fosse, sempre que possível, o documento original. Em consequência, identificámos autores de várias épocas e de perspectivas diferentes. Particularmente, procurámos analisar com maior detalhe as obras e memórias de J. M. Neves Costa, John Thomas Jones, Richard Fletcher, Charles Oman, Cardoso Dias, Francisco Eduardo Baptista, Cláudio de Chaby, André Melícias, Norris & Bremner, John Grehan, Jaques Pelet, Donald .D. Horward, Francisco Sousa Lobo, referindo apenas algumas das fontes mais correntes.

Pesquisámos os arquivos que mantêm espólio sobre as Linhas de Torres e Cartografia relacionada. Principalmente, seleccionámos a Biblioteca Nacional de Lisboa e a sua Mapoteca, o Arquivo Histórico Militar e a sua Cartoteca, o Instituto Geográfico do Exército, a Direcção de Infra-Estruturas do Exército, o Museu Militar do Buçaco, o Museu Municipal de Torres Vedras Leonel Trindade e, finalmente, o Arquivo do Museu Militar de Lisboa. Analisámos ainda no formato digital a bibliografia respeitante ao nosso tema e que pudemos ter acesso no Royal Engineers Museum & Library, no National Archives of Kew (Inglaterra), e no Archive Historique de l'Armée (França – Vincennes).

Com esta primeira análise, aprimorámos os objectivos deste nosso trabalho e levou-nos a constatar que a bibliografia existente assenta nas duas principais obras do engenheiro militar Inglês John Thomas Jones. É um facto que constituiu uma das melhores fontes, porque efectivamente, é o seu autor material. Acreditamos porém, que a recorrência ao seu conteúdo vicia a leitura das Linhas de Torres. Por isso mesmo, procurámos as interpretações, críticas e as definições estabelecidas pelo Major do Real Corpo de Engenheiros Português José Maria das Neves Costa, do Major Engenheiro João Leite Brandão e do Capitão Eng.º Manuel José Dias Cardoso, intérpretes da operacionalidade das Linhas Defensivas. Com o mesmo propósito, analisámos os manuais e os tratados da arte de fortificar, usados no início do século XIX. Qual a origem do modelo construtivo das Linhas de Torres, era uma questão que se colocava e que pretendemos ajudar a esclarecer com este nosso contributo.

Verificámos que, apesar de existir uma longa tradição e um real reconhecimento das capacidades do engenheiro militar português, foram os tratados de engenharia militar inglesa que definiram os modelos, componentes e métodos de construção das Linhas de Torres. Pudemos comprová-lo analisando o edificado no terreno e as definições do Engenheiro Chefe Coronel Richard Fletcher (C. R. E. - Corps of Royal Engineers) e do Capitão John T. Jones (C. R. E.), comparando o resultado com o disposto nos dois principais tratados: o do Tenente-Coronel do C. R. E., C. W. Pasley, de 1829⁴, e o do Capitão do C. R. E., J. S. Macaulay, de 1834⁵. Ambos, apesar de serem de publicação posterior, reflectem as regras e modelos construtivos aplicados já no período das invasões francesas.

A metodologia aplicada baseou-se na pesquisa directa e indirecta (por via digital) nas fontes reais ou documentais que já se elaboraram versando esta temática.

A favor do rigor histórico, usámos de algum cuidado na leitura e interpretação das várias fontes documentais, respeitando as visões de época e não deixando de pensar no formato mais parcial com que a temática das Linhas é abordada pelos muitos e variados autores. Referimos, no entanto, que existe uma densa bibliografia sobre as Guerras Peninsulares, mas superficial na abordagem às Linhas de Torres. Apoiam-se, invariavelmente, nas mesmas fontes que sempre escreveram sobre as Linhas e que são,

⁴ Lieut.-Col. C. W. Pasley, *Rules, chiefly deduced from experiment, for conducting the Pratical Operations of a Siege*, 1829.

⁵ Capt. J. S. Macaulay, *A treatise on Field Fortification and other subjects connected with the duties of the field engineer*, 1834.

oportunamente, favoráveis a uma visão Britânica. Nomeadamente, Charles Oman, John Thomas Jones, Donald D. Horward, Jean Pelet-Clozeau e W. Napier.

Quanto à pesquisa no terreno, empregámos o recurso à observação directa da realidade através da análise dos modelos construtivos e comparação com o edificado. Com esse objectivo, foram realizadas visitas de campo ao longo dos últimos 3 anos e percorridas principalmente a 1ª e 2ª Linha. Foi-nos assim permitido ir registando a evolução e ruína de grande parte das fortificações e restantes obras; testemunhar restauros e intervenções de manutenção e de preservação das estruturas. De igual forma, percorremos as vias militares e as acessibilidades aos fortes, quartéis-generais, zonas onde existiram obstáculos e defesas acessórias. Foram localizados e interpretados os campos de Batalha e locais de escaramuça/combate, com o objectivo de perceber a evolução das forças beligerantes e o que ainda serve de referência quando analisamos os documentos históricos.

Finalmente, foi também examinado em detalhe o Plano desenvolvido pela Plataforma Intermunicipal das Linhas de Torres (PILT). É um projecto integrado de Salvaguarda, Recuperação e Valorização das Linhas de Torres, que consiste na recuperação parcial da parte mais significativa do sistema de fortificações militares de campanha.

A comemoração do Bicentenário das Linhas de Torres, em 2010, constituirá o momento alto de visibilidade, divulgação e fruição deste património militar. Os Municípios detentores desta herança colectiva, Arruda dos Vinhos, Loures, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Vila Franca de Xira, decidiram constituir esta Plataforma Intermunicipal para a Gestão da Rota Histórica das Linhas Defensivas de Torres Vedras.

A abordagem a esta iniciativa visa perceber que novas acções irão ser implementadas para revitalizar e reconstruir a memória das Linhas e o seu património, e ao mesmo tempo, perceber quais serão as acções no âmbito do Turismo Cultural.

A consciencialização e a experiência adquirida no âmbito da nossa actividade profissional sugere-nos a grande valorização que o mercado turístico dará ao Turismo Cultural e ao nicho de mercado que procura a história militar do período napoleónico. Por essa razão, pretendemos defender a criação de duas Rotas Culturais, respectivamente na 1ª e 2ª Linha, implicando os recursos turísticos que o nosso estudo identificou através da análise da Cartografia e da *Ficha de Levantamento de Obra*. Definimos individualmente os pontos de interesse turístico mais relevantes e singulares, através de uma *Ficha* simplificada com base na que apresentámos no capítulo 4.

No que concerne ao formato de apresentação, explorámos como ferramenta preferencial o *Google Earth* e as coordenadas geográficas que recolhemos com o objectivo de facilitar o acesso à informação e a sua livre divulgação. Exibimos no presente corpus, mas de forma introdutória, ambas as Rotas na Ilustração 6, a Rota da 1ª Linha na Ilustração 7 e a Rota da 2ª Linha na Ilustração 8. Remetemos a totalidade desse nosso trabalho para os Apêndices, no qual as duas Rotas se encontram na Ilustração 1, a Rota da 1ª Linha nas Ilustrações 2, 3 e 4 e a Rota da 2ª Linha nas Ilustrações 5, 6, 7 e 8.

Cada ficha apresenta uma imagem captada no *Google Earth* no ano de 2007 e, quando se trata de um reduto, uma planta individual, recolhida no Arquivo Digital da Direcção de Infra-estruturas do Exército (SIDCARTA). Essas plantas referentes à 1ª e à 2ª Linha

foram feitas ou em 1810 pelo Major Brandão de Sousa e pelo Major Lourenço Homem de Cunha D'Eça⁶ ou em 1895 por José Guedes Vilhegas Quinhones de Mattos Cabral. Em qualquer dos casos fazemos sempre indicação da referência a que corresponde a planta. Chamamos a atenção para a coleção de anexos⁷ onde foram incluídas plantas de 1810 da autoria do Major Brandão de Sousa e que, como termo comparativo, são de grande utilidade para perceber a configuração das obras militares originais e as que chegaram aos nossos dias.

Como legenda das imagens onde se identificam os Pontos de Interesse Turístico das Rotas Culturais, importa registar que a 1ª Linha é mostrada com ícones vermelhos, assinalados pelo número 1. A 2ª Linha apresenta-se com ícones cor-de-laranja e estão assinalados pelo número 2. Os pontos que pertencem às Rotas têm ícones mais clareados e os que não pertencem à Rota e que apenas identificam obras militares, são num tom mais escuro. Estes, em particular, têm a fórmula FT-125, correspondendo ao Forte nº 125.

A numeração dos pontos é sucessiva, crescente, e evolui do Tejo para o mar, respectivamente.

Para a concepção das Rotas e identificação dos Pontos de Interesse Turístico, aplicámos o método e processo que passamos a descrever:

1. Nas fontes e bibliografia fizemos o levantamento dos pontos que achámos adequados e concordantes com os seguintes critérios por nós definidos e que obedecem à exequibilidade turística e valor patrimonial:
 - O acesso ao local e a sua identificação.
 - O estado de preservação e o reconhecimento da obra militar.
 - A particularidade da estrutura e/ou dos seus constituintes.
 - A diversidade nas obras militares (fortes, redutos, baterias, escarpamentos, estradas militares, campos de batalha, Quartéis-generais, etc.).
 - Importantes e recentes descobertas arqueológicas.
 - Relevância para um determinado momento ou facto histórico.
2. Localizámos e identificámos cada um desses pontos, aferindo e analisando a inclusão de outros que suscitavam interesse. Para esse efeito usámos a carta militar da autoria de John Thomas Jones⁸ “*Ground in front of Lisbon converted into Lines by Lord Wellington in 1810*”.

⁶ Ten. Cor. Cunha D' Eça, & Major Brandão de Sousa, *Linhas de Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações*, 1810.

⁷ Vide Apêndices e Anexos, do Anexo 8 p. 97 ao Anexo 27 p.116.

⁸ Colonel Sir John T. Jones, *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, pub. Private circulatory, 1829, plate 19. O mapa em referência é essencial para o acompanhamento deste trabalho e encontra-se no Corpus II – Apêndices e Anexos, Anexo 31 da p.135 à p.138.

3. Comparámos o resultado da localização e a identificação do Ponto de Interesse (quando de uma obra militar se tratasse) na obra de Norris & Bremner⁹, na que é por nós entendida como a melhor listagem dos fortes das Linhas que encontrámos impressa e que se encontra em anexo.
4. Completámos o conhecimento sobre esse Ponto, comparando e confrontando as informações presentes nas obras de Lourenço Homem da Cunha D'Eça e Brandão de Sousa, Francisco Eduardo Baptista e Victoriano César¹⁰.
5. Identificámos seguidamente a planta da obra militar. Recolhemo-las através do Programa SIDCARTA do Instituto Geográfico do Exército e da Direcção de Serviços de Engenharia, na obra de Cunha D'Eça e de Brandão de Sousa¹¹ as referentes a 1810, as de 1895 por José Guedes Vilhegas Quinhones de Mattos Cabral. Chamamos a atenção para os autores das plantas individuais que acompanham cada ficha de Ponto de Interesse: as que principiam por 3 (3303-3-40) são da autoria de Cunha D'Eça e as que principiam por 8 (8089-5-71-79) são da autoria de Mattos Cabral.
6. Localizámos no *Google Earth* a posição do Ponto de Interesse, recolhendo as coordenadas geográficas e uma imagem entre os 500 e 650 m de altitude.
7. A informação é então inserida na respectiva ficha individual que se encontra nos Apêndices. Resulta num total de 36 pontos para cada uma das Rotas.

O resultado desta investigação é o conteúdo de cada uma das Rota que apresentamos.

A aplicação do *Living History* como produto turístico baseado na Recriação Histórica é um factor atractivo que pretendemos promover, aproveitando a oportunidade da celebração dos 200 anos das Linhas de Torres. Tentámos perceber que tipo de acções e de iniciativas poderiam fomentar a sustentabilidade deste Património. Analisámos o impacto criado pelas Recriações Históricas das Batalhas da Roliça e do Vimeiro que decorreram em Agosto de 2007, comparando com o fenómeno das Feiras Medievais como factor de atracção turística e grande gerador de fluxos. Internacionalmente as reconstituições históricas são mais que um fenómeno turístico, são um mercado que se alicerça no rigor histórico e na revitalização de épocas e elementos do Património e da memória. Através de um método comparativo, tentaremos demonstrar que estas iniciativas são mais que geradoras de fluxos turísticos. Apresentam-se como uma excelente oportunidade para revitalizar, vivenciar e potenciar a sustentabilidade das Linhas de Torres.

⁹ É, de todas as obras sobre as Linhas de Torres, um dos exemplares mais úteis e objectivos: Alfred H. Norris, R. W. Bremner, *The lines of Torres Vedras: the first three lines and fortifications south of the Tagus*, 1986. A Listagem encontra-se anexada no Corpus II, Apêndices e Anexos, Anexo 30 desde a p.119 à p.134.

¹⁰ Ten.- Cor. Cunha D' Eça & Major Brandão de Sousa, *Linhas de Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações*, manuscrito, G.E.A.E.M, 1810; Ten.-Cor. Engº. Francisco Eduardo Baptista, *As Linhas de Torres*, Revista da Engenharia Militar – III Centenário, 1947; Vitoriano José César, *Invasões Francesas em Portugal*, 3ª Parte Invasão Francesa de 1810 – De Almeida às Linhas de Torres e das Linhas de Torres a Fuentes de Oñoro, Lisboa, Typ. Cooperativa Militar, 1904-1910.

¹¹ Cunha D'Eça, Brandão de Sousa, op. cit.

ESTADO DA ARTE

Estudos históricos sobre as Linhas de Torres ocorrem agora com mais frequência. Celebram-se os 200 anos da sua construção, há uma maior sensibilidade e interesse por parte das autarquias no seu Património histórico, é mais visível o Turismo Cultural e a evidência das suas vantagens, enfim, estes são tempos propícios para conhecer o Património militar que, com a erosão dos anos e do esquecimento do homem, se tornaram ruínas na paisagem. Importa então perceber a singularidade das Linhas de Torres e promover ferramentas para um conhecimento mais eficaz.

Completam-se em Outubro de 2009 os duzentos anos sobre o início da construção de um dos sistemas defensivos mais eficazes da história militar. As denominadas Linhas de Torres, como conjunto organizado de fortificações de campanha, iniciam-se em Outubro de 1809 e, numa primeira fase de construção, estão operacionais em Outubro de 1810 com 126 fortes. Em 1812, à data da conclusão, o sistema defensivo da cidade de Lisboa, compunha-se por 178 fortificações (não contando com as erigidas na cidade de Lisboa). As fortificações da 1ª e 2ª Linhas compreendiam um total de 141, e se adicionarmos as 13 fortificações da 3ª Linha de Oeiras, totalizar-se-iam 154¹². Prevendo-se uma provável Invasão Francesa após 1811, continuam os trabalhos de melhoramento até 1814, momento em que a artilharia é retirada das posições defensivas.

O estudo e o entendimento deste património vêm sendo feitos ao longo dos últimos 200 anos mas não de forma contínua. Não obstante, cada fonte e autor apresentam métodos distintos (e por vezes até insuficientes) na descrição das construções militares¹³. Justificamos assim a *Ficha de Levantamento de Obra*, uma solução metodológica para o levantamento e a caracterização das obras militares. Parece-nos oportuna e é esse o nosso contributo como instrumento para a preservação, conhecimento e distinção das fortificações edificadas. No âmbito do Turismo Cultural, este método permite a selecção das estruturas que reúnem as melhores condições para serem consideradas como recursos turísticos.

Queremos traçar uma linha de tempo até ao presente, que nos ajudará a perceber melhor quais são os autores e as fontes que construíram a memória das Linhas de Torres e que nos orientaram neste trabalho.

As principais fontes a consultar são da autoria do Brigadeiro Eng.º José Maria das Neves Costa¹⁴. Ainda durante a 1ª Invasão, e às ordens do Coronel Vincent¹⁵, integra a

¹² Cf. Victoriano César, op. cit. p.156. Esta questão será por nós aprofundada porque é comum a referência a 152 fortes.

¹³ Analisámos as seguintes metodologias para a inventariação das Linhas de Torres: Major Brandão de Sousa (1810); Capitão John Thomas Jones (1829); Arquivo Histórico Militar, Capitão Ortigão Peres e Tenente Eça d' Almeida (1907); Câmara Municipal de Mafra, Carta de Património do Concelho de Mafra (2001); Plataforma Intermunicipal das Linhas de Torres (2008); Câmara Municipal de Loures (2000); A.H, Norris e R. W. Bremner (2001); IGESPAR (2008);

¹⁴ José Maria das Neves Costa, *Discurso em que se trata o elogio da Nação portuguesa; provas da superioridade do seu espirito, e character militar, relativamente aos outros povos da Peninsula; commemoração das épocas em que o amor da independencia tem realçado o lustre, e gloria de suas*

equipa de engenheiros militares portugueses dirigida pelo Coronel Francisco Bernardo de Caula que realiza o levantamento topográfico em redor de Lisboa. Posteriormente, em 1809, elabora um plano que analisa os movimentos de um exército invasor em direcção a Lisboa e apresenta soluções que viriam a ser usadas por Wellington no seu plano de defesa da capital. Ao longo da sua vida, Neves Costa, continua a preocupar-se com a defesa do país e elabora várias memórias e mapas militares, assunto que trataremos mais à frente neste nosso trabalho (A acção de Neves Costa para a construção e memória das Linhas).

Das fontes principais que são recorrentes nas variadas bibliografias que consultámos, o mais citado dos historiadores das Linhas de Torres é o engenheiro militar inglês John Thomas Jones, responsável por continuar o trabalho do engenheiro militar Richard Fletcher, o primeiro na concretização do plano defensivo de Wellington. John T. Jones descreve o planeamento e a construção, fases de construção, tipos de fortificação, mapas e plantas dos fortes e intervenientes¹⁶. Defende igualmente que Wellington idealiza e planeia as Linhas de Torres, negando a intervenção de Neves Costa ou a relevância das suas memórias ou mapas.

São essenciais os trabalhos de contemporâneos da operacionalidade das Linhas como do Major João Leite Brandão, os do Capt. Eng^o Manuel José Cardoso Dias, João Brás de Oliveira, Major Manuel Joaquim Brandão de Souza, Ten.Cor. Lourenço Homem de Cunha D'Eça e Ten.Cor. de Engenharia Francisco Eduardo Baptista¹⁷. São na sua

proezas; e refutação de diversos argumentos allegados contra a possibilidade da defesa do Reino. Escrito e dedicado á Nação, e Exercito portuguez, por hum official do Real Corpo de Engenheiros. Regia, Lisboa, 1811.

José Maria das Neves Costa, *Exposição dos factos pelos quaes se mostra ter sido portugueza a iniciativa do projecto proposto em geral para defeza de Lisboa, que precedeo, e continha as bases do projecto particular, posto depois em pratica no anno de 1810. Dirigida a sua magestade o Senhor D. João VI em Dezembro de 1821m,* Imprensa Liberal, Lisboa, 1822.

José Maria das Neves Costa, *Memoria militar respectiva ao terreno ao Norte de Lisboa.* Typ. e Stereotypia Moderna, in separata da Revista das Sciencias Militares, Lisboa, 1888.

¹⁵ Coronel Charles-Humbert-Marie Vincent, Chef du Génie, é o principal engenheiro militar do “Corpo” de observação da Gironde que é comandado por Junot. Em 1808, elabora em concreto um documento que é fundamental para a história das Linhas de Torres: *“Reconnaissance d’une portion de terrain en avant Lisbonne comprise entre le Tage et la Mer, et considerations sur les attaques de terre à redouter pour la ville”* apud António Pedro Vicente, *Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes*, Tomo III, Fundação Calouste Gulbenkian-Centro Cultural Português, 1983, pp.155-156.

¹⁶ Colonel Sir John T. Jones, *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, pub. Private circulatory, C. Roworth, London, 1829; existe também uma edição em francês de 1832, John T. Jones, *Mémoire sur Les Lignes de Torres Vedras élevées pour couvrir lisbonne en 1810*, Paris, 1832; John T. Jones, *Journal of the Sieges carried on by the army under the Duke of Wellington in Spain*, 2nd edition, 3 vols, 1846.

¹⁷ V. Major João Leite Brandão, *Apontamentos sobre as Linhas de Torres Vedras e a sua ocupação...*; Capt. Eng. Manuel José Dias Cardoso, *Apontamentos e reflexões sobre as Linhas do Norte de Lisboa ou Linhas de Torres Vedras*, A Nova Imprensa da Viúva Neves e filhos, Lisboa, 1823; João Brás de Oliveira, *1851-1917, Arte da Guerra e Fortificação: sua importância durante as Invasões Francesas em Portugal*, Typ da Real Academia das Ciências, 1910; Ten. Cor. Cunha D'Eça & Major Brandão de Sousa, *Linhas de*

maioria reflexões, apontamentos e críticas à operacionalidade de todo o sistema defensivo, sendo porventura, o conjunto de documentos que pode trazer novas interpretações, completando o que estava definido por Neves Costa nas suas Memórias Descritivas.

Seguidamente, apresentamos as fontes mais consultadas, que na sua essência, não diferem na informação que trazem - antes a repetem - com a perspectiva que mais beneficia a sua facção, o autor ou a sua relevância no contexto Peninsular. O que as diferencia é o detalhe dos factos históricos e, nesse domínio, C. Oman e J.T. Jones são os que se mais destacam. Sumariamente, descrevem o sistema defensivo, o funcionamento e a construção das estruturas, os combates, a localização das forças combatentes, assim como a correspondência que ajuda a datar a evolução do seu processo construtivo. São, em conjunto com J. T. Jones as fontes mas comuns: Charles Oman, Donald D. Howard, Jacques Pelet, Jac Weller, Rice Jones, William Fitchett, Barão de Marbot, W. Napier, John Gurwood, C. W. Pasley, J. S. Macaulay¹⁸.

Podemos encontrar estudos realizados por portugueses, ao longo dos séculos XIX-XX, com uma perspectiva consensual no que refere à importância da intervenção portuguesa no planeamento, concepção e eficácia do sistema defensivo em causa. O acesso aos arquivos nacionais de engenharia militar do exército português e do arquivo histórico militar, permite a redescoberta de um grande número de militares, historiadores e investigadores, que escreveram sobre as Linhas. No conjunto das obras de síntese, notabiliza-se Christovam Ayres de Magalhães Sepúlveda¹⁹ que defende a mais-valia e a indiscutível intervenção de Neves Costa para definição das Linhas de Torres. Além

Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações, manuscrito, G.E.A.E.M, 1810; Tem Cor Eng Francisco Eduardo Baptista, *As Linhas de Torres*, Revista da Engenharia Militar – III Centenário, 1947.

¹⁸ Charles Oman, *A History of the Peninsular War*, Vol III, Oxford, Clarendon Press, 1908

p.183 – p.193 The system of devastation; p.418 – p.481 (capítulo 4) The Lines;

Donald D. Howard, *The French Campaign in Portugal 1810-1811 an account by Jean Jacques Pelet*, University of Minnesota Press, 1973, p.220-p.293 capt.7 Before the lines of Torres Vedras;

Donald D. Howard, *French Invasion of Portugal 1810-1811*, vols I-II, p..386-p.394(the Lines of Torres Vedras);

Jac Weller, *Wellington in the Peninsula 1808-1814*, Kaye and Ward, London, 1962, p.113- p. 118, p.141-p.148;

Jones Rice, *An Engineer officer under Wellington in the Peninsula*, pub. Ken Trotman, 1986;

William Henry Fitchett, *Wellington's Men*, London, John Murray, 1921.

Marcellin Marbot, *Mémoire du Général Baron de Marbot* (Madrid – Essling – Torrès Védras), 2^e vol., Paris, Librairie Plon, 1950;

Sir W. P. Napier, *History of the war in the Peninsula*, 6 vols., London, T & W Boone, 1862;

John Gurwood, *The dispatches of field Marshal the Duke of Wellington, during his various campaigns in India, Denmark, Portugal, Spain, the Low Countries and France*, London, William Cloves, 1844;

Lieut.-Col. C. W. Pasley, *Rules, chiefly deduced from experiment, for conducting the Practical Operations of a Siege*, Royal Engineer Department, Chatham, 1829;

Capt. C. R. E., J.S. Macaulay, *A treatise on field fortification and other subjects connected with the duties of the field engineer*, Edi. James Fraser, London, 1834.

¹⁹ Cf. Christovam Ayres de Magalhães Sepúlveda, *História Orgânica e Política do Exército Português*, Vols. V, XI-XIII, Coimbra, 1916-1925.

disso, é referenciado como a fonte mais detalhada no que respeita ao corpo de engenheiros militares portugueses.

Destacamos ainda Simão José da Luz Soriano²⁰ como uma das fontes essenciais para o entendimento de toda a Guerra Peninsular e do movimento das forças beligerantes. Outro dos historiadores das Invasões Francesas é Cláudio de Chaby²¹, cuja obra e também muita da documentação anexa foi de grande utilidade para este nosso estudo.

Victoriano José César faz uma óptima descrição das acções militares nas Linhas de Torres, trabalha pormenorizadamente a sua construção e operacionalidade e foi decisivo para o esclarecimento de alguns episódios militares.²²

A Revista Militar é, desde sempre, a publicação que reúne os melhores artigos sobre as Linhas de Torres, sendo ponto de encontro dos defensores da engenharia militar portuguesa. Como tal, não seria possível um estudo das Linhas sem se conhecer os trabalhos de Moreira de Bergara, Vieira Ribeiro, Francisco Eduardo Baptista e Ortigão Peres²³.

Em 1986 a British Historical Society of Portugal editou um roteiro sobre este tema, da autoria de A. H. Norris e de R. W. Bremner, identificando e localizando as fortificações, bem como o seu estado de preservação, entre 1979 e 1981. Constitui um valioso recurso para o conhecimento deste Património, descrevendo-o correctamente e não esquecendo as Linhas defensivas a Sul de Lisboa. Os autores propõem percursos pela 1ª e 2ª Linha e organizam uma colectânea de textos, que descrevem os princípios estratégicos aplicados e a narrativa de vários combatentes. O trabalho de Norris e Bremner é dos mais citados em Portugal, porquanto consistia numa das únicas fontes acessíveis e actuais.

Dos autores contemporâneos portugueses, encontramos António Pedro Vicente, com o resultado do seu estudo no Arquivo Histórico de Vincennes²⁴, assim como a obra dirigida pelo General Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira que, conjuntamente com António Pires Nunes, abordam as Linhas de Torres na Nova História Militar de Portugal²⁵. Aguarda-se a publicação do resultado da pesquisa do Coronel Eng.º Francisco Sousa Lobo, que vem reunindo e analisando documentação proveniente dos arquivos de engenharia do exército português e outras fontes militares, sugerindo uma perspectiva moderna sobre a arte de fortificar do século XIX.

²⁰ Cf. Simão José da Luz Soriano, *Historia da Guerra Civil e da Guerra da Peninsula*, vol.III, Lisboa, 1874.

²¹ Cf. Cláudio de Chaby, *Excerptos Históricos e colecção de Documentos relativos à guerra denominada da Península*, vols III ao VI, Lisboa, 1865-82.

²² Cf. Vitoriano José César, *Invasões Francesas em Portugal*, 3ª Parte Invasão Francesa de 1810 –De Almeida às Linhas de Torres e das Linhas de Torres a Fuentes de Oñoro, Lisboa, Typ. Cooperativa Militar, 1904-1910.

²³ Cf. M. Moreira de Bergara, *Linhas de Torres-Vedras*. Revista Militar, 4, Lisboa, p. 201-211, 1849; Vieira Ribeiro, *Neves Costa e as Linhas de Torres Vedras*, Revista de Engenharia Militar, Lisboa, 1, p. 5-26; 2, p. 49-59; 3, p. 109-124, 1911; Francisco Eduardo Batista, *As Linhas de Torres Vedras*, Revista Militar, número comemorativo do 3º centenário de Engenharia Militar, Lisboa, 1947; Ortigão Peres, *As linhas de Torres Vedras*, Revista Militar, n.º 923, Lisboa, 1910.

²⁴ António Pedro Vicente, *Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes referentes a Portugal*. Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, Paris, 3 vol., 1971-1983.

²⁵ Severiano Teixeira e general Themudo Barata, *Nova História de Portugal*, V13, Circulo de Leitores, Lisboa, 2004

Em 2004, o autor John Grehan editou em Inglaterra *The Lines of Torres Vedras – the cornerstone of Wellington’s Strategy in the Peninsular War 1809-12*²⁶, baseando-se nos principais memorialistas ingleses e franceses, principalmente em J.T. Jones, Richard Fletcher, W. Napier e Charles Oman e nas fontes encontradas nos Royal Engineers, na correspondência e nos despachos oficiais de Wellington. É uma fonte essencial para entender a visão inglesa sobre as Linhas mas, apesar do título, é principalmente uma narrativa da 3ª Invasão pela voz dos que nela participaram. Grehan apoia-se no excelente registo dos engenheiros ingleses para fundamentar a sua teoria de que cabe a Wellington, a J.T. Jones e a Richard Fletcher, a idealização e a construção das Linhas de Torres.

Os Ingleses sempre tiveram um forte interesse pelos seus feitos militares, originando a deslocação de milhares de seguidores, que pretendem conhecer *in loco* as obras militares que todos os historiadores referem como definitivas para travar Napoleão. Dando resposta a esse interesse, um dos autores actuais mais destacados no conhecimento do período Napoleónico, Ian Fletcher, lançou em 2003 a obra *The Lines of Torres Vedras 1809-11* no âmbito da colecção Fortress da editora OSPREY. Esta mesma editora lançou em 2002, mas na colecção Campaign, o livro de René Chartrand *Fuentes de Oñoro, Wellington’s liberation of Portugal*. São as duas, obras de alguma investigação histórica mas de grande interesse ilustrativo. Ian Fletcher explora os vestígios das Linhas e identifica os pontos mais relevantes, aplicando, ao mesmo tempo as memórias dos soldados britânicos que trazem informações sobre as fortificações e a campanha militar. É uma abordagem limitada na análise e na caracterização do sistema defensivo, consequência de uma investigação unicamente feita nos autores britânicos já sobejamente mencionados.

Por seu lado, René Chartrand defende uma participação muito mais activa por parte de Neves Costa no planeamento das Linhas, assim como a capacidade dos engenheiros militares portugueses, baseando-se nos excelentes estudos de Magalhães Sepúlveda. Explora ainda, com detalhe, todas as forças militares que ocuparam as linhas e o corpo de engenheiros que prestou serviço na construção das mesmas. Esta é uma obra de contextualização histórica do teatro de guerra, não deixando de ser uma perspectiva britânica e actual da Guerra Peninsular.

É fundamental demarcarmo-nos da pura investigação histórica sobre as Linhas de Torres. Não é essa a nossa pretensão, até porque, muito recentemente foram apresentadas teses de Mestrado que focam os processos de construção, de planeamento e a devida investigação histórica. Uma dessas fontes específicas que destacamos é de André Melícias com o tema: *As Linhas de Torres Vedras – Construção e Impactos Locais*, que analisa em profundidade as fases de construção, os trabalhos de levantamento topográfico e as memórias do Brigadeiro José Maria das Neves Costa, assim como o desenvolvimento da estratégia de Wellington no bloqueio ao exército

²⁶ Cf. John Grehan, *The Lines of Torres Vedras, the cornerstone of Wellington’s strategy in the Peninsular War 1809-12*, Spellmount Ltd, 2004

Francês.²⁷ Também recente é a tese da investigadora Ana Cristina Clímaco Pereira²⁸, que objectivamente vem tratar da construção e ocupação das Linhas, ajudando a definir a estratégia empregue por Wellington.

A investigadora Maria Helena Dias²⁹ realizou importantes estudos sobre a cartografia militar oitocentista e em particular sobre a vida e obra de Neves Costa. Deve-se-lhe, e à sua equipa de investigadores, a redescoberta de um Património cartográfico de grande significado histórico e técnico, a sua caracterização e divulgação. Em consequência, hoje reconhecemos a grande capacidade do Real Corpo de Engenheiros e dos engenheiros militares portugueses. Sabemos da sua importância para o registo geográfico do país, mas acima de tudo, da extensão dos trabalhos realizados em função das Linhas de Torres como o reconhecimento geográfico e topográfico, as vias de comunicação, as praças-fortes e outras estruturas defensivas.

No que refere ao Turismo Cultural, existem trabalhos de investigação produzidos e respectiva bibliografia, porém, o *Reenactement* (Recriações Históricas) não se encontra ainda academicamente estudado no nosso país e não está constituída doutrina. As principais referências invocam a relevância e o impacto económico desta nova forma de turismo, mas com o nosso contributo pretendemos identificar e dissertar sobre as vantagens que um produto turístico como o Living History vem dinamizar, não só o Turismo Cultural, mas também o Património e a história militar.

As Rotas Culturais têm sido vistas como a forma mais atraente de promover o Património cultural. Conseguem-se resultados muito positivos quando se adicionam a essas Rotas, a possibilidade de se descobrir e experimentar as vivências do passado. O *Reenactement*, ou a recriação histórica como é conhecida entre nós, tem uma definição bem mais interactiva nos países onde já é uma tradição. Em Inglaterra, França e nos Estados Unidos da América, a organização de um evento de *Reenactement* permite a participação de toda a família num curto período de tempo. Tomamos como exemplo o período da Guerra da Secessão ou das Guerras Napoleónicas, onde a recriação histórica de uma batalha, proporciona a vivência diária dos soldados e o experimentar do cheiro da pólvora. O Rigor Histórico e a Autenticidade fazem parte do evento e são constantemente aferidos por comissões históricas e o resultado são autênticas viagens ao passado. No nosso entender, em Portugal, esse produto turístico pode tomar a

²⁷ Cf. André Filipe Vítor Melícias, *As Linhas de Torres Vedras – Construção e Impactos Locais*, Torres Vedras, LIVRODODIA EDITORES, 2008.

²⁸ Cf. Ana Cristina Clímaco Pereira, *Les Lignes de Torres Vedras et le plan de defense du Portugal conçu par Wellington – Invasion et Resistances: Le patriotisme e le nationalisme portugais 1810-1811*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. Jean Nicolas, Université de Paris VII, U.F.R d' Histoire, texto policopiado, 1991.

²⁹ Maria Helena Dias (coord.), *Contributos para a História da Cartografia militar portuguesa* [CD-ROM]. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Direcção dos Serviços de Engenharia, Instituto Geográfico do Exército, 2003; Maria Helena Dias, *Brigadeiro José Maria das Neves Costa, 1774-1841: patrono do Instituto Geográfico do Exército*, Instituto Geográfico do Exército, Lisboa, 2005; Maria Helena Dias, João Carlos Garcia, André Ferrand de Almeida, Luis Moreira (coord.), *História da Cartografia militar, séculos XVIII-XX*, Viana do Castelo: Câmara Municipal, 2005

designação de Living History e ser aplicado à realidade das Linhas de Torres. Em 2008, celebrou-se o 200º aniversário das Batalhas da Roliça e do Vimeiro e os mais de 200 *Re-enactors* da época napoleónica e os 5000 visitantes que testemunharam o sucesso da iniciativa, fizeram com que as entidades organizadoras se apercebessem das potencialidades destas reconstituições da história militar.

Portugal tem assistido nos últimos dez anos a um verdadeiro fenómeno de massas que ocorre no verão. Sucedem-se feiras medievais, noites árabes, assaltos ao castelo, torneios medievais, etc., há cidades e vilas que fazem dessas reconstituições históricas um dos seus principais factores de atracção turística fazendo reviver o seu património: o Festival Islâmico de Mértola, a Silves Árabe, Santa Maria da Feira Medieval, Castro Marim Medieval, Óbidos Medieval, etc., só para referir alguns dos eventos em que, no mínimo revitalizam os espaços e promovem o seu conhecimento.

Acreditamos que o período napoleónico e a sua carga histórico-militar são fortes atractivos para pessoas e organizadores de eventos. Ao mesmo tempo mostram e divulgam o património que é pouco visível. Um campo de batalha de outrora é hoje uma seara ou um eucaliptal, um forte das Linhas é quase imperceptível a olhos não treinados. No âmbito das celebrações dos 200 anos das Linhas de Torres já está a ser concebida pela PILT (Plataforma Intermunicipal das Linhas de Torres) a monografia sobre as Linhas e um Roteiro da Rota Histórica das Linhas de Torres. Esta Rota Histórica compõe-se por 48 Obras militares (fortes, redutos e baterias) alinhados numa Grande Rota e subdivididos em Pequenas Rotas, articulando itinerários com os núcleos onde se incluíram redutos com importância e intervenção arqueológica e/ou estruturas preservadas. A implementação destas acções iniciou-se em 2008 e deverão estar concluídas em 2010. Cada Câmara Municipal criou Núcleos estruturados em Pequenas Rotas. Criaram-se assim os seguintes núcleos:

- Torres Vedras – Circuito da Serra da Archeira (Fortes nºs 128, 129, 130); Forte do Grilo (Obra nº 30); Circuito de São Vicente (Fortes nºs 20, 21, 22, 23);
- Mafra - o “Circuito da Enxara” (Serra do Socorro, Forte nº28 e Forte nº 29), “Circuito da Carvoeira” com o Forte de São Julião e o do Zambujal; Centro Interpretativo do Forte da Feira; Forte do Juncal;
- Arruda dos Vinhos – Percorso pedestre “Por Serras de Al-Ruta” – Circuito Alrota/Calhandriz, Forte nº 9 e Forte nº 10);
- Vila Franca de Xira – Núcleo da Serra do Formoso com a requalificação do Forte nº114^a e Forte nº 114b; Percorso pedestre “Vila Franca de Xira – na Rota das Linhas de Torres”; Requalificação do Forte da Casa (nº 38); Núcleo da Serra da Aguieira (Forte nº 40, Forte nº 41, forte nº 42)
- Loures – “Circuitos de Ribas e de Serves”
- Sobral de Monte Agraço – “Circuito de visita ao Alqueidão”

O nosso contributo é agregar às Rotas que propomos, muito mais que um itinerário. Estruturalmente, constituirão uma leitura histórica dos eventos relacionados com as Linhas de forma a identificar os locais onde o Living History pode ser aplicado, porque nesses locais precisos se fez história.

BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

A França Revolucionária era a nova ordem, uma nova visão humanista, apontando caminhos na comunhão da Liberdade, Igualdade e Fraternidade. No entanto, estava em guerra com todas as casas reais que sentiam a revolução como uma ameaça. Portugal, reino virado para o mar e para o comércio marítimo inglês, sob proteção da Royal Navy, não conseguiria opor-se militarmente à vontade de Napoleão.

É como teatro de guerra, terreno de conflito entre nações, que Portugal se afirma, numa aliança de Ingleses, Espanhóis e Portugueses para enfrentar cada uma das invasões ordenadas por Napoleão I.

Em 1809, Arthur Wellesley, futuro duque de Wellington comanda em Portugal o exército combinado Luso-Britânico.

Tem três objectivos principais: Impedir que uma invasão do exército francês capture a cidade de Lisboa e ponha em risco o domínio pós-Trafalgar da marinha de guerra britânica; Garantir a operacionalidade e a sobrevivência do exército expedicionário Inglês e, no caso de um desaire militar, a salvaguarda de uma eventual retirada e embarque em São Julião da Barra; Obrigar à permanência e desgaste do exército invasor, no inverno, sem capacidade de se alimentar, sem linhas de comunicação com a retaguarda, rodeado por um ambiente hostil e uma terra queimada de oportunidades de sobrevivência.

A 20 de Outubro de 1809 define directrizes para a defesa da capital e entrega-as na forma de memorando ao coronel do Real Corpo de Engenheiros Inglês Richard Fletcher.

Um ano depois, em Outubro de 1810, está operacional uma extensa rede defensiva que liga o Tejo ao Atlântico, sustentando-se a norte de Lisboa em 3 linhas sucessivas, e a sul, nos Altos de Almada, em outras 2 linhas. Porém, a ideia já não era nova.

As Linhas Defensivas de Torres são muito mais que os 154 fortes e redutos que se interligam e protegem, numa eficácia militar e operacional de destaque, à escala mundial. A edificação das Linhas de Torres afirma-se como o empreendimento que trava em definitivo o avanço do Marechal André Masséna a Lisboa e, em consequência, dita a sua retirada de Portugal e o fim da 3ª Invasão Francesa.

São conhecidas e referidas nas fontes, as condições em que Masséna comandava o L' Armée du Portugal após a Batalha do Bussaco.

Enfrenta a oposição de grande parte do seu Estado Maior, a perda da sua linha de comunicações com Napoleão, com Espanha, e com os reforços do exército da Andaluzia de Soult que nunca chegaram.

Enfrenta, acima de tudo, a tão eficaz estratégia de Lord Wellington de bloquear, incapacitar, destruir e negar o acesso a todo e qualquer recurso de um exército e da sua operacionalidade.

Wellington provoca um impasse militar ao Exército Francês que perde a iniciativa e a vantagem ao atacar um exército defensivo motivado e organizado, estabelecido numa posição protegida, bem alimentado, bem munido e hábil no combate. Resta ao exército ofensivo francês, nenhuma possibilidade de acção que não seja a retirada.

Barrar o invasor com um obstáculo natural fortificado, intransponível, apetrechado de artilharia e infantaria aguerrida, as Linhas de Torres tal como as conhecemos, foram o bastião da defesa de Portugal e o momento de charneira para Napoleão.

Este sistema fortificado explora a diversidade da arquitectura militar, o domínio do terreno e do elemento natural, a estratégia e a tática militar, o esforço organizativo e humano. E são, igualmente, um aliciante e extraordinário exemplo do vastíssimo património da nossa história militar.

1. AS LINHAS DE TORRES - DO PLANEAMENTO À OPERACIONALIDADE

1.1. ANTES DO PLANEAMENTO – ESTRATÉGIAS, ESTUDOS E PLANOS DE DEFESA

A 21 de Janeiro de 1808, um trabalho específico foi solicitado ao Real Corpo de Engenheiros pelo Coronel Charles-Humbert-Marie Vincent, Chef du Génie, do “Corpo” de observação da Gironda (Exército de Portugal) que, sob o comando de Junot, invade Portugal em finais de 1807. Este pretendia uma carta topográfica da zona entre o Cabo da Roca e Peniche, com vista à sua defesa contra os ataques por mar e os exércitos terrestres³⁰.

Foram escolhidos três oficiais engenheiros para realizar o levantamento topográfico a Norte de Lisboa: José Maria das Neves Costa³¹ e Joaquim Norberto Xavier de Brito, coadjuvam Carlos Frederico de Caula³² que executa as triangulações. Neves Costa ficou responsável pelos estudos de detalhe e pelo reconhecimento do terreno³³. O coronel Vincent conseguira reunir memórias e mapas, inclusive trabalhos anteriores de Neves Costa, respeitantes à defesa de Portugal e em particular sobre a Estremadura. Realiza ele mesmo um reconhecimento entre o Tejo e o mar e usa o levantamento feito pelos três engenheiros portugueses. Concebe uma memória que intitulou “*Reconossaince d’une portion de terrain en avant de Lisbonne comprise entre la Tage et la Mer, et considerations sur les attaques de terre à redouter pour la ville*” com o objectivo de melhorar a capacidade operacional de um exército na defensiva e em posse de Lisboa. Analisa o terreno vantajoso, as vias de evacuação e de penetração, posições defensivas a ocupar (o exército francês na Batalha da Roliça e na Batalha do Vimeiro ocupam as posições e movimentam-se seguindo as sugestões que Vincent define nesta memória) apoiando-se nas condições naturais do terreno. Interessante é entender que o *chef du génie* estabelece linhas de comunicação interligando os pontos estratégicos mais elevados, mas não sugere a construção de fortificações. Aponta duas linhas principais apoiadas na natureza

³⁰ V. Vieira Ribeiro, *Neves Costa e as Linhas de Torres Vedras*, Revista de Engenharia Militar, Typ. Do Commercio, Lisboa, nº 1 Janeiro, p.8, 1911; V. Vincent, *Reconossaince d’une portion de terrain en avant de Lisbonne comprise entre la Tage et la Mer, et considerations sur les attaques de terre à redouter pour la ville*, Apud António Pedro Vicente, *Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes*, Tomo III, Fundação Calouste Gulbenkian - Centro Cultural Português, 1938, pp.155-156.

³¹ José Maria das Neves Costa nasce em Lisboa em 1774. Estudou na Academia da Marinha e depois na Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, onde se destacou como um dos melhores alunos. Ao longo da sua carreira de mais de 40 anos como oficial do Real Corpo de Engenheiros, realiza notáveis estudos cartográficos e memórias relativos à defesa do reino, a fortificações, a vias de comunicação e a trabalhos de cartografia em geral. O seu contributo para o sistema defensivo das Linhas de Torres é inegável e confirma o seu talento. Tendo sido reformado por doença em 1837, morre em 1841.

³² Carlos Frederico de Caula, fora um dos colaboradores próximos de Francisco António Ciera, que empreendeu em Portugal uma série de trabalhos geodésicos entre 1790 e 1804 e que viriam a ser utilizados pelos sucessivos exércitos de invasão franceses.

³³ V. Vieira Ribeiro, op. cit., pp.8-9.

do terreno: um eixo baseado no percurso do rio Tejo, de Santarém a Lisboa, barrando um exército que pudesse avançar do Alentejo; A outra linha natural é um eixo defensivo iniciado no Cercal junto à Serra de Montejunto, Runa, Serra do Socorro, Serra de Sintra, terminando no Cabo da Roca e correndo paralela à outra linha. Tentando prever os ataques terrestres, identifica como os mais viáveis o troço entre Runa e Sintra, percorrendo-se a via Torres Vedras – Mafra – Cabeço de Montachique – Lisboa. No entanto, reconhece a existência de elevações que resultariam numa defesa eficaz: Serra do Socorro, Sobral de Monte Agraço, Cabeço de Montachique, Bucelas (Serra de Serves) e os vales que reduzem a mobilidade de um exército. A outra via provável para avançar até Lisboa não tinha um relevo que possibilitasse posições defensivas. Estendia-se pelo lado sudeste de Montejunto, de Santarém, por Alenquer, ao Cercal, onde passa a estrada das Caldas da Rainha até Lisboa. Para bloquear um avanço por esta via, Vincent, defende a ocupação das posições de Santarém, Punhete (Constância), Vila Franca e Castanheira do Ribatejo. Todas elas vigiando o Tejo e a possibilidade de um exército o poder atravessar na zona de Abrantes. Vincent define ainda posições que constituiriam linhas de observação (Punhete –Tomar – Ourém – Leiria – Litoral) que iriam permitir uma retirada progressiva, apoiando-se o exército defensor francês nas elevações que mais tarde podemos reconhecer como a 2ª Linha de Torres (Sacavém, Bucelas, Montachique e Mafra). Constituíu assim, o Coronel Vincent, uma das bases para as Linhas de Torres, simplesmente porque a leitura do terreno feita por um militar experiente, - seja ele francês, inglês ou português - permite prever e entender as manobras de um exército atacante e de um exército defensor³⁴.

O fim da primeira invasão fazia prever outras incursões e a Regência assume a necessidade de planos de defesa, originando decretos como o de 11 de Dezembro de 1808 que determina a fortificação de posições em Torres Vedras. Já anteriormente, Neves Costa, a 26 de Outubro de 1808, envia ao Conde da Feira, Dom Miguel Pereira Forjaz, secretário da Regência do Reino na Repartição da Guerra, uma representação lembrando a importância militar do terreno ao norte de Lisboa e a necessidade de se proceder ao levantamento de uma carta militar, oferecendo-se para a construir no mais breve espaço de tempo. É porventura esta acção e a sua visão estratégica que vai dar origem a uma das mais notáveis realizações de Neves Costa, associando-o à construção das Linhas de Torres no âmbito da defesa da capital³⁵.

Em 28 de Novembro de 1808, por aviso do Comandante do Real Corpo de Engenheiros, foi encarregado desse reconhecimento militar e do levantamento da carta, coadjuvado por Caula, Xavier de Brito e José Feliciano Farinha, mas só até Dezembro teve a colaboração dos outros engenheiros que foram destacados para outras funções.

³⁴ Cf. Vincent, op.cit., pp. 151-156

³⁵ Importa referir que os Altos a Norte de Lisboa já tinham sido pensados no âmbito da defesa da capital, nomeadamente por Luís Mendes de Vasconcelos em 1608 no seu livro “Do Sítio de Lisboa” onde aconselhava a defesa apoiada nas elevações de Alhandra e Sacavém assim como uma defesa afastada, interceptando as estradas que a norte conduzem a Lisboa, em particular no Cabeço de Montachique e Mafra. O Engenheiro Morais Antas machado propõe em 1809 um plano de defesa de proximidade à cidade de Lisboa, desejando fortificar os pontos dominantes sobre as principais vias de acesso. V. André Melícias, op. cit, pp. 27-30

Continuou sozinho os trabalhos, desde essa altura até Junho do ano seguinte, com interrupções (em que esteve noutras curtas comissões). É portanto Neves Costa quem faz o reconhecimento dos terrenos e a construção e desenho dos detalhes topográficos, elaborando na prática a maioria do trabalho proposto³⁶.

Entre Dezembro de 1808 e Fevereiro do ano seguinte, o Major Neves Costa, faz o reconhecimento nuns extraordinários 3 meses, elabora uma carta da região de Lisboa, onde faz um levantamento topográfico dos Altos a Norte de Lisboa e entrega-a a 4 de Março de 1809. Tem o título de “*Esbôço da carta itineraria militar que contem a topographia do terreno de huma parte da Província da Estremadura: para servir em quanto se não desenha aquella que n'huma maior escalla, deve exprimir mais perfeitamente a dita topographia*”³⁷

Posteriormente, termina a 24 de Maio de 1809 a respectiva Memória militar sobre as posições defensivas, entregando-a ao Conde da Feira em ofício datado de 6 de Junho de 1809. É um estudo topográfico extraordinário para as possibilidades da época, onde se avalia e define desfiladeiros, vales, estradas, cursos de água, elevações, posicionamentos defensivos, vias de aproximação de um exército invasor e as vantagens do terreno para um obstáculo eficaz à sua progressão.

Este trabalho de Neves Costa é entregue pelo conde da Feira a Arthur Wellesley, duque de Wellington. O comandante do exército Anglo-Luso já possuía e analisara as plantas executadas em 1799 sob a direcção de Carlos Stuart³⁸ e as memórias do coronel Vincent, ambos os trabalhos expondo os acessos a Lisboa pelo Norte.

Exploremos então o conteúdo dessa Memória de Neves Costa, evidenciando as suas linhas principais. Trata-se antes de mais de um documento precioso para entender o pensamento estratégico de Neves Costa e a sua actualidade na Arte da Guerra. Na Memória militar o engenheiro português resume os seus objectivos:

*Examinemos pois quaes são as posições naturaes que se podem aproveitar para obstar á marcha do inimigo qualquer que seja a sua direcção pelas diversas estradas d'este terreno consideradas parcialmente, deixando ao génio e talento dos generaes a combinação d'estas posições parciaes, para formar o systema particular da defeza d'este terreno.*³⁹

Constatamos que Neves Costa deixava para “os generaes” a concepção do sistema defensivo e em particular as estruturas defensivas que o iriam compor.

³⁶ Para este capítulo em particular apontamos o precioso contributo da Professora Dr^a Maria Helena Dias com a sua investigação: *Brigadeiro José Maria das Neves Costa, 1774-1841: patrono do Instituto Geográfico do Exército*, Instituto Geográfico do Exército, Lisboa, 2005. E não podemos deixar de referir as conclusões obtidas por André Melícias na sua obra já citada.

³⁷ Vide Anexo 1, Apêndices e Anexos.

³⁸ Charles Stuart tinha comandado em Portugal uma força Luso-Britânica no ano de 1796, tendo realizado relatórios que apontavam a zona de Torres Vedras como o local certo para a edificação de uma posição defensiva. A mesma percepção fora apontada pelo engenheiro Vincent.

³⁹ Cf. José Maria das Neves Costa - *Memoria militar respectiva ao terreno ao Norte de Lisboa*. Typ. e Stereotypia Moderna, in separata da Revista das Sciencias Militares, p.4, Lisboa, 1888.

Assume para si a leitura do terreno e a identificação das vias de penetração de um exército invasor bem como as posições a ocupar pelos defensores.

Resumidamente, Neves Costa considerava que o melhor plano de defesa assentava numa *defeza activa*⁴⁰, apoiada em fortificações erguidas em posições centrais como Sobral de Monte Agraço, Alenquer ou Castanheira do Ribatejo. Não defendia a construção efectiva de uma Linha de fortificações porque tinha presente o esforço e a dificuldade em munir uma linha tão extensa, obrigando à dispersão de forças, nas suas próprias palavras dizia:

*Difícilmente a defeza d'estas posições pode ter um feliz resultado, se seguirmos o systema de as guarnecer com o fim de obstar por toda a parte ao inimigo. Os movimentos que resultariam d'huma tal dispersão de força do exercito, que já se suppõe inferior ao atacante, não seriam contrabalançadas pelas vantagens naturaes das sobreditas posições*⁴¹.

Concluía também que a falibilidade de uma posição estava na oportunidade desta ser contornada, o que, num movimento rápido do inimigo resultaria na ineficácia das posições que estavam paralelas à primeira, e destas dependentes para a protecção do seu flanco:

*Nenhuma d'estas deixará de ser forçada ou rodeada mais ou menos cedo, e é da natureza da defeza de semelhantes linhas de posições, que uma d'estas que seja ganha pelo inimigo inutilizará todas as outras da mesma linha, que as tropas defensoras serão obrigadas a abandonar antes de serem atacadas, ou correrão o risco de serem cortadas no caso em que ali persistam para as defenderem.*⁴²

Na realidade, não poderíamos atribuir a Neves Costa a integral criação das Linhas, mas sim a base topográfica e o reconhecimento da capacidade dos terrenos a Norte de Lisboa. O engenheiro francês Vincent já tinha também feito esse reconhecimento, mas considerava principalmente o ataque de um exército apoiado pela marinha e marchando próximo do mar e dos locais de desembarque, o exército inglês. Por seu lado, Neves Costa, prevê o avanço de um exército continental, o francês, onde a linha de comunicações e de reforços com a fronteira é essencial à sua progressão.

Identifica então os prováveis percursos e variantes, analisando a geomorfologia do terreno, que possibilita a defesa e o ataque. Reconhece duas vias principais pela orla costeira: Torres Vedras – Lisboa (via Mafra) e Torres Vedras – Lisboa (via Montachique)⁴³. Entre a Serra de Montejunto e o Tejo, identifica Neves Costa duas

⁴⁰ In José Maria das Neves Costa - *Memoria militar respectiva ao terreno ao Norte de Lisboa*. Typ. e Stereotypia Moderna, in separata da Revista das Sciencias Militares, p.30-32, Lisboa, 1888.

⁴¹ In Idem, *ibidem*.pp.30-31.

⁴² Idem, *ibidem*.pp.30-31.

⁴³ Respectivamente, o primeiro percurso possível de Torres Vedras seguiria pela estrada até à Serra da Vila, Vale do Carvalhal, Turcifal, Gradil, pela Serra de Chipre, Murgeira, Mafra, Cheleiros, Sabugo, Belas, Lisboa; O segundo percurso principal viria de Torres Vedras, avançaria por Orjariça e Catefica, Casal do

principais variantes, Carregado – Lisboa (via Sacavém) e Ota – Lisboa (via Sobral de Monte Agraço)⁴⁴.

A importância da recolha desta informação é vital para qualquer exército porque permite planear os movimentos militares, os ataques, as posições defensivas, percursos de retirada, as localidades e os seus recursos⁴⁵.

Como é evidente ao compararmos os planos de Neves Costa com os posicionamentos das obras realizadas, apercebemo-nos da concordância dos pontos estratégicos e das posições defensivas. Entre outros, destacamos as posições da Serra de Chipre, Enxara dos Cavaleiros e Sobral de Monte Agraço.

Para melhor compararmos e constatararmos estes factos, importa elaborar uma longa análise aos aditamentos que Neves Costa faz em 1814, directamente na Memória que tinha lavrado em 1809⁴⁶, trabalho que não nos propomos fazer neste nosso humilde contributo, antes pretendemos salientar o sentido de justiça que o move e a devida confrontação que apresenta, ponto por ponto, em cada nota que adiciona.

O engenheiro português compara as suas sugestões e os seus planos com o que foi construído na realidade e aproveita para fazer a sua defesa face à acusação que Wellington faz de que os seus trabalhos não eram fiáveis e que inclusive, tinham conduzido à edificação de estruturas defensivas inúteis na Castanheira⁴⁷.

A melhor defesa vem pelas palavras de Neves Costa:

Escrevendo esta memória para completar a intelligencia da Carta topographica que a ella se refere, era do meu dever não determinar algum systema particular de defeza; mas sim fornecer o conhecimento geral, e os dados necessários para que todo o tempo, e segundo diversas circumstancias do defensor, este houvesse de escolher as posições mais próprias para formar o dito sytema, sempre análogo e dependente da quantidade de tempo e meios de execução das obras de defeza artificial supplementaria e dos recursos e forças de que se pode dispor.

Barbas e Serra do Socorro, Enxara dos Cavaleiros, Montachique, Loures, Lumiar e Ameixoeira. Em qualquer das vias, Torres Vedras surgia como um local onde confluíam as estradas de norte, logo, de grande importância estratégica. As duas variantes principais são pela Malveira e pela Ribaldeira.

⁴⁴ Respectivamente, a primeira via coincidia com a Estrada Real, Carregado, Castanheira do Ribatejo, Vila Franca de Xira, Alverca, Sacavém e por fim Lisboa;

⁴⁵ C.f. Donald D. Horward, *The French Campaign in Portugal 1810-1811 an account by Jean Jacques Pelet*, University of Minnesota Press, 1973. Jacques Pelet, Ajudante de Campo de Massena, escreveu uma das obras mais citadas para o conhecimento das Linhas de Torres, descrevendo extensamente e com grande pormenor todo o planeamento dos movimentos Franceses e aliados, comprovando a extrema importância dos conhecimentos geográficos e topográficos. O próprio Pelet reconhece o terreno e identifica as vias entre o Montejunto e o Tejo como as mais viáveis para a movimentação francesa, coincidindo com a identificação dos pontos estratégicos que já Vincent e Neves Costa tinham registado.

⁴⁶ O manuscrito original encontra-se no Arquivo Histórico Militar com a referência PT/AHM/DIV/3/01/04/10, é o caderno avulso com o número 179 e tem por título *Memória Militar. Perspectivas ao terreno ao Norte de Lisboa por José Maria das Neves Costa, Major do Real Corpo de Engenheiros em Maio de 1809. Acrescentado com observações e notas do mesmo autor em 1814.*

⁴⁷ Cf. Grehan, op. cit. P. 50

*Em consequência limitei-me á simples indicação geral de todas as posições mais ou menos fortes, mais ou menos vantajosas e úteis para os diferentes graus de resistência de que é susceptível a força natural do terreno; sendo claro que isto não era dizer que todas quantas indicava deviam ser occupadas ou fortificadas. Esta advertência seria desnecessária n'este logar, se me não constasse ultimamente, que Lord Wellington criticara a minha Memória como capaz de o induzir em erro, por lhe apontar a occupação das alturas da Castanheira, Povoia e Villa Franca, que obrigariam a um maior desenvolvimento de forças e enfraqueceriam a defeza geral, se elle houvera seguido a minha opinião.*⁴⁸

Pudemos então concluir que, antes mesmo de um planeamento da edificação das Linhas de Torres definido por Lord Wellington e executado pelos Engenheiros Ingleses, já Vincent e Neves Costa tinham pensado a estratégia de defesa e ataque, avaliado a geomorfologia e definido soluções a aplicar em tão vantajoso terreno.

Vincent pensa aplicar tacticamente uma sucessão de linhas de observação mais afastadas de Lisboa, apoiadas no relevo e no domínio das vias possíveis. Embora também analise em profundidade as vias de comunicação, Neves Costa explora com muito mais detalhe a leitura do terreno, não defendendo a criação de Linhas como as pensamos actualmente mas aplicando uma tática diferente, baseada na Defesa Activa: um exército de movimento, apoiado por estruturas defensivas erguidas em pontos-chave do relevo a Norte de Lisboa, com o objectivo de apoiar e proteger os movimentos militares mas não constituir uma defesa entrincheirada⁴⁹.

⁴⁸ Cf. José Maria das Neves Costa, Memória militar..., p. 4, nota b.

⁴⁹ As conclusões obtidas por André Melícias na sua obra já citada, coincidem com a leitura que fazemos e, no mesmo sentido, vincam a participação de Neves Costa como essencial ao planeamento do Sistema defensivo e não tanto à sua realização e construção.

1.2. A ACÇÃO DE NEVES COSTA PARA A CONSTRUÇÃO E MEMÓRIA DAS LINHAS

Tendo a brigada dos engenheiros portugueses sido dissolvida em Outubro de 1810, passou Neves Costa para as ordens do Tenente-Coronel do Exército inglês Fletcher.

Até 1811, manteve-se na comissão das Linhas ao Norte do Tejo. No entanto, não chegou a estar directamente às ordens de Fletcher, uma vez que, por ordem do Marechal Beresford, teve por missão: examinar e reparar as estradas que ligavam Lisboa com os diversos pontos das linhas de defesa.

O Planeamento da defesa da Cidade de Lisboa e a concepção das Linhas de Torres, continua ser alvo das suas atenções o que se comprova pelo trabalho de 1811⁵⁰, *o Esboço da carta itinerária militar que contém a topografia do terreno de uma parte da província da Estremadura, escala. 1:100 000*, que se encontra hoje arquivada na Direcção dos Serviços de Engenharia. Serviu esta carta como complemento da que tinha realizado no ano anterior e que fora entregue a Wellington.

Esta é a versão mais conhecida da carta da região de Lisboa de Neves Costa⁵¹, que foi oferecida ao Marechal Beresford em 1811, comandante-chefe do Exército português. Tal como se pode comprovar, corresponde a uma forte simplificação do levantamento original. Constitui, no entanto, uma das poucas cartas impressas do autor, tendo sido divulgada, em conjunto com a memória, na Revista das Ciências Militares (1888).

Neves Costa sabia que era necessário completar a carta original com as regiões ainda não estudadas de Peniche e Santarém. Em particular ampliar a sua escala, por forma a obter um maior detalhe da topografia e das vantagens defensivas do terreno. Este levantamento acabou por não se realizar ao longo dos 30 anos seguintes e Neves Costa tinha consciência dessa falha.

Ainda em 1811, junto com o Tenente-Coronel Caula, dá continuidade à Carta Militar da Região de Lisboa, que fora iniciada em 1809, ficando agora encarregue da configuração e detalhes topográficos entre Sobral e a Serra de Montejunto. Este trabalho não foi finalizado, uma vez que foram encaminhados para uma nova comissão.

No ano seguinte, mais precisamente em Setembro de 1812 é incumbido de analisar o estado do sistema abaluartado da Praça-forte de Almeida onde procede ao levantamento e à direcção das obras de reconstrução. Novamente se distingue pela sua competência, recebendo o elogio de Lord Wellington.

Em 1812 Neves Costa envia à corte no Rio de Janeiro uma exposição⁵² a D. João VI onde pretende afirmar a autoria das Linhas Defensivas a Norte de Lisboa, juntando uma cópia da planta e da memória sobre a defesa de Lisboa. D. João VI não corrobora a autoria do projecto mas determina que Neves Costa seja recompensado pelos serviços

⁵⁰ Vide Anexo 1, Apêndices e Anexos.

⁵¹ Vide Anexo 2, Apêndices e Anexos.

⁵² *Exposição dos factos pelos quais se mostra ter sido portuguesa a iniciativa do projecto, proposto em geral para a defesa de Lisboa, que precedeu e continha as bases do projecto particular, posto depois em prática no ano de 1810.*

prestados. Porém, Wellington não dá provimento nem cumpre as determinações do Rei de Portugal. Vai contestar a autoria, o rigor das plantas e das memórias de Neves Costa, referindo inclusive que nunca tinha conhecido o engenheiro português.

Aqui nasce uma das grandes polémicas que alimentam um enredo já longo, de negação da obra dos engenheiros portugueses e da participação do Brigadeiro Neves Costa e de todos os outros oficiais que estudaram, estruturaram e mantiveram as Linhas operacionais ou com memória até aos dias de hoje. Uma questão de justiça move Neves Costa ao longo de toda a sua vida, como uma missão que assume pessoalmente e que incide, não somente na sua participação nas Linhas de Torres, mas, acima de tudo, o reconhecimento do Engenheiro Militar e da cartografia portuguesa.

Entre 1813e 1816 procede ao levantamento da Carta Topográfica Militar da Península de Setúbal⁵³, missão que lhe foi entregue directamente por Beresford, comandante em chefe do Exército português. A memória da carta foi manuscrita em 1816. Estas eram fundamentais para a utilidade e funcionalidade das cartas, uma vez que incluíam descrições geográficas e humanas, assim como considerações de interesse militar. Curiosamente, de 1813 a 1815 houve lugar ao trabalho de campo e todo o ano de 1816 foi dedicado ao desenho final, onde foi auxiliado em curtos intervalos, e apenas nas operações de prancheta por outros oficiais: Marino Miguel Franzini, Luís António de Melo, João Damasceno da Cunha e Francisco de Assis Blanc.⁵⁴

Esta carta visava a preparação da defesa da Península de Setúbal e toda a zona de Almada, estrategicamente preferencial para um exército terrestre invasor que viesse de Sul ou do Alentejo. Inclusive, estes trabalhos permitem-nos o reconhecimento dos Altos de Almada, onde duas linhas defensivas foram construídas, à semelhança das Linhas de Torres, e como parte integrante do mesmo sistema defensivo. Hoje, porém, quase irreconhecíveis no terreno.

Em 1814 é elaborado um trabalho que define e confirma uma convicção e um trabalho de mérito. O Major Neves Costa redige uma segunda memória sobre as Linhas de Torres onde analisa e comenta as edificações e posicionamentos efectuados pelos engenheiros ingleses, comparando com o que tinha definido e indicado na sua memória original de 1809, conseguindo dessa forma provar a grande semelhança e a aplicação/inspiração do projecto que era autor. Invoca ainda os factos suspeitos do desaparecimento de documentos e plantas que tinha entregue a Beresford.

Apesar dos argumentos, o Major Neves Costa nunca recebeu por parte das entidades inglesas o reconhecimento que desejava e era merecido. Sofre inclusive importantes obstáculos à progressão da sua carreira militar.

Em 1816, a 6 de Dezembro faz nova demonstração de factos num requerimento que envia ao Rei, para que possa ser recompensado e reconhecido pelos serviços prestados no trabalho que originou as Linhas Defensivas de Torres. O Marechal Beresford desvaloriza o contributo e retém o requerimento na Secretaria do Exército, enviando-o ao Rei apenas no fim de Maio de 1817.

⁵³ Vide Anexo 3, Apêndices e Anexos.

⁵⁴ In Maria Helena Dias, *José Maria das Neves Costa, 1774-1841*, p.5

Diz-nos Neves Costa.

No fim de 1816, cansado de esperar, e abatido de saúde e de espírito, pelo desgosto da injustiça que experimentava, resolvi dirigir pela primeira vez a Vossa Majestade (...)” fazendo notar que, apesar da oposição dos comandantes ingleses e das razões por estes alegadas para que não tivesse remuneração pelo serviço prestado, não o privariam de, com justiça “1.º da glória de ter prevenido aquele ilustre General [Lorde Wellington], na proposta de um projecto tão útil e de tão extraordinárias consequências; 2.º da glória de haver preparado a carta militar e a memória descritiva das posições daquele terreno, únicos documentos topográficos que existiam, e que foram dados ao duque de Wellington quando principiou a pôr em prática o seu projecto; 3.º da glória de haver sido a causa e o promotor da existência de tais documentos; 4.º da glória, finalmente, de ter indicado na dita minha memória de reconhecimento, entre muitas outras posições, a maior parte daquelas de que se formaram depois as célebres linhas da defesa de Lisboa.

Em 1822 ainda não tinha recebido resposta.

Em finais de 1816 e até 1820 assume nova comissão, desta vez na Secretaria do Corpo de Engenheiros onde realizou a redacção de trabalhos, instruções topográficas e revisão de orçamentos.⁵⁵

Apesar de toda a artilharia ter sido retirada das Linhas em 1814 ainda tinham verdadeiro valor estratégico e mantinham-se como solução de sucesso contra qualquer invasão terrestre. Neves Costa elabora então em 1820 uma nova memória “*Indicação dos lugares que exigem maior atenção defensiva nas Linhas de defesa ao Norte de Lisboa*”. Não desistindo das suas pretensões publica em 1822 a “*Exposição dos factos pelos quais se mostra ter sido portuguesa a iniciativa do projecto, proposto em geral para a defesa de Lisboa...*” (Lisboa, Imp. Liberal, 1822), em que fala do seu trabalho de reconhecimento da região de Lisboa e os problemas com os militares ingleses.

Em 1833 realiza, nas competências de nova comissão, a inspecção dos trabalhos da Linha do Sul do Tejo, mantendo uma atenção muito particular na defesa do Reino, elaborando memórias onde reconhecia as zonas ainda não cartografadas e de elevado interesse estratégico e defensivo.

A Guerra Civil levá-lo-ia a ser indirectamente excluído do serviço militar, logo depois da restauração de 1833, e directamente pela reforma, que não havia pedido, em 1837⁵⁶.

Esta é uma carreira militar que Neves Costa não queria ver terminada de forma indigna. Já reformado, Neves Costa persiste nos estudos do terreno através de cartografia e em 1841 conclui um novo trabalho denominado *Considerações militares tendentes a mostrar quais sejam no território português os terrenos cuja topografia ainda falta conhecer para servir de base a um sistema defensivo do Reino..., acompanhado de uma Minuta de uma carta de Portugal..., na escala de ca. de 1:600 000*, esta datada do ano

⁵⁵ Idem, ibidem, p.14.

⁵⁶ Idem, ibidem, p.16.

anterior. Este trabalho é um reflexo da apreensão que sentia, razão pela qual tentou demonstrar ser urgente a necessidade de proceder a levantamentos topográficos que faltavam em quase todo o País. A comissão técnica que avaliou as “*Considerações militares ...*” considerou-as “de grande utilidade” e “um serviço distinto”.

Para além do seu valor técnico, esta é também uma declaração muito pessoal de Neves Costa. Num acto onde condena as injustiças e a ingratidão de que é alvo, vai acrescentar no título, após o seu nome “*depois de reformado sem o haver pedido*”, e na Advertência da Memória um texto de revolta, onde denuncia ter sido vítima das intrigas da ambição e dos postos e empregos que costumam seguir-se aos grandes movimentos políticos.

O distinto Engenheiro, excelente militar português, o Brigadeiro José Maria das Neves Costa, vem a falecer a 19 de Setembro ou a 19 de Outubro, nesse mesmo ano de 1841.

1.3. O PLANEAMENTO E A CONSTRUÇÃO DAS LINHAS

Nos inícios do século XIX, a estrada de Madrid para Lisboa era a única estrada viável para um exército que se dirigisse de Este para Oeste, acompanhando o Rio Tejo, e com o intuito de alcançar a capital. Entre 1580 e 1807 Portugal foi invadido 23 vezes e em 13 dessas ocasiões, os invasores usaram essa estrada para alcançar Lisboa⁵⁷. De Badajoz, passa a Elvas e cruza o Tejo na ponte das barcas defronte de Abrantes, entroncando com a estrada de Caldas da Rainha a Lisboa, bordejando o Tejo pela margem superior. Se o exército invasor não vadiasse o Tejo para Norte, percorreria o Alentejo e o Ribatejo e ocuparia Almada e os altos sobre o Tejo, bombardeando Lisboa, dominando a navegação e comprometendo o apoio da Royal Navy. Wellington reconheceu claramente as vias de comunicação que os vários corpos do exército francês poderiam utilizar.

Define então que a sua primeira linha de defesa não estava em Portugal, mas em Badajoz e na sua Praça-forte, confiando à guarnição espanhola a árdua tarefa de servir de primeiro embate, porque nenhum comandante francês avançaria por Portugal deixando para trás Badajoz no poder das forças aliadas, comprometendo linhas de comunicação, reforços e uma via de retirada. Elvas seria a 2ª Linha e a 2ª posição de embate, teriam como missão bloquear ou retardar o mais possível o exército francês.

O Plano de Defesa de Portugal que Wellington elabora, não consistia apenas na construção de Linhas a Norte de Lisboa. É um sistema de defesa integrado, que se baseia numa preciosa gestão dos recursos materiais e humanos, servido por um exaustivo levantamento das vias de comunicação, dos terrenos e das suas potencialidades. Sumariamente, para além da edificação das Linhas Defensivas, podemos identificar as seguintes acções em concreto:

- A dispersão do exército anglo-luso para garantir o controlo das principais vias de invasão com origem em Espanha (três corpos de exército: Alentejo, Beira Alta e Beira Baixa) e o restauro e fortificação de Peniche, Valença, Almeida, Campo Maior, Elvas, Abrantes e da estratégica Ponte de Murcela sobre o Rio Alva, na estrada a Sul de Coimbra.
- Reorganização das forças armadas: treino do exército regular português no modelo inglês, constituição de brigadas mistas anglo-lusas, reorganização de regimentos de caçadores e de infantaria de linha; constituição e activação das Ordenanças e das Milícias com a missão de flagelar, desgastar e dificultar a mobilidade do invasor.
- Destruição das vias que facilitariam a progressão do exército invasor, como a Estrada Nova da Beira à Estremadura; construção de vias militares secundárias que permitissem uma deslocação rápida do exército anglo-luso e a sua comunicação eficaz.
- A partir de 4 de Agosto de 1808, a ordem para a evacuação do território entre o Mondego e o Tejo, e a recolha, destruição ou inutilização de todos os bens ou engenhos que pudessem alimentar o exército invasor.

⁵⁷ Cf. Grehan, op. cit., p.17

- A definição de São Julião da Barra como o último bastião e o local de embarque do corpo expedicionário inglês no caso de se dar um revés.
- A decisão de manter o controlo de Lisboa a todo o custo, planeando uma retirada progressiva da primeira à última Linha e uma sucessiva concentração de forças.

Um dos últimos trabalhos dedicados às Linhas de Torres foi elaborado pelo inglês John Grehan em 2004 e aponta Março de 1809 como o início da concepção das Linhas, invocando um pedido que Wellington faz ao ministério da guerra inglês, solicitando 20 canhões de 12 polegadas a serem empregues no posicionamento defensivo a Norte de Lisboa.

Consideramos que as quantidades e o tipo de material seria mais próprio para o estabelecimento de um ponto defensivo como Torres Vedras ou a Serra de Montachique, mas nunca para construir a Linha que Wellington projectou de início, que ocupava apenas os altos entre Alhandra, Montachique, Mafra e Sizandro, e bem diferente das várias linhas, que foram apontadas por Neves Costa, para uma eficaz protecção de Lisboa.

Efectivamente, por decreto de 11 de Dezembro de 1808, e após a saída do exército de Junot, num contexto de reorganização do exército (milícias e ordenanças), foram decretadas as construções de fortificações temporárias (principalmente travezes, fossos e taludes de terra que bloqueassem as estradas de acesso às cidades), em particular em Torres Vedras, Mafra e Vila Franca de Xira. Era a preparação da defesa activa por parte da população contra uma muito possível invasão.⁵⁸

Após a Batalha de Talavera, em Outubro de 1809, Wellington desloca-se a Lisboa para preparar a defesa de Portugal sustentada numa guerra defensiva.

Wellington faz pessoalmente o reconhecimento do terreno a Norte de Lisboa e percorre os altos de Torres Vedras, Mafra, Montachique e Sobral de Monte Agraço. Acompanham-no o comandante do Real Corpo de Engenheiros Inglês, o Tenente-Coronel Richard Fletcher e o Coronel Murray, seu quartel-mestre general. Nas suas mãos tem os mapas e as memórias elaboradas em 1799 pelo general inglês Sir Charles Stuart, as memórias e plantas de Vincent e de Neves Costa. Apesar de várias fontes referirem um apurado reconhecimento do relevo⁵⁹, André Melícias vem comprovar através das datas e local de emissão da correspondência de Wellington, uma realidade diferente. O autor localiza o comandante do exército anglo-luso em Lisboa a partir do dia 12 de Outubro de 1809, tendo permanecido até ao dia 26. Como o Memorando enviado a Fletcher está datado de 20 de Outubro, restam uns poucos dias para o reconhecimento de toda a área que foi abrangida pelas Linhas defensivas⁶⁰.

Naturalmente que a estratégia só podia ser delineada com o mais detalhado levantamento topográfico disponível, o do capitão José Maria das Neves Costa. Com efeito, a utilização da Memória e do plano de Neves Costa é evidente e deu origem ao suposto erro de fortificar a Castanheira, sugestão feita pelo engenheiro português e que foi aplicada por Wellington, confirmando a utilização dos seus trabalhos.

⁵⁸ Melícias, op.cit. p.46-47.

⁵⁹ V. Grehan, John Jones, Oman, Napier, etc.

⁶⁰ Cf. Melícias, op. cit., p.40.

Após este reconhecimento de terreno, e a 20 de Outubro de 1809, Arthur Wellesley entrega ao Tenente-Coronel de engenheiros do exército Inglês Richard Fletcher, um Memorando com instruções para a construção de duas Linhas defensivas a Norte de Lisboa, com o objectivo de impedir o acesso à capital ou atrasar o exército invasor até à eficaz evacuação do exército inglês, na praia junto ao forte de São Julião da Barra.

O Memorando reúne directrizes para a eficaz defesa da Península de Lisboa, posicionamento e movimentos dos vários corpos do exército aliado, vias de retirada e de reagrupamento de forças, indicações sobre as prováveis vias a usar pelo inimigo e onde obstar esse avanço⁶¹.

A norte de Lisboa, pretende Wellington estabelecer posições chave, erguendo para esse efeito fortificações de campanha e aí concentrando forças: os Altos da Castanheira com 15000 homens, Cadafais, Torres Vedras com 5000 homens, o Monte do Alqueidão a Sul de Sobral do Monte Agraço com 4000 homens, Arruda com 2000 homens, Cabeço de Montachique com 5000 homens. Ordena também o cálculo da mão-de-obra e os meios necessários ao represamento do rio da Castanheira e do Trancão, à destruição de estradas e pontes (Loures e Castanheira), à construção e verificação do estado das estradas que ligam vales, posições e as vias de progressão e de retirada.

Define em concreto a construção dos seguintes redutos e fortes: na planície e na colina junto à estrada na posição da Castanheira; à frente e à direita de Cadafais; no Cabeço de Montachique; numa posição indefinida entre a última que permitisse cobrir uma retirada pela via de Torres; no monte do Alqueidão, a Sul do Sobral de Monte Agraço; no moinho do Alto do Sobral; no Alto da Ajuda, entre Sobral e Bucelas; sobre a estrada da Arruda, 5km em frente Alhandra; nos montes à direita, à esquerda e à retaguarda de Alhandra; nos altos da Portela, à direita da Serra de Serves; no vale de Bucelas; na entrada Sul do desfiladeiro de Bucelas; e ainda entrincheiramentos em Torres Vedras e baterias de artilharia no mouchão defronte de Alhandra. Determinava ainda a criação de estruturas que possibilitassem a comunicação entre as várias posições.

Com estas directrizes, Wellington determinava quatro áreas fulcrais para o bloqueio ao avanço dos Franceses no sentido de Lisboa: A primeira, do Tejo, pela Castanheira do Ribatejo até Cadafais; a segunda, de Alhandra, por Arruda, ao Sobral de Monte Agraço; a terceira, ao longo da Serra de Serves, pelo vale de Bucelas até ao Cabeço de Montachique; a quarta, controlaria um avanço pela costa e apoiava-se em Torres Vedras e nas elevações que domina a estrada a norte e a noroeste da cidade.

Depreende-se, com base no memorando, que Wellington não estabelece as Linhas de Torres como as conhecemos, antes, define uma sucessão de posições que dominam as vias e que se apoiam nas elevações do terreno que melhor sustentam uma posição defensiva. Na realidade, as Linhas em concreto resultam de um conjunto de contributos (Vincent, Neves Costa, Cunha D'Eça, Stuart, Wellington, Fletcher, Jones) e de uma aplicação de soluções de engenharia militar face ao tempo disponível e aos recursos existentes. Constatamos que é inegável a delineação da estratégia defensiva e definição de objectivos por parte de Wellington. A Richard Fletcher foi atribuída a responsabilidade e o comando da construção das Linhas, sendo assistido pelo capitão do

⁶¹ Norris e Bremner, op.cit.p.29-35

Real Corpo de Engenheiros Inglês John Thomas Jones. Nesse sentido, quem constrói as Linhas é Fletcher e John Jones, sobre quem recai a responsabilidade máxima de organizar, conceber e evoluir o sistema defensivo de Lisboa.

Importa recordar que em Fevereiro de 1810 Wellington faz a sua única visita de inspecção às Linhas em construção e, em Junho do mesmo ano, Fletcher é enviado para a fronteira em missão e é John Jones que assume o comando da construção das Linhas. Futuramente, Jones tornar-se-á o primeiro historiador das Linhas de Torres, e como já referimos, é uma das fontes mais citadas.

As construções das obras defensivas iniciaram-se quase de imediato.

A 3 de Novembro, em São Julião da Barra com o Capitão Wedekind da Kings German Legion (KGL); a 4, em Sobral de Monte Agraço com o Capitão Williams Royal Engineers (RE); a 6, em Torres Vedras com o Capitão Mulcaster RE; a 17 de Janeiro de 1810, em Mafra com o Capitão Ross RE; a 19 de Fevereiro, na Ericeira com o Tenente Rice Jones RE; igualmente a 19, no Cabeço de Montachique com o Capitão Mulcaster RE; a 24 de Fevereiro, em Vialonga com o Tenente Stanway RE; a 17 de Março, na Arruda com o Tenente Forster RE; a 26 de Março, em Ponte de Rol com o Tenente Thompson RE⁶². Num Despacho de 31 de Dezembro, Fletcher solicita a Wellington autorização para fortificar a posição da Castanheira, onde se exigiam trabalhos específicos, que Fletcher calculou em 1000 homens a trabalhar continuamente durante uma semana para construir um represamento no rio da Castanheira. Em Fevereiro de 1810, quando Wellington vai ao local, reconhece que a posição pode ser torneada por oeste e que, por estarem muito distantes, não é eficaz a protecção das 12 lanchas canhoneiras que a Royal Navy manobra no Tejo. Ordena a suspensão das obras e empreende outras, mais a sul, sobre Alhandra⁶³. É este o erro que Wellington fez cair sobre Neves Costa, no entanto, como se prova, reside numa efectiva fortificação e de um novo projecto de Fletcher.

Estas datas revelam o primeiro grande avanço na construção das Linhas de Torres, uma vez que só depois da vistoria de Wellington (de 4 a 10 de Fevereiro de 1810⁶⁴), se concentrou o pessoal de engenharia, o reconhecimento topográfico, a mão-de-obra, os materiais e as ferramentas que foram requisitadas em Inglaterra e ao Concelho de Regência.

A primeira fase das obras reflectia o planeamento previsto no Memorando e consistia, não numa Linha contínua, apoiada nas cordilheiras, mas sim, numa sucessão de posições defensivas que dominam vales, estradas e passagens. O sistema defensivo carecia de complexidade e extensão, o que só poderia ser aperfeiçoado se houvesse mais tempo até que o Exército invasor chegasse às Linhas. Era uma corrida contra o tempo e contra o avanço do exército mais rápido do planeta.

⁶² C.f. Grehan, op.cit. ,p.49; J.Jones, op. cit. p.44.

⁶³ *Idem, ibidem*, p.50

⁶⁴ C.f. Melícias, op. cit., p.50

Cumpria-se assim o objectivo primário de Wellington, que consistia em cobrir as vias de acesso a Lisboa: Tejo-Vialonga, Bucelas, Montachique, Mafra-Murgeira, Picanceira-Ribamar e Carvoeira-Cheleiros.

Inicialmente tínhamos a seguinte disposição:

- A Norte da 1ª Linha, havia uma sucessão de pontos de observação, posições numa linha avançada, com base em Torres Vedras e que dariam origem às posições da futura 1ª Linha. Sustentavam-se nas seguintes posições: a noroeste da Castanheira; a oeste do Sobral, na Serra do Monte Agraço; nos altos de S. Vicente, e do Alto da Forca ao norte de Torres Vedras
- A 1ª Linha (futura 2ª Linha) era a principal e estava situada a 32 km a Norte de Lisboa, tendo por base o Cabeço de Montachique, apoiando-se no Tejo, em Vialonga, e na Foz do Safarujó, acima de Ribamar. Aproximadamente, tinha uma extensão de 40 km.
- A 2ª Linha (futura 3ª Linha), com cerca de 2.700 m apoiava o seu flanco direito no Forte das Maias e o esquerdo no Forte do Junqueiro, constituindo a fortaleza de São Julião o último reduto, onde, uma retaguarda constituída por uma força portuguesa protegeria o embarque das últimas tropas inglesas.

Registe-se ainda a construção e reforço de várias zonas específicas, nomeadamente: as obras a oeste de Torres Vedras: as de Ponte de Rol, Alquiteira e São Pedro da Cadeira; em Arruda, para dominar os vales entre o Tejo e Sobral de Monte Agraço.

Um momento importante na história das Linhas tem origem nos inícios de Julho de 1810, quando, na eminência de um ataque francês, Wellington convoca Richard Fletcher a reunir-se ao exército perto da fronteira portuguesa.

Como já foi referido, é nomeado o Capt. John Thomas Jones do RE, com a missão de continuar a construção das Linhas de Torres. Apesar de manter uma correspondência particularmente activa com Fletcher, obtém plenos poderes de Wellington para o cumprimento da sua missão: ultimar as fortificações em construção, elaborar um levantamento de todas as posições, proceder à melhoria da operacionalidade, em especial das plataformas das peças de artilharia.

O corpo de engenheiros que vai colaborar com Jones a partir do início de Julho de 1810 é numeroso e destacamos do RE, os Capitães W. Holloway, J. Williams e S. Dickinson, os Tenentes F. Stanway, A. Thomson, W. Forster, S. Trench, R. Piper, H. Tapp, W. Reid e J. Hulme; o Capitão Wedekind e o Tenente Meinecke da KGL;

Do Real Corpo de Engenheiros (RCE), trabalharam nas Linhas 39 oficiais. Registe-se os principais: o Major Lourenço Homem da Cunha D'Eça, o Major Manuel Joaquim Brandão de Sousa e o Capitão Joaquim Norberto Xavier de Brito. Além dos seguintes oficiais: Francisco António Raposo, Bernardo José Pereira dos Santos Franco, Francisco Villela Barboza, Luis Máximo Jorge de Bellegarde, João António D'Almeida Cibrao, Henrique Luiz Aschoff, Joaquim Pedro Pinto de Sousa e Jacinto Joaquim Torcato Xavier⁶⁵.

⁶⁵ Vide Grehan, op. cit., p.48; Chartrand, op. cit., p. 25-28; Melícias, op. cit. p.52;

Esta listagem de engenheiros portugueses vem demonstrar a intensa actividade do Real Corpo de Engenheiros na construção das Linhas de Torres e contradizer a pouca relevância que o Royal Engineers expressa no contributo dos portugueses, para além de Neves Costa e dos três primeiros. É certo que a responsabilidade e coordenação das obras estavam delegadas nos engenheiros ingleses, porém, era o corpo de engenharia português que desenvolvia a maioria do trabalho de campo, conforme se depreende da obra de Magalhães Sepúlveda⁶⁶.

Quando Fletcher chega ao Quartel-General de Wellington, reexaminam o plano de defesa e decidem reforçar o sistema defensivo, porque tinham ganho mais tempo do que o esperado. Massena acabara de cercar Ciudad Rodrigo que capitulara a 10 de Julho, dá-se a batalha do Côa e os franceses vêm cercar Almeida de 15 a 28 de Agosto de 1810. Wellington aproveitou ao máximo o tempo extra, pois já em 17 de Julho, Fletcher havia enviado a John Jones uma carta com as alterações a definir reforços de posições.

Reorganiza e altera a função das Linhas construídas e a sua dimensão, efectivamente, a antiga 1ª passa a 2ª linha e assume a sua importância preponderante em todo o sistema defensivo. Agora sim é uma Linha Defensiva, mas acima de tudo tem uma função de bloqueio. A sucessão avançada de postos de observação passará a constituir a 1ª Linha e a sua base, Torres Vedras, dará o nome às Linhas de Torres Vedras.

É ordenado um reforço das posições avançadas de Alhandra: construíram-se escarpamentos com declives artificiais que impossibilitavam a passagem das posições mais elevadas ou o seu torneamento; os travezes são transformados em trincheiras; há um reforço na direita da Serra de Serves e um fortíssimo recurso às obras complementares de defesa com linhas de abatizes no Vale do Calhandriz e Serves; acrescento de escarpamentos nas posições da Serra de Chipre; reforço da estrutura dos fortes com a inclusão generalizada de paliçadas nos fossos e em partes mais frágeis dos mesmos; é realizada a minagem de estradas e pontes e o abate de árvores que comprometiam uma eficaz linha de tiro; apressa-se a construção de estradas militares na retaguarda das Linhas e o calçetamento de outras; criam-se represamentos nos rios (Safarjuo, Lizandro, Trancão, etc.) com vista a tornar os cursos de água intransponíveis pela artilharia; é revisto e alterado o sistema de comunicações da Royal Navy que era empregue nos postos de sinais, optando-se pelo telégrafo português operado por marinheiros portugueses.

Este aperfeiçoamento é uma constante, e até Outubro a correspondência entre Fletcher e Jones provam a evolução do Sistema Defensivo. Efectivamente são um relato extraordinário de toda a organização e planeamento que fundamentam a eficácia das Linhas de Torres.

Uma ordem de Wellington, datada de 5 de Outubro de 1810, é comunicada a Jones, por Fletcher. Essa ordem divide a 1ª e a 2ª Linha em 6 distritos, com o objectivo de agilizar o correcto posicionamento das forças, garantir o aperfeiçoamento das defesas e a sua operacionalidade. Esses distritos referiam-se apenas à organização da 1ª e 2ª Linha, uma

⁶⁶ Vide Christovam Ayres de Magalhães Sepúlveda, *História Orgânica e Política do Exército Português*, Vol. V, Coimbra, 1916-1925

vez que, as Linhas de Oeiras, de Almada e de Setúbal, constituíam posições para proteger um embarque.

A responsabilidade de cada distrito foi entregue a 2 oficiais do REC, um capitão e um tenente.

A antiga 1ª Linha, posteriormente transformada em 2ª Linha estendia-se ao longo de 40 km., era a principal na defesa a norte de Lisboa e compreendia 59 redutos, defendidos por 232 peças de artilharia e munidos por 17,500 homens.

Segue-se a primeira divisão em 6 distritos, respeitante à Linha principal com base em Montachique, com o devido posicionamento do exército⁶⁷ e de acordo com a ordem de 5 de Outubro de 1810.

Distrito nº1, Do mar a Torres Vedras.

Quartel General em Torres Vedras; Capitão Mulcaster, Tenente Thomson.

2470 Milícias Infantaria; 250 Ordenanças de Artilharia; 140 do Corpo de Artilharia; 70 Artilheiros Ingleses.

Distrito nº2, Do Sobral de Monte Agraço ao Vale do Calhandriz.

QG em Sobral de Monte Agraço; Capt. Goldfinch, Ten. Forster.

1300 Milícias Infantaria; 300 Ordenanças de Artilharia; 140 do Corpo de Artilharia; 40 Artilheiros Ingleses.

Distrito nº3, De Alhandra ao Vale do Calhandriz.

QG em Alhandra; Capt. Squire, Ten. Piper.

400 Milícias Infantaria; 60 Ordenanças de Artilharia; 60 Artilheiros Ingleses.

Distrito nº4, Das margens do Tejo ao Vale do Calhandriz.

QG em Bucelas; Capt. Burgoyne, Ten. Stanway.

1100 Milícias Infantaria; 500 Ordenanças de Artilharia; 80 do Corpo de Artilharia.

Distrito nº5, Do desfiladeiro do Freixial até à direita do desfiladeiro de Mafra.

QG em Montachique; Capt. Dickinson, Ten. Trench.

2400 Milícias Infantaria; 480 Ordenanças de Artilharia; 120 do Corpo de Artilharia; 50 Artilheiros Ingleses.

Distrito nº6, Do desfiladeiro de Mafra até ao mar.

QG em Mafra; Capt. Ross, Ten. Hulme.

700 Milícias Infantaria; 350 Ordenanças de Artilharia; 230 do Corpo de Artilharia; 40 Artilheiros Ingleses.

⁶⁷ Vide Chartrand, op. cit, p.27; Norris & Bremner, op. cit., p.96; Melícias, op. cit. pp.50-57; Victoriano César, op. cit., pp.141-159

A operacionalidade da defesa era uma realidade quando da chegada das forças aliadas às Linhas, no dia 8 de Outubro de 1810. Efectivamente, as obras continuavam e muitas posições estavam incompletas, decorriam ainda escarpamentos e o bloqueio dos vales por meio de abatizes. Quando, a 11 de Outubro chegam os Franceses ao Sobral de Monte Agraço, as Linhas dispõem de um total de 126 fortes, armados por 247 peças de artilharia e munidos por 29.750 homens⁶⁸.

Entre Outubro e Novembro, Jones e Fletcher, concentram esforços para garantir a máxima operacionalidade das Defesas. Constroem novos redutos, aperfeiçoam e corrigem outras posições defensivas, identificam zonas que não permitem obstar tão eficazmente o avanço francês: na 1ª Linha, fortifica-se da esquerda da posição do Monte Agraço ao Vale de Runa (obras nº 128 a nº130, nº150 a nº152); a posição da Ordasqueira (obra nº 149); criam-se entrincheiramentos e abatizes no Vale de Calhandriz, na estrada do Sobral para a Ribaldeira e nos vales da Gozundeira e Zibreira.⁶⁹

Este notável esforço de mão-de-obra, resulta na construção de uma linha de defesa contínua, não apenas suportada por fortes e redutos, mas também através de barreiras físicas e obstáculos ao movimento e à tomada de terrenos vantajosos por parte do inimigo.

Dura quase um mês, a permanência do exército francês no Sobral de Monte Agraço, onde inclusive, criaram um reduto posicionado a sul do Sobral, frente ao Forte Grande do Alqueidão. Este reduto, segundo Pellet, foi entregue ao comando de Junot e estava ocupado pelo 8 corpo de exército⁷⁰. Durante este mês ocorrem várias tentativas, combates e escaramuças havidas entre postos avançados e grupos de reconhecimento. Sobre estes momentos em particular, constituiremos a recolha dessa memória histórica e apresentá-la-emos neste nosso trabalho, identificando-os ao longo das Rotas Culturais.

A partir das 20:00 horas de 14 de Novembro, Massena ordena a retirada do Sobral que só pelas 10:00 horas da manhã seguinte, é reconhecida pelos postos avançados aliados. Wellington já sabia que essa retirada estava eminente, no entanto, só deu início à perseguição do inimigo pelas 15:00 horas.

Entretanto, o fortalecimento das Linhas continua porque Wellington tem sempre presente a probabilidade de uma outra invasão, uma derrota dos aliados ou um novo ataque por parte de Massena. A Sul de Lisboa é construída a Linha dos Altos de Almada que consistia originalmente em 35 redutos. Acabam por ser construídos apenas 17, mesmo quando ainda existem planos de 1812 que referem um planeamento de 20 redutos⁷¹.

A 1ª Linha é reforçada para poder obstar a um ataque directo do inimigo. Há zonas que estão protegidas por represamentos de cursos de água (o Sizandro, entre Torres Vedras e o mar) e que obrigam à construção de novos fortes na Primavera de 1811. Trata-se das

⁶⁸ Vide. Major João de Paiva de Faria Leite Brandão, manuscrito, *Apontamentos sobre as Linhas de Torres e a sua ocupação*, 1953, PT/AHM/DIV/3/01/15/15

⁶⁹ Vide D.D.Horward, *Napoleon and Iberia – The twin sieges of Ciudad Rodrigo and Almeida 1810*, University Press of Florida, Tallahassee, 1984, pp. 321-322; Cf. John T. Jones, op. cit, pp. 220-222

⁷⁰ D.D. Horward, *The French Campaign in Portugal...*, p. 243

⁷¹ Vide. Norris e Bremner, op. cit. P.91.

posições numeradas de 131 a 146 na zona da Bordinheira, Muçafaneira, nas margens do Sizandro e na direcção da sua Foz.⁷²

Uma das chaves para a eficácia das Linhas era a existência de boas vias militares, que percorressem a retaguarda da linha de fortes e que possibilitasse uma rápida deslocação do exército de choque que era composto por vários corpos do exército aliado, posicionados entre a 1ª e a 2ª Linha. No período pós-ocupação, muitas das vias militares internas às Linhas, terão troços calcetados, serão reparadas e outras construídas, reforçando-se a sua protecção através de parapeitos (ou cortaduras) que permitissem o posicionamento da infantaria.

Quando terminado, o Sistema defensivo a Norte de Lisboa compreendia um total de muito mais do que 154 obras. Isto sucede porque foram várias as obras realizadas durante a ocupação das Linhas e que não foram numeradas, e como tal, não tendo número de obra, criam um desfazamento entre algumas das fontes (como J. Jones) e a lista de obras que Norris e Bremner elencam na sua obra já citada e que, por ser a mais detalhada, nos serviu como fonte principal.

A NUMERAÇÃO DOS FORTES

Cada posição defensiva era denominada por Obra e era identificada por um número, seja forte, reduto ou bateria (exceptuando os escarpamentos). Os nomes das obras poderiam ir sendo atribuídos ao longo dos tempos e dos autores, porém os números permitem-nos identificar cada um dos Fortes. Diz-nos Victoriano César que, à medida que se iam construindo, eram numerados à data da sua conclusão. Analisando a lista, esta não é sucessiva nem crescente, permitindo-nos constatar que não existia um plano rígido que definia a construção dos fortes. Conclui-se que a construção dessas estruturas evoluía em consequência da necessidade e do tardio reconhecimento de pontos fracos. É esta a razão de encontrarmos obras cujos números são intermediários, ou que, na sua organização, mudaram de Linha (o nº18 e o nº19 passaram da 1ª para a 2ª Linha). Estudemos em concreto a estrutura das Linhas e a sua composição em função do número de Obras.

No início da construção das Linhas, os fortes eram apenas 110 e foram numerados de 1 a 32 na 1ª Linha (excluindo como já se referiu o nº18 e nº19), de 33 a 97 na 2ª Linha (incluindo o nº18 e nº 19), e de 98 a 110 na 3ª Linha. Sugere-nos que servia um princípio simples de identificação, datado de Setembro de 1810, uma vez que no início de Outubro os fortes nº 121 e nº 4 estavam a ser construídos enquanto os nºs 128, 129 e 130 haviam sido terminados já com as linhas ocupadas pelo exército aliado. Importa referir que entre Torres Vedras e o mar havia uma posição fragilizada e cuja defesa estava dependente do represamento do rio Sizandro, o que deixaria de ser um obstáculo assim que o inverno passasse. Como já tivemos oportunidade de referir, é pois na primavera de 1811 que se inicia a construção dos fortes nºs 131 a 148. Constata-se que, à excepção dos fortes nº 126 e 127, todos os que têm numeração acima de 110 se situavam na primeira linha.

⁷² Vide André Melícias, op. cit., p.57; John T. Jones, op. cit., p.77

2. O PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO DAS LINHAS DE TORRES

2.1. DESCRIÇÃO DA 1ª E DA 2ª LINHA

Quando as obras ficaram completas em 1812, os distritos passaram a 8. Para podermos compreender o aperfeiçoamento, apresenta-se esquematicamente a evolução, descrição e o municiação do Sistema Defensivo de Lisboa (excluindo as fortificações na Capital), com base no estudo de Norris e Bremner.

A 1ª Linha Defensiva, localizada a 56 km de Lisboa, compreende uma extensão de 46 km, desde Alhandra à Foz do Rio Sizandro, em Torres Vedras, tendo o flanco direito defendido por uma flotilha de 12 canhoneiras inglesas que patrulhavam o Rio Tejo. Era composta por 4 Distritos.

Nesta 1ª Linha existem fortes e redutos nos concelhos de Vila Franca de Xira, Arruda dos Vinhos, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras.

1ª linha, total de 72 obras militares, 46 km de extensão

Ligando Alhandra – Sobral – Patameira – Furadouro – Catefica – Matacães – Torres Vedras – Varatojo – Telhadouro – São Pedro da Cadeira – Genetia – Foz do Sizandro

Até Julho de 1810: 32 obras, 141 peças de artilharia, 10040 homens.

Outubro de 1810: 69 obras, 319 peças de artilharia, 18683 homens⁷³.

Conclusão em 1812: 72 obras.

Distrito nº 1

Do Tejo até ao Forte nº 11, em Alhandra.

Desde a ainda existente Bateria do Conde (Obra Militar nº 2) em Vila Franca de Xira, passando pelo Forte do Cego (Obra Militar nº 9) e Forte da Carvalha (Obra Militar nº 10) em Arruda dos Vinhos, terminando no Moinho do Céu (Obra Militar nº 11) em Sobral de Monte Agraço.

25 obras, 6280 homens.

Artilharia : 51 de calibre 12; 36 de calibre 9; 9 de calibre 6.

Distrito nº2

Desde o Forte do Passo (Obra Militar nº 12) em Arruda dos Vinhos, até ao Forte Novo (Obra Militar nº 152) em Sobral de Monte Agraço.

7 Obras, 3.090 homens.

Artilharia: 24 de calibre 12; 16 de calibre 9; 12 de calibre 6; 3 obuses de 5½.

Distrito nº3

Da Zibreira até às alturas da Cadriceira inclusive. Iniciava no reduto da Patameira (Obra Militar nº 151) em Sobral de Monte Agraço, até ao reduto Sul da Enxara dos Cavaleiros (Obra Militar nº 29) no concelho de Mafra.

7 Obras, 1900 homens; Artilharia: 15 de calibre 12; 9 de calibre 9.

⁷³ PELET, op.cit., p.225.

Distrito nº4

Do forte nº 144, à esquerda do desfiladeiro de Runa, até ao mar.

O 4º e último Distrito da 1ª Linha ía desde o Forte da Ordasqueira (Obra Militar nº 149) até à bateria à esquerda do Varatojo (Obra Militar nº 131), ambos em Torres Vedras.

33 Obras, 7413 homens.

Artilharia: 78 de calibre 12; 47 de calibre 9; 16 de calibre 6; 3 obuses de 5½.

A 2ª Linha Defensiva, localizada a 16km de Lisboa, situa-se 13 km a Sul da 1ª Linha, tem uma extensão de cerca de 39 km, entre o Forte da Casa (Vila Franca de Xira) e Ribamar (Mafra), passando por Vialonga - Alto da Raposeira - Serra de Servas – Bucelas - Cabeço de Montachique – Malveira – Mafra - Serra de Chipre – Picanceira – Ribamar – Foz do Safarujo.

Nesta 2ª Linha existem fortes e redutos nos concelhos de Vila Franca de Xira, Loures, Mafra e Torres Vedras distribuídos por 3 Distritos (Distrito nº5, nº6 e nº7).

2ª linha, total de 69 obras militares, 39 km de extensão

Até Julho de 1810: 65 obras, 206 peças de artilharia, 15400 homens⁷⁴.

Outubro de 1810: 69 obras, 215 peças de artilharia, 15442 homens.

Conclusão em 1812: 69 obras.

Distrito nº5,

Das margens do Tejo, próximo de Alverca, ao desfiladeiro de Bucelas, inclusive. QG em Bucelas.

O Distrito nº 5 ia desde o Forte do Salgado (Obra Militar nº 33), nas margens do Tejo, à direita da posição de Via Longa no concelho de Vila Franca de Xira até ao Forte da Ajuda Pequeno (Obra Militar nº 19) em Loures.

20 Obras, 3502 homens.

Artilharia: 47 de calibre 12; 25 de calibre 9.

Distrito nº 6,

Do desfiladeiro do Freixial, inclusive, até à direita do desfiladeiro de Mafra. QG em Montachique.

O 6º Distrito alongava-se desde o Picoto (Obra Militar nº 49) em Torres Vedras, até ao reduto da Coutana (Obra Militar nº 73), no Casal do Conto, em Mafra.

25 Obras, 5640 homens.

Artilharia: 43 de calibre 12; 30 de calibre 9.

Distrito nº7,

Do desfiladeiro de Mafra até ao mar. QG em Mafra.

O 7º e último Distrito da 2ª Linha, desde o Casal da pedra (Obra Militar nº 74) até ao Forte de S. Julião (Obra Militar nº 97) em Mafra.

24 Obras, 6300 homens. Artilharia: 57 de calibre 12; 13 de calibre 9.

⁷⁴ Idem, ibidem.

3ª linha, total de 13 obras militares, 3 km de extensão

Até Julho de 1810: 11 obras, 89 peças de artilharia, 3850 homens.

Outubro de 1810: 11 obras, 94 peças de artilharia, 5350 homens.

Conclusão em 1812: 13 obras.

Distrito nº 8, Oeiras

13 Obras, 5350 homens.

Artilharia, 94 peças: 20 de calibre 24; 48 de calibre 12; 19 de calibre 9; 6 de calibre 6;

1 obus de 5½.

4ª linha, total de 17 obras militares, extensão de 7,5 km

Outubro de 1810- 20 fortes projectados.

Conclusão em 1812 – 17 obras, 86 peças de artilharia, 7500 homens.

Distrito de Almada, Altos de Almada

17 Obras, 7500 homens Gen. Hill.

Artilharia: 86.

5ª linha, total de 7 obras

Linha de Setúbal

Conclusão em 1812 – 7 redutos, incorporando 7 moinhos, do nº1 ao nº7

As várias listas⁷⁵ que indicavam as obras militares, foram por nós conferidas uma vez que havia discrepâncias no número de fortes. As constatações que obtivemos, ao fazer a identificação individual de cada obra militar são que, em 1812, Wellington dispunha de um Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa, composto por 178 fortes. Incluía: as 2 Linhas a Norte de Lisboa (141 fortes); a Linha de Oeiras (13 fortes); a Linha de Almada (17 fortes) e a Linha de Setúbal (7 fortes)⁷⁶.

Apesar da referência comum a 152⁷⁷ fortificações nas Linhas de Torres (incluindo a 1ª, 2ª e 3ª Linha), pudemos identificar um total de 154⁷⁸ fortificações nas 3 primeiras linhas. Efectivamente, a 1ª e a 2ª Linha estavam defendidas por 141 fortificações.

A razão de encontrarmos autores que referem 152 fortes na totalidade das três Linhas a Norte do Tejo, prende-se com a fonte principal que é John T. Jones. Indica na sua obra de 1829, *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, um total de 152 fortes, e, sendo o “construtor” das Linhas é visto como a autoridade no tema.

⁷⁵ Victoriano César, op.cit; Norris e Bremner, op.cit.; John Jones, op. cit.; Grehan, op. cit.; Francisco Baptista, op. cit.;

⁷⁶ Cf. Norris e Bremner, op. cit., que determina um total de 180 fortificações.

⁷⁷ Cf. Canêlhas, op. cit.; Melícias, op. cit.; Jones, Memoranda...; Fletcher op. cit.

⁷⁸ Cf. Chartrand, op. cit.; César, op. cit.

Porém, Victoriano César, identifica um erro de Jones e esclarece:

*John Jones no mapa do Distrito nº 3 (pg. 163 [do Memoranda]) não menciona o forte da Portela do Bispo [que se identifica por nº 150, Bateria da Ribaldeira]*⁷⁹

Jones não menciona também outra posição defensiva, denominada por nº 114b, a Bateria Nova da Sub Serra⁸⁰. Na lista das fortificações que Norris e Bremner inserem na sua obra e que neste trabalho incluímos em anexo, os fortes nº114b e nº 150 são referidos com a indicação de que Jones não os contabiliza também, porém, confrontámos com a cartografia de Brandão de Sousa de 1810, e ambos são incluídos. Em conclusão, há que reunir estas obras às referidas 152, logo, temos um total da 1ª, 2ª e 3ª Linha de 154 fortes e redutos.

A verdadeira dimensão desta obra monumental é-nos dada pelos números: as Linhas de Torres cobrem uma área de cerca 800 km², onde se construíram, na totalidade, 85 km de defesas ao custo total de 100.000 Libras⁸¹.

Apesar de não constar directamente dos nossos objectivos, importa observar brevemente as Linhas de Torres na actualidade, contabilizar os que existem em condições de visita e os que já foram destruídos ou restam vestígios. Em 1980, Norris e Bremner (Op.Cit. p.97) indicam que em estado razoável ou em bom estado identificavam-se: na 1ª Linha, 52 fortes, e na 2ª Linha, 46 fortes eram referenciadas com o mesmo estado de preservação, resultando num total de 98 fortes. Num levantamento de 2000, há referência na 1ª e 2ª Linha, a 111 fortes que sobreviveram, 16 que foram destruídos, e 60 que estão nas mãos de privados (moinhos transformados e recuperados, cabeços que servem de pasto ou zonas cercadas⁸² o que constitui normalmente um problema para a acessibilidade). Comparativamente, Em 2002, a PILT efectuou na 1ª e 2ª Linha um rastreio que dos 142 construídos entre 1809 e 1812, reconheceu 113 fortes e considerou 32 como destruídos.

Existe aqui uma diferença de números que justifica uma atenção particular da metodologia aplicada e um novo trabalho de campo, com visitas a cada uma das obras militares. No que concerne ao nosso contributo, e como já referimos, dos Pontos de Interesse que localizámos e que são obras militares, ainda existem, permitem o reconhecimento de estruturas, ou, mesmo quando são vestígios, justificam a visita por constituírem um exemplo da importância estratégica do local.

⁷⁹ Victoriano César, op. cit., p. 143; efectivamente, comparámos as obras e como usámos a edição de 1829 da *Memoranda de Jones*, a página a que se refere Victoriano César é a 112.

⁸⁰ Vide Jones, *Memoranda...*, p.111

⁸¹ Horward, *Napoleon and Iberia – The twin sieges...*, p.321 “À chegada às Linhas, apenas 126 dos 152 redutos estavam completos e 427 dos 534 canhões estavam operacionais”.

Vide Weller, op. cit., p. 29 “ total de 165 fortes, 628 canhões, 39 475 homens”

Vide William Henry Fitchett,, *The great Duke*, Bell, 1911.

⁸² Vide Nuno Pereira, *Carta do Património do Concelho de Mafra, As Linhas de Torres Vedras no concelho de Mafra*, in *Agenda Cultural de Mafra*, Mafra, 2000; C.f. Norris e Bremner, op. cit. p.97

O resultado da nossa pesquisa feita entre 2008 e 2010, levou-nos a atestar que em relação à 1ª Linha, identificámos um total de 53 obras (entre fortes, redutos e baterias) de onde seleccionámos 29 que incluímos na respectiva Rota. No que respeita à 2ª Linha, identificaram-se 54 obras (entre fortes, redutos e baterias), das quais inserimos 32 na Rota da 2ª Linha.

Em conclusão, na 1ª e 2ª Linha foram analisadas 107 obras militares existentes.

As principais ameaças às fortificações e vias militares continuam a ser a pressão urbanística, e a construção de vias rodoviárias, o plantio de eucaliptos, a edificação de estruturas de comunicação (antenas) e de electricidade (postes de alta tensão), a invasão do interior dos fortes e a contínua utilização das vias militares por veículos todo-o-terreno em “passeios pelas Linhas” e, acima de tudo, a negligência de proprietários particulares (que edificam construções clandestinas e não clandestinas, arrasam estruturas, etc.), as condicionantes do exército (proprietário da maioria dos fortes), das autarquias (que enfocam os seus esforços nas obras mais visíveis e não intervêm nas outras nem fazem a fiscalização das construções) e do IGESPAR (de quem aguardamos uma eficiente aplicação das Leis de Protecção do Património). A todos estes factores, acresce o tempo e a erosão provocada pelos elementos naturais.

2.2. A OPERACIONALIDADE MILITAR

2.2.1. AS FORÇAS EM COMBATE

No que concerne às forças beligerantes, em Novembro de 1810, ocupando as Linhas de Torres tínhamos:

- O Exército Regular Português com os seguintes efectivos:

Infantaria (22627), Cavalaria (1193), Artilharia (1710) num total de 25 530 homens, incluindo oficiais.

- O Corpo português de Milícias e de Ordenanças com um total de 10 088 homens, incluindo oficiais.

Milícias e Ordenanças que guarneciam os fortes das Linhas de Torres:

- Nos fortes do distrito de Alhandra, Divisão Frederico Lecor, 2616 homens.

Regimentos de Milícias de Santarém, Idanha, Castelo Branco, Covilhã e Santa Maria da Feira.

- Nos fortes do distrito de Bucelas, 1907 homens.

Regimentos de Milícias do Termo de Lisboa, Tomar e Torres Vedras.

- Nos fortes do distrito do Sobral.

Ordenanças, regimento de Atiradores Nacionais, 761 homens.

Regimentos de Milícias de Lisboa Oriental, Lisboa Ocidental, Setúbal e de Alcácer do Sal, 2231 homens.

- Nos fortes do distrito de Mafra.

Regimento de Milícias de Viseu, 691 homens.

Ordenanças e Milícias voluntários de artilharia, 1,882 homens.

Na totalidade as forças portuguesas (Exército Regular, Milícias e Ordenanças) presentes nas Linhas de Torres em Novembro de 1810 eram 35 618 homens.

Reunindo-se ao total efectivo do exército Britânico a operar nas Linhas de 34 059 e aos 8 000 espanhóis, chegamos ao total de combatentes nas Linhas de Torres: 77 677⁸³.

As memórias do Coronel Delagrave dão-nos o número de soldados franceses que chegam às Linhas. Os capazes, a 12 de Outubro eram: de Infantaria 33 011, de Cavalaria 6 747, de Artilharia 1 034. Corresponderia em Batalha a cerca de 35 000 homens⁸⁴.

Não deixa de ser impressionante que, em Janeiro de 1811, o exército regular português atinge os 45 717 homens e o Corpo de Milícias e Ordenanças 44 356, perfazendo um total de 90 073 Homens, sem contar com ingleses e espanhóis⁸⁵.

⁸³ René Chartrand, *Fuentes de Oñoro - Wellington's liberation of Portugal*, Osprey Publishing, 2002, p.90. Não se contando para este número os feridos e os destacados.

⁸⁴ Delagrave, op. cit. p.118

⁸⁵ Chartrand, op. cit. p.91

2.2.2. A DISPOSIÇÃO DAS FORÇAS NAS LINHAS DE TORRES

O posicionamento das forças⁸⁶ obedeceu a um critério pragmático: nos fortes ficavam as tropas de 2ª linha (quase exclusivamente portuguesas), ou seja, o exército não regular composto por Regimentos de Milícias, Ordenanças e Voluntários. Atrás de cada linha defensiva, com curto tempo de intervenção calculado até um máximo de meia jornada (meio-dia de marcha), posicionavam-se as tropas de 1ª Linha, os exércitos regulares inglês, português e espanhol. Estes estavam reunidos em 2 grupos principais, que formavam os acampamentos na retaguarda de Alhandra e do Sobral.

A disposição das forças aliadas na 1ª Linha era⁸⁷, respectivamente:

- Do mar a Torres Vedras – 3ª Divisão do Major General Thomas Picton (3 336 homens) e a 5ª Brigada do Major General Alexander Campbell em reserva (2 442 portugueses);
- Em Runa – 6ª Divisão do Major General Alexander Campbell (2 083 portugueses) e a 6ª Brigada de Coleman em reserva (2 196 portugueses);
- Na Ribaldeira – 4ª Divisão do Major General Lowry Cole (4 792 homens);
- Na Zibreira – 1ª Divisão do Ten. General Sir Brent Spencer (6 948 homens);
- No Sobral – 1ª Brigada de Pack (2 267 portugueses) e a 5ª Divisão do Major General James Leith (3 229 homens) em reserva geral.
- No Sobral / Arruda / Alhandra – a Light Division do Major General Robert Craufurd (2 765 homens)
- De Alhandra ao Tejo – 2ª Divisão do General Rowland Hill (5 251 homens) e a Divisão portuguesa de Hamilton, tendo em Vialonga a reserva de cavalaria.

Em Pêro Negro, na Quinta dos Freixos, estava o Quartel-General de Arthur Wellesley. No Casal Novo, estava o Quartel-General de Carr Beresford. Em Mafra, estava o Quartel-General da Brigada de Cavalaria de Anson's.

⁸⁶ Vide Corpus II – Apêndices e Anexos, Anexo 29, p.118. Mapa com o posicionamento dos exércitos.

⁸⁷ Cf. Chartrand, op. cit. p. 90; Fletcher, op. cit. p.11; Lemos Pires, A invasão de Massena, Buçaco e as Linhas de Torres Vedras, p. 354, in *Guerra Peninsular – Novas Interpretações*, Tribuna da História, 2005.

2.2.3. APÓS A RETIRADA DE MASSENA

É notória a preocupação em manter a operacionalidade das Linhas a Norte de Lisboa em particular e, no geral, o Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa. O Engenheiro Lourenço Homem da Cunha D'Eça, de 1812 a 1814, assume funções com vista à reparação e manutenção dos fortes, baterias e vias militares na região de Torres Vedras. O próprio Neves Costa continuará a analisar o aperfeiçoamento do sistema defensivo. Em Novembro de 1816, o Visconde de Sousel envia a D. Miguel Pereira Forjaz o mapa mensal da Artilharia, munições e guarnições presentes na 1ª e 2ª Linha defensiva a norte de Lisboa:

No 1º Distrito, Torres Vedras, os 32 redutos, têm um total de 160 peças de artilharia e tem como guarnição um destacamento de 39 homens do Regimento de Artilharia Nº1;

No 2º Distrito, Sobral de Monte Agraço, os 11 redutos têm 61 peças e 18 homens.

No 3º Distrito, Alhandra, os 30 redutos têm 86 peças e 30 homens.

No 4º Distrito, Bucelas e Vialonga, os 22 redutos têm 78 peças e 27 homens.

No 5º Distrito, Cabeço de Montachique, os 26 redutos têm 78 peças e 34 homens.

No 6º Distrito, Mafra, os 24 redutos têm 71 peças e 31 homens.

O Visconde de Sousel, indica um total de 145 fortes operacionais e, se bem que existissem um total de 820 canhoneiras, apenas 534 estavam ocupadas por peças de artilharia, sendo o 2º, o 3º, o 4º e o 5º distrito os que tinham todas as canhoneiras ocupadas, sendo isso indicador da relevância que esses distritos têm para a operacionalidade das linhas. O total de 179 homens do Reg. Artª nº 1 tinham como missão fazer a manutenção e garantir a operacionalidade mínima num tempo que já se sabia de paz.⁸⁸

Muito tempo depois de Napoleão, novamente defronte das Linhas, mas agora em Torres, se define outra vez o futuro de Portugal. A Batalha de Torres Vedras, a 22 de Dezembro de 1846 em pleno conflito da Patuleia, traz à operacionalidade total o Forte de São Vicente e respectivos redutos nº 20, 21, 22, 23 e 24, onde tomam posições as forças rebeldes contra o ataque das forças governamentais do Marechal Saldanha. Foi essa a única ocasião em que uma força atacou directamente as fortificações das Linhas de Torres. Nem mesmo Massena o tinha feito senão em reconhecimentos e além disso, porque os aliados sempre combateram em frente às Linhas (Seramena, São Quintino, Portela do Bispo). As tropas do marechal Saldanha tomam o Forte de São Vicente e acabam por ser os portugueses a fazer cair o mito da invencibilidade das Linhas de Torres. Após a Convenção do Gramido em 1847 instala-se a paz e as Linhas de Torres deixam de ter qualquer função militar à excepção das obras principais. Não obstante, a ruína, a erosão e o aproveitamento que a população faz da alvenaria que revestia fossos e taludes, apressam o esquecimento das Linhas. Em 1895, o desenhador José Guedes de Mattos Cabral é encarregue de elaborar as plantas dos fortes da 1ª Linha, atestando o seu estado e as estruturas que ainda eram perceptíveis. Encontramo-las em anexo para que possamos perceber o estado de ruína e abandono que é notório quando comparamos com as estruturas iniciais.

⁸⁸ Vide Anexos, Fig. 4.

2.3. CARACTERIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS, DAS OBRAS MILITARES E SUA OPERACIONALIDADE

Com o objectivo de podermos reconhecer, identificar e entender este Património construído, é essencial explorar o enquadramento das Linhas de Torres no âmbito da Arquitectura Militar e da Arte de Fortificar.

Os primeiros anos de 1800, e em particular com a tomada de Olivença em 1801, evidenciam o princípio do declínio do valor militar das fortificações abaluartadas como sistemas defensivos isolados. A implantação de fortes avançados e destacados procurava compensar a vulnerabilidade da praça-forte principal. O uso da artilharia de sítio e a sua maciça concentração de fogos reduzia a capacidade de defesa concentrada, conduzindo à solução que criará as Linhas de Torres: aplicar-se-ão linhas de defesa mais extensas e com organizações defensivas simplificadas e diluídas no terreno. As obras militares aproveitavam a topografia, racionalizavam-se o esforço da construção e combinava-se a fortificação de campanha com a fortificação permanente.

O Sistema Defensivo da Península de Lisboa, compreendendo as duas Linhas de Torres, a Linha de Oeiras, a Linha de Almada e a de Setúbal, notabiliza-se como uma das mais impressionantes e eficazes obras defensivas da história da Europa. Pelas suas características, é também o paradigma dos efeitos da inovação dos sistemas de fortificação da primeira metade do XIX.

A tipologia caracteriza genericamente o objecto de estudo como obra de Fortificação Militar de Campanha. Em particular, os tipos de obras construídas são vários e com funções diferentes: Posição Defensiva (fortes, redutos e baterias); Comunicação (estradas militares, postos de sinalização); Obstáculos à progressão (Escarpamentos, abatizes, fossos, etc).

As estruturas que foram construídas têm os seus modelos especialmente definidos nos Tratados Ingleses do início do XIX que versam sobre a Fortificação de Campanha e de Operações de Cerco – Treatise on Field Fortification – como o de Macaulay, de onde extraímos esta definição de reduto:

When the outline of the enclosed work is so traced that every part is flanked by some other part, it is called a fort; when no part, or only portions of the work, receive flank defence, it is a redoubt.⁸⁹

Na realidade, a definição de forte ou de reduto prende-se com a dimensão da obra e, em particular, na capacidade da defesa autónoma do seu flanqueamento. Uma obra militar com um traçado que não permite a defesa dos seus flancos, denomina-se Reduto e é esse o termo continuamente utilizado pelo Tenente Coronel de Engenharia, Francisco Eduardo Baptista no seu estudo de 1947 sobre as Linhas de Torres. Nós utilizaremos a definição mais corrente de forte não deixando porém de considerar a obra militar como um reduto.

⁸⁹ Capt. C.R.E. J.S. Macaulay, A Treatise on Field Fortification and other subjects connected with the duties of the field engineer, Edi. James Fraser, London, 1834, p. 12

As Linhas defensivas a Norte e a Sul de Lisboa, apresentam um variado tipo de construções militares abarcando obras de carácter permanente, semi-permanentes e até mesmo efémeras (como o caso particular das represas e abatizes). É grande a diversidade tipológica das fortificações no que refere à estrutura, que varia entre:

- A Bateria, com 2 a 4 peças de artilharia e 50 homens (nº 113, nº 37);
- O Reduto, com 4 a 10 peças de artilharia e entre 100 e 400 homens (a grande maioria)
- O Forte, com mais de 10 peças de artilharia e mais de 500 homens, constituindo verdadeiros campos fortificados (Forte nº 93 do Alto Algueirão, Fortes nº 20, 21 e 22 de S. Vicente de Torres Vedras, Forte nº 14 Forte Grande do Alqueidão)

No âmbito da Arquitectura Militar poderíamos, genericamente, enquadrar este conjunto nos sistemas de fortificação moderna abaluartada do Século XIX, aplicando-se particularmente o conceito estrutural de Linha Defensiva, não contínua, mas fortemente implantada no relevo topográfico, obedecendo ao princípio de que, a organização do terreno vai proporcionar o rendimento máximo à acção do Comando. Aqui, entenda-se o Comando como o domínio de uma posição sobrelevada sobre o terreno circundante.

Efectivamente, não são linhas defensivas continuadas mas sim uma sucessão de posições fortificadas (redutos e fortes), localizadas nos pontos elevados que comandam vias de penetração (vales, estradas, planícies). O que une cada um dos fortes é a estrada militar que corre na sua retaguarda, apoiada nas elevações do terreno e que interliga as posições defensivas longe da vista do inimigo.

Apoiamos esta leitura na consideração de que à excepção do campo entrincheirado do Calhandriz, todos os outros obedecem, na sua implantação e construção, à regra que define que cada reduto é considerado como uma obra independente em que a artilharia nele instalada não se destina à sua própria defesa⁹⁰.

Com efeito, ao compararmos os tratados da Arte de Fortificar ingleses e portugueses, constatamos que as Linhas de Torres resultam da simplificação das obras militares adequadas a cercos, o que revela ser mais apropriado do que invocar os conceitos da fortificação abaluartada.

As técnicas construtivas aplicadas são o resultado de uma adequação ao terreno, da operacionalidade do espaço, da resistência ao fogo do inimigo e da durabilidade dos materiais.

O local de implantação do reduto vai ditar os materiais de construção e as técnicas. Alguns apresentam revestimentos com pedra aparelhada (Fortes nº 40, 41, 42,), a maioria associando-a à terra, outros são escavados na rocha, em especial onde esta é mais branda como o saibro (Fortes nº 66, nº 95), outros são exclusivamente em terra (Fortes nº 28, 29,30, 31, 68, etc.).

O mais comum é encontrarmos em cada reduto, a associação destas técnicas construtivas em função da estrutura construída: o fosso, escavado na rocha e aparelhado

⁹⁰ Baptista, op. Cit., p.90.

com pedra seca na escarpa e contra-escarpa; o parapeito, as canhoneiras, o paiol e os travezes construídos em terra. Constatámos que, ao nível dos antigos revestimentos das obras (em sacos de terra, madeiras, faxinas, etc.) nada nos foi dado a reencontrar no local, à excepção dos vestígios da plataforma de canhão que foi descoberta no forte do Zambujal obra nº 95.

Confirma-se a tipologia destas obras militares como de Campanha e de Cerco, atestando-se o seu carácter semi-permanente, a simplificação da arquitectura militar e a utilização de materiais com pouca durabilidade (e de fácil e rápida substituição) mas com uma notável resistência ao fogo inimigo.

Seguindo o conceito de fortificação abaluartada, os redutos e fortes apresentam planta poligonal. No entanto, o que observamos é que as faces adaptam-se ao terreno de implantação, constituindo polígonos irregulares. As primeiras obras ainda foram concebidas com o formato de estrela (Obra nº 10, Forte da Carvalha; Obra nº 66, Forte da Feira) na tradição das fortalezas poligonais e com o objectivo de flanquear os fossos o que se tornou num erro evidente. Rapidamente o formato foi alterado, adequando-se ao terreno específico, cobrindo cada uma das zonas possíveis de aproximação (flanqueamento) com uma canhoneira. Esta evolução permitiu ganhar mais espaço útil no interior, maior celeridade na construção e menor complexidade da obra. Além disso, prevenia o dito erro, que era o perigoso cruzamento de fogos entre os defensores que ocupavam os ângulos avançados do polígono.

Numa regra geral que obedece aos modelos de delineados por Fletcher e Jones, podemos caracterizar sumariamente o forte das Linhas de Torres, através dos seguintes princípios gerais:

- a) Os fossos tinham a dimensão mínima de 15 pés = 4,50 m de largura na parte superior e 10 pés = 3,00 m de profundidade.
- b) A crista do parapeito estava pelo menos a 5 pés = 1,50 m acima da crista da contra-escarpa.
- c) A espessura do parapeito variava em função da probabilidade de exposição ao fogo do atacante.
Teria no máximo 10 pés = 3 m e um mínimo de 2 pés = 0,60 m.
- d) Os parapeitos estavam elevados dos 7 pés = 2 m aos 10 pés = 3 m e uma banquetta a 4 pés 6 polegadas = 1,30 m da crista do parapeito permitia à infantaria fazer fogo por cima do parapeito e sobre todo o glacis e fosso.
- e) Os fossos eram paliçados com estacas de pinheiro aguçadas. Estavam enterradas no solo cerca de 1,20 m e a ponta das estacas ficava a 0,60 m da crista da contra-escarpa.
- f) O interior dos parapeitos foi primeiramente revestido com sacos de terra e faxinas (feixes / fascines) e depois do inverno só as faxinas foram usadas. Tanto quanto possível e necessário, os fossos foram revestidos com alvenaria.

- g) O interior dos redutos tinha travezes dispostos transversalmente por detrás das canhoneiras para proteger a infantaria do fogo de artilharia e no centro do reduto estava localizado o paiol onde estava armazenada a pólvora e munições, assim como os víveres, ferramentas e água.
- h) A artilharia tinha a missão principal de fazer fogo sobre alvos específicos e não a defesa do reduto que cabia à infantaria.
- i) As canhoneiras eram sempre em maior número do que as peças que efectivamente armavam o forte. Normalmente, entre 3 a 10 peças de artilharia de calibre 6, 9 ou de 12, eram munidas por guarnições de 2ª linha (Ordenanças e Milícias).
- j) O exército regular luso-britânico operava e deslocava-se por detrás da 1ª e 2ª Linha, ao longo de estradas militares que conectavam pela retaguarda os fortes, os acampamentos e as linhas de abastecimento do exército.

Num dos livros mais preciosos para a leitura e conhecimento das Linhas de Torres⁹¹ o T. Coronel Lourenço Homem da Cunha D'Eça expõe as bases da concepção do forte das Linhas de Torres:

*As dimenções para à Construção das Fortificações da 1ª e 2ª Linha forão tomadas, em Escalla de pez Inglezes; por cada 3 pez de altura, 4 de Talude na Baze, e 10, de Largura no plano do Foço, porem estas medidas variavão em visão do local em que se construhiam ficar mais ó menos espoto ao Fogo do inimigo, è serem batidas de frente ó de reves, sendo menor as dimensões no lado das gollas, e 7 pez para a altura do parapeito, tomando destas para a altura da banquetta, o que igualmente variava. [sic]*⁹²

As indicações técnicas recolhidas são de John Thomas Jones, o engenheiro do Real Corpo de Engenheiros Ingleses, encarregue de dirigir as obras de construção das Linhas de Torres. Jones define e caracteriza estas obras militares no seu livro *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, publicado em Londres em 1829. Anteriormente, já tinha descrito os procedimentos na arte de fortificar, em particular, no decorrer de cercos e na consequente construção de minas e baterias de artilharia. *Journals of the Sieges undertaken by the Allies in Spain, in the years 1811 and 1812, with notes*, publicado em Londres no ano de 1814, é uma das melhores fontes para entender o processo de construção e a arte de fortificar nos início do século XIX.

⁹¹ L. H. da Cunha d'Eça, T. Coronel do R. C. de Eng.ros, *Carta geral das linhas de defença ao Norte do Tejo e collecção das plantas das fortificações que as formão, nas quaes se refere qual foi o objecto particular a cada huma relativo para a sua construção, em 1809 e 1810, e mappas das bocas de fogo que montavão e suas munições*, manuscrito, 1810, 3287-3-40-própria (DSE) - CRT/2003.

⁹² Ten. Cor. Cunha D'Eça & Major Brandão de Sousa, *Linhas de Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações*, manuscrito, G.E.A.E.M, 1810

O processo construtivo foi ainda revisto segundo os estudos do Tenente-Coronel de Engenharia Francisco Eduardo Baptista, publicados na Revista da Engenharia Militar do III Centenário (1947). Da mesma forma, observámos as indicações que o Tenente-Coronel Francisco Sousa Lobo tem recolhido, estudado e que tão notavelmente vem divulgando em várias conferências e publicações. Por fim, comparámos com as obras já citadas de Pasley e de Macaulay.

O estudo que se segue pretende caracterizar em pormenor cada uma das estruturas constituintes do forte/reduto tipo das Linhas de Torres. O nosso contributo é o resultado da comparação entre a bibliografia e o que foi aplicado na realidade. Importa referir que as aplicações de todos estes modelos construtivos foram por nós aferidas no terreno, através de observação directa, medições e análise dos vestígios das estruturas ainda existentes. Constatámos a singularidade das obras em função de uma eficaz e sempre presente adaptabilidade ao terreno, aliada à função e importância estimada da obra.

Apresentam-se as medições da época e as respectivas conversões actuais⁹³. A leitura de ângulos e soluções técnicas no terreno cumpriram a observância dos métodos de fortificar empregues nos inícios do século XIX, segundo as técnicas Inglesas.

Deste estudo se deduz que o processo construtivo e os modelos de fortificar aplicados são os seguidos pelo exército britânico. Não obstante, junto com o corpo de engenheiros que construíram as Linhas estavam engenheiros militares portugueses que, subordinados ao comando, seguiam os modelos ingleses. Não se quer com isto dizer que a engenharia militar portuguesa fosse de algum modo desadequada. Bem pelo contrário. O Engenheiro Militar português era muito conhecedor da Arte de Fortificar, quer pela formação recebida, quer pelos tratados de fortificar de notáveis engenheiros militares portugueses⁹⁴. Tratava-se de uma questão de Comando. E quem comanda estabelece o modelo a seguir. Neste caso, foi o Real Corpo de Engenheiros Ingleses.

Inclusive, todo o sistema de construção é expresso em pés e polegadas, as unidades de medida inglesas.

⁹³ 1 inch = 2,54 cm / 12 inches = 30,48 cm = 1 foot / 1 yard = 3 feet = 91,44 cm. Vide Anexo 28, p.117, onde anexámos uma tabela de medidas para referência.

⁹⁴ Os manuais clássicos são: de Luis Serrão Pimentel, *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações*, Lisboa, 1680.; de Manuel de Azevedo Fortes, *O Engenheiro Português*, 2 vols, Lisboa, 1728-1729; Em 1790 tinha sido criada a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, berço do ensino da engenharia em Portugal. Em 1792, com a criação do Real Corpo de Engenheiros efectiva-se o esforço de renovar e estruturar mais solidamente a acção do engenheiro militar e as suas competências numa arte da guerra já diferente.

Sob o “consulado” de Beresford foi nomeada uma comissão de oficiais de engenharia do Real Corpo de Engenheiros com o objectivo de examinar os projectos de construção e de reparação das fortalezas do reino. O Batalhão de Artífices Engenheiros, criado em 1812, estava ao serviço dos ofícios de engenharia e era constituído por artífices, mineiros, pontoneiros e sapadores. (LOBO, O fim de uma era, in *História das fortificações portuguesas no mundo*, Dir. Rafael Moreira, Alfa, Lisboa, 1989, p. 283)

Podemos concluir que as Obras Militares das Linhas de Torres marcam um momento particular da Arte de Fortificar. Ganham essa posição porque se notabilizam por:

- Pragmatismo na aplicação dos modelos de construção dos fortes e redutos;
- Exemplar emprego da artilharia de Campanha ao invés da de Sítio e do potenciar do seu efeito;
- Uma afirmação da vitória da Guerra de Posição contra a Guerra de Movimento;
- Uma dimensão e complexidade nunca antes conseguida num teatro de guerra;

SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO

Foi estabelecido um sistema particular para garantir a máxima eficácia na comunicação e transmissão de ordens e informações. Uma rápida comunicação facilitava a manobra e a rápida concentração de forças. Este sistema especial de Transmissões empregava os estafetas do corpo de guias do exército, o corpo de guias privativo das Linhas e um sistema óptico que constituía a rede de transmissões do Comando.

Os postos de sinais já estavam em construção quando em Julho de 1810, John T. Jones assume a direcção da construção das linhas. Os primeiros testes não provaram bem por haver dificuldade na visualização dos sinais, fraca resistência do material e lunetas foram adquiridas em Lisboa para se garantir a visibilidade apesar das distâncias. O sistema de sinais inglês, operado por marinheiros da Royal Navy, foi substituído em Setembro de 1810 pelo sistema de telégrafo português assim como passou a ser a marinha portuguesa a manejar os postos de sinais⁹⁵.

A estação central estava instalada na Serra do Socorro e as outras estações principais da 1ª Linha estavam em Alhandra (Forte do moinho Branco ou dos Sinais, o nº 118), Sobral (Forte Grande do Alqueidão, o nº 14), Alto da Serra da Archeira (Forte da S. Archeira, nº 128), Serra do Socorro, Torres Vedras (reduto sudeste do Forte de São Vicente, nº20), Telhadouro (Reduto do Grilo, nº 30). Na 2ª linha tínhamos as estações da Serra de Serves, Serra de Montachique, Tapada de Mafra (Forte do Sonível nº 76), Ribamar (Forte do Picouto nº 92), São Julião (Forte de São Julião nº 97)⁹⁶. A comunicação com Lisboa estava assegurada com o mastro de Sinais na serra de Monsanto e no do Castelo de São Jorge. O serviço telegráfico estava a cargo do tenente de marinha Leith.

O aparelho utilizado consistia num mastro atravessado por uma verga onde 7 bolas negras de sinalização são içadas. Usam-se códigos numéricos cifrados e códigos de linguagem condensada. Juntamente com este sistema empregavam-se semáforos de dois braços manobrados por marinheiros portugueses. Em condições normais e em média, um telegrama de 5 a 10 grupos de palavras demoravam 4,30 minutos do Tejo o do mar à central da Serra do Socorro e do Tejo ao Oceano cerca de 7 minutos⁹⁷.

Em 2009, uma iniciativa da PILT reconstruiu na Serra do Socorro um posto de sinais.

⁹⁵ John Jones, op. cit., pp. 215-216; 254-255.

⁹⁶ Cf. Norris e Bremner, op. cit. pp.98-113; Victoriano César, op. cit. p.155; Melícias, op. cit. p.54.

⁹⁷ Baptista, op. cit., p. 97

ESTRADAS MILITARES

As vias de comunicação eram essenciais para o rápido e eficaz movimento de infantaria, cavalaria e artilharia. Além disso, as estradas teriam que suportar as centenas de carros de bois utilizados para transportar materiais de construção e artilharia até aos topos dos montes onde se construíam os fortes. Construíram-se então centenas de quilómetros de estradas não só à retaguarda e ao longo das duas linhas, mas também se construíram as ligações destas para os redutos, posições de infantaria, etc. Aproveitaram-se assim os antigos caminhos rurais que percorriam vales ou cumeadas, ligações e comunicações laterais entre os redutos avançados. Para se tornarem praticáveis, esses caminhos foram pavimentados com pedra de calçada ou pedras regulares, tornando-as viáveis mesmo quando a lama e a chuva constante eram um verdadeiro obstáculo à tracção e ao movimento. Os traçados das estradas seguiam, sempre que possível as cristas na contra-encosta, ficando a coberto das vistas e do fogo do inimigo. Muitas pontes foram construídas para assegurar as comunicações o ano inteiro. Muitas outras foram minadas para impedir a progressão. Os objectivos pretendiam garantir os reabastecimentos e as evacuações, das guarnições das obras e das tropas de linha acantonadas. Ao mesmo tempo, possibilitavam a concentração rápida e em segredo, das tropas em qualquer ponto das linhas. Esta superioridade de meios é potenciada pela surpresa táctica trazida pelo movimento. As vias militares que ainda se podem percorrer e que mantêm troços com as características originais (calçetados) são algumas das seguintes:

- Estrada Militar existente ao longo da crista da Serra do Formoso. Tem vários troços identificáveis e em bom estado e segue à retaguarda da 1ª Linha, conectando os fortes nº114, nº115, nº 116, nº 117, nº118, nº120 e nº5.
- Estrada Militar, com troços em bom estado, desde o Chão da Vinha, entre S. João dos Montes e Calhandriz. Fazendo a ligação da retaguarda da 2ª Linha, Constitui o acesso aos Fortes nº 9 e nº10.
- Estrada Militar Sobral/Arruda – Bucelas (Localidade de N. Sr.ª Ajuda - Arranhó) Situada na localidade de N. Sr.ª da Ajuda, Freguesia de Arranhó, liga as localidades de Sobral/Arruda a Bucelas, pela Serra de Al-Rota. Tem uma extensão bem preservada com cerca de 1600 metros. Encontram-se in situ 10 marcos de estrada. Esta estrada provavelmente fazia a ligação das estruturas defensivas da primeira linha de defesa entre o 1º e 2º Distrito.
- Estrada Militar que dá acesso à Obra nº 14, Forte Grande da Serra do Alqueidão. Este será provavelmente um dos troços em melhor estado.
- Estrada Militar sobre a Serra das Ribas, ligando os Fortes nº 50, nº 51, nº 57.

AS GUARNIÇÕES DOS FORTES

No que concerne ao cálculo da guarnição de cada forte, aplicou-se o princípio regulamentar de 2 homens por cada metro corrente de parapeito. No início da construção das Linhas esta foi a regra, uma vez que se aplicava o modelo do RCE para as operações de cerco. Verificou-se porém, que era mais adequado atribuir-se 2 homens por cada metro corrente nos parapeitos da frente e 1 homem por metro corrente nos parapeitos virados para a retaguarda, chegando-se mesmo a proporções menores em obras onde as circunstâncias de defesa o permitiam⁹⁸. Inclusivamente, nesse cálculo não se considerava o espaço ocupado pelas canhoneiras. Esse cálculo competia ao engenheiro militar responsável na construção. Partia-se do pressuposto que cada homem precisava de 3 pés (90 cm) para manejar o mosquete. Assim se garantia um número de homens de reserva para substituir os mortos e feridos, possibilitando rechazar um assalto do inimigo⁹⁹.

Quando havia a possibilidade de um ataque, pelo menos um terço da guarnição estava constantemente em armas e a postos enquanto os restantes estavam na retaguarda do forte, no acampamento e outros quantos de guarda, vigiando as vias de aproximação do reduto. Só no caso de ataque iminente se recolheriam ao interior do forte.

A MÃO-DE-OBRA

A movimentação das terras implicava uma força de trabalho numerosa que estava organizada por turnos de 4 horas de trabalho seguido. Os homens trabalhavam alinhados, com uma distância entre si de 1,20m (4 pés) e era esperado que ao longo de 4 horas, cada um conseguisse abrir uma trincheira com 90 cm de profundidade (3 pés) por 105cm de largura (3 pés e 6 polegadas) (PASLEY, 1829)

Aos paizanos que eram simples trabalhadores dava-se-lhes o jornal de 120 réis, e o de 240 réis aos que eram officiaes de canteiro, pedreiro, carpinteiro, etc.; os milicianos tinham pela sua parte um terço d'estas sommas. Mais tarde o acrescimo e a duração dos trabalhos, tendo-se estes tornado quasi permanentes, o jornal elevou-se então a 200 réis para os trabalhadores e a 320 para os officiaes e vigias: os milicianos continuaram a ser pagos segundo a antiga taxa. No mez de agosto de 1810 mais de 2:500 homens, reunidos n'um só corpo, se achavam empregados nas fortificações da Alhandra.¹⁰⁰

Como já referimos anteriormente, Richard Fletcher, Jonh Jones e “mais quinze engenheiros militares andaram empregados nas Linhas, quatro dos quais eram portugueses. O trabalho manual foi executado por dois regimentos de milícias e

⁹⁸ Baptista, op.cit. p.94-95

⁹⁹ Jones, op. cit. pp.101-102.

¹⁰⁰ Simão José da Luz Soriano, Historia da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal- segunda epocha- guerra peninsular, tomo II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871, pp. 563-564).

trabalhadores recrutados na região, nas comarcas limítrofes e noutras mais afastadas, até 90 Km de distância, pois apesar da miséria ser grande, os braços eram poucos, pagando-se à razão de 200 réis por dia os cavadores e 320 os operários artífices. Quando as circunstâncias determinaram que o trabalho fosse acelerado, até as mulheres e os rapazes trabalhavam, aquelas à razão de metade e estes à de um quarto da jorna dos homens. O número de trabalhadores chegou a 7.000, tornando-se em certos sítios necessária a intervenção da autoridade para lhes assegurar a alimentação, que escasseava. A carência de pão chegou a ponto de ser preciso fornecer a este exército de obreiros o biscoito dos navios ingleses.

(...) Mercê também da boa vontade dos carreeiros, excitando á aguilhada os seus pacientes bois, é que se conseguiu levar pesadas peças de artilharia a montes altíssimos, por caminhos de pé posto, inacessíveis a cavalos¹⁰¹.

Em todos os registos se mostra impressionante a capacidade dos trabalhadores, o seu espírito de abnegação e a mobilização de gentes e de recursos. É compreensível esta vontade e acção comum se pensarmos nos efeitos de uma estratégia que pretende anular os recursos individuais que alimentam o invasor. Sem os recursos mais básicos, sem os bens que tivemos que destruir, sem o que a nossa terra produziu, com a retirada obrigatória para a retaguarda das defesas, no seio da instabilidade, trabalhar na construção dos redutos era garantia de um pagamento e da sobrevivência.

¹⁰¹ J.J. Teixeira Botelho, *História Popular da Guerra da Península*, Porto, 1915, pp. 350-351

2.4. O FORTE E OS ELEMENTOS QUE O CONSTITUEM

Tornou-se muito difícil a identificação das estruturas dos fortes, principalmente as que eram feitas em terra compactada e acondicionadas com faxinas (que iremos descrever em seguida). Constituíam ao tempo de operacionalidade dos fortes, uma eficaz resistência à perfuração da bala de mosquete e ao choque da bala de canhão, amortecendo o impacto e prevenindo estilhaços.

A utilização de materiais perecíveis, sujeitos à erosão dos elementos naturais, não facilita actualmente identificar, localizar e entender a dimensão das estruturas que constituem o forte das Linhas de Torres. Impede-nos, igualmente de perceber a imponência de uma posição defensiva e da grandeza da sua construção, agora reduzida a ¼ do seu tamanho original. Um exemplo claro são os parapeitos que tinham mais de 2 metros de altura e actualmente esboroaram para os 50 cm. Os travezes também resistiram pouco e apenas 3 paióis se podem encontrar preservados ao ponto de se identificar o tipo de construção (Forte do Cego Obra Militar nº 9, Forte do Alqueidão nº 14, Forte da Aguieira nº 42).

Com esta nossa pesquisa, quisemos caracterizar e descrever o forte das Linhas de Torres, constituindo, para esse efeito, o seguinte Levantamento dos elementos da Obra Militar de Posição.

A legenda seguinte acompanha o desenho (figura 1) onde se identifica cada uma das estruturas que vamos caracterizar em pormenor.

Do exterior para o interior

1. Glacis
2. Contra-escarpa
3. Fosso
4. Paliçada do fosso
5. Escarpa
6. Parapeito
7. Revestimento do interior: Sacos de terra e faxinas
8. Entrada com ponte de madeira
9. Portão de entrada
10. Través de barbete para protecção da entrada
11. Canhoneiras
12. Plataformas da artilharia
13. Reparos das peças de artilharia
14. Artilharia e munições
15. Traveses
16. Paiol

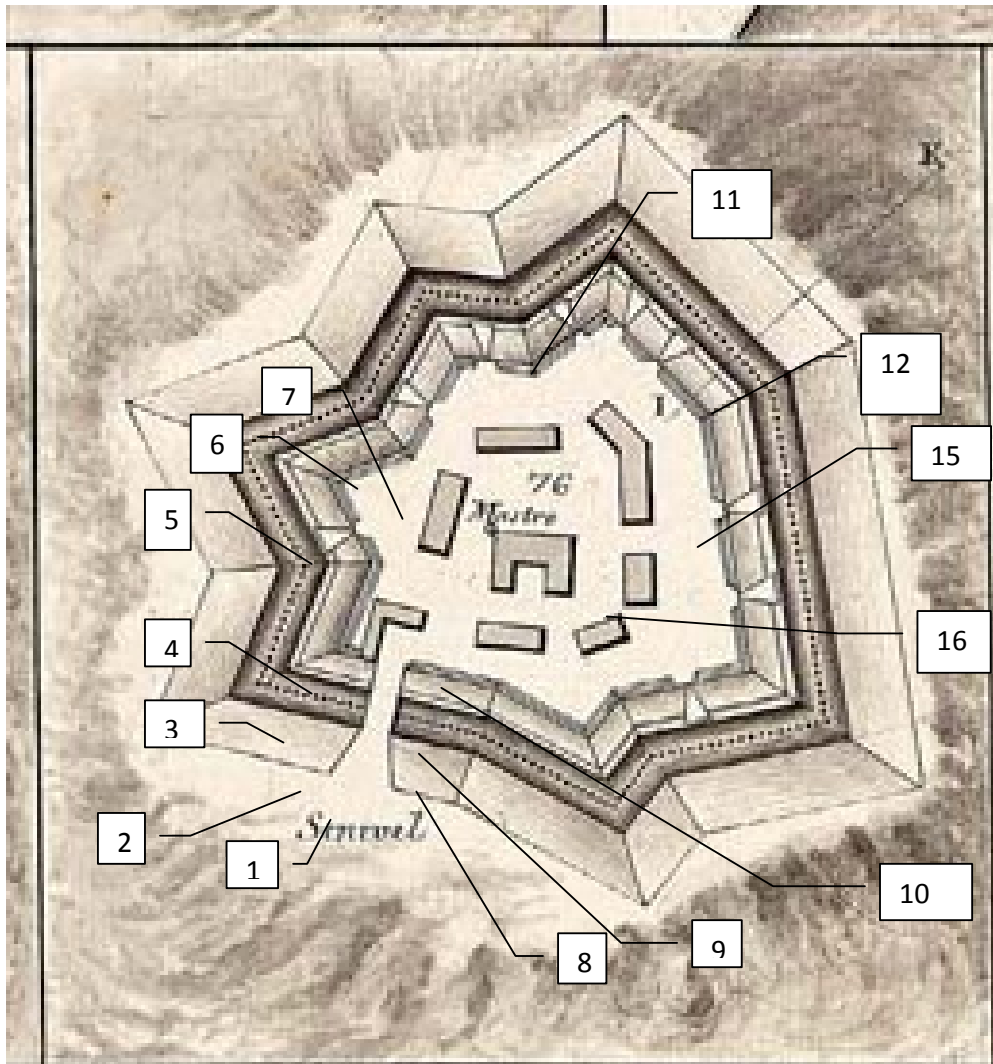


Fig. 1 - Legenda dos constituintes do Forte do Sonível obra nº 76. O ponto nº 14, Artilharia e Munições, não é identificado como estrutura do forte mas consta do estudo seguinte, como parte integrante da operacionalidade do mesmo. Note-se onde o mastro dos sinais se apoia no paiol.

Fonte: 4728-3-34-47- GEAEM/DIE

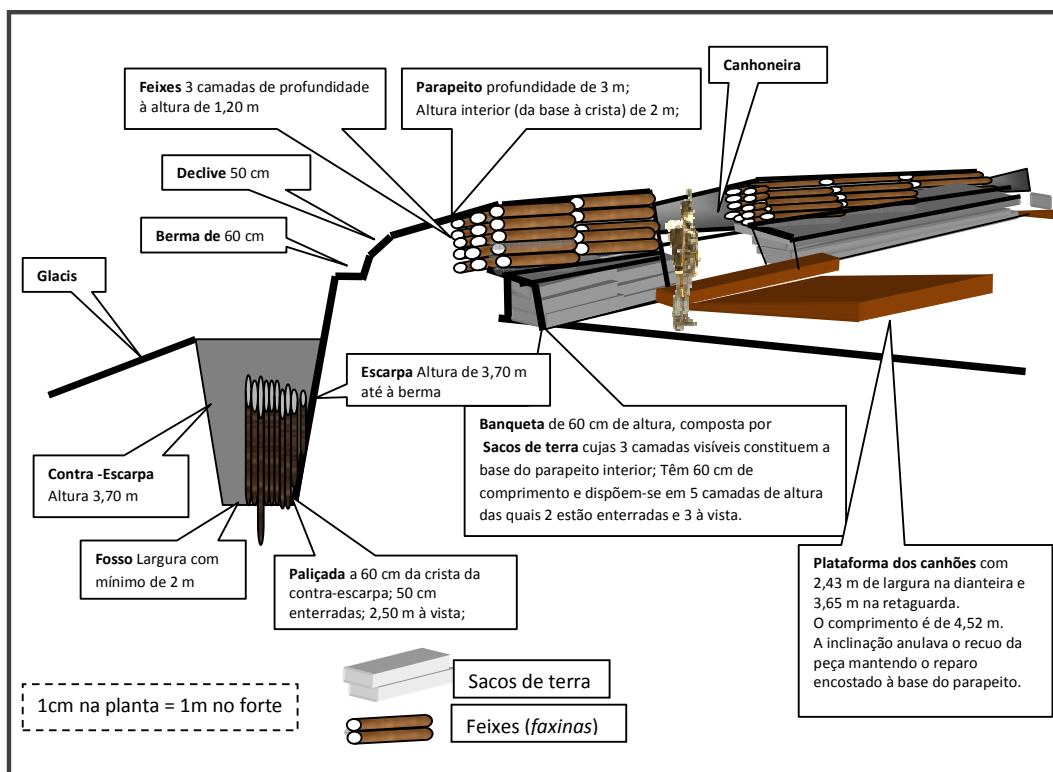


Fig. 2 - Perspectiva lateral sobre o parapeito e canhoneira dos fortes das Linhas de Torres.

As medidas que aqui se apresentam foram recolhidas da obra de John T. Jones¹⁰², e comparadas e complementadas pelo modelo construtivo inglês que consultámos na obra de Pasley¹⁰³. Este importante tratado de engenharia militar inglesa reúne dados precisos sobre o tempo de construção, o material necessário, o número de homens, medidas, desenho e funcionamento de cada uma das estruturas militares que o exército britânico dispunha. Assinalamos a semelhança estrutural e a singularidade empírica do forte das Linhas de Torres em comparação com as outras estruturas defensivas que eram construídas aquando dos cercos. A comparação dos autores permitiu-nos aferir que os fortes aqui estudados eram uma aplicação mais simplificada das regras e modelos de construção. Richard Fletcher e John Jones tinham definido medidas mínimas e máximas na construção de cada uma das estruturas¹⁰⁴. A proporção e a importância estratégica fariam adequar essas medidas ao plano final. Essa diferença constata-se nos tamanhos de todas as estruturas à excepção das plataformas de artilharia, dos reparos dos canhões, dos paíóis, da altura da paliçada, das pontes e portões de entrada. Todas as restantes estruturas eram dimensionadas entre os mínimos e os máximos definidos.

¹⁰² op. cit. JONES, Memoranda..., 1829

¹⁰³ PASLEY, Lieut.-Col. C. W., *Rules, chiefly deduced from experiment, for conducting the Pratical Operations of a Siege*, Royal Engineer Department, Chatham, 1829.

¹⁰⁴ Vide. Anexo 6.

1. GLACIS

O Glacis, ou esplanada, é o espaço desimpedido de obstáculos ou protecções entre os abatizes e o fosso do reduto. Esse terreno era desmatado e alisado, obedecendo a uma inclinação que terminava na gola ou crista do glacis (e da contra-escarpa), onde, abruptamente principiava o fosso.

O ângulo aplicado na crista da contra-escarpa teria que ser uma continuidade do ângulo do parapeito, conforme se vê nos perfis dos planos originais do anexo 7. Cumprindo-se essa máxima, não existiriam ângulos mortos e a obra comandava todo o terreno em redor.

A crista do parapeito estava pelo menos 1,50m, acima da crista da contra-escarpa.

2. CONTRA-ESCARPA

A contra-escarpa é a face exterior do fosso, oposta à escarpa e ao talude do parapeito. Preferencialmente seria revestida com pedra para segurar as terras e para dificultar a descida do atacante até ao fosso¹⁰⁵. A contra-escarpa tinha definida a altura entre 10 pés e 12 pés (3 m e 3,70 m) de altura, numa inclinação aproximada de 110°¹⁰⁶.

Nas Linhas de Torres, o revestimento era terra e, posteriormente, quando se provou necessário, passou a ser reforçada por alvenaria aparelhada, uma vez que, pela inclinação e acção das chuvas, as terras esboroavam frequentemente.

3. FOSSO

O fosso ou Cava é uma trincheira funda escavada em redor do reduto e que tem por função tornar inacessível a muralha ou talude do parapeito.

O fosso seco tinha entre 2 m e 3 m (10 pés) de largura no fundo, onde corria a paliçada, e tinha 4,50 m (15 pés) de largura no topo superior, entre a *crista da contra-escarpa* e a *berma*¹⁰⁷.

O que constatámos na análise dos vários fossos foi que apesar dos mínimos regulamentados, se encontram com frequência medidas inferiores, em adequação à face do forte e à constituição do solo. O forte da Feira, obra nº 66, por ter o seu fosso escavado no saibro, mantém as medidas do fosso incólumes e aferimos que a contra-escarpa ronda os 2,50 m de altura, o fundo tem a largura de 2 m e a largura do topo do fosso cerca de 4,50 m.

Pela lógica da hidráulica e do seu efeito, o fosso deveria ter uma solução para drenagem de águas. Ficou por investigar e provar uma solução para o escoamento da água do fosso, sabendo-se que a sua acumulação iria deteriorar o talude e a paliçada. Sistemas de drenagem originais no interior do reduto ainda se podem encontrar no forte nº 42, da Casa da Portela, na Serra da Aguieira.

¹⁰⁵ Donald D. Howard, *Napoleon and Iberia – The Twin Sieges of Ciudad Rodrigo and Almeida, 1810*, University presses of Florida, USA, 1984, p. 398.

¹⁰⁶ Jones, Memoranda..., p. 90.

¹⁰⁷ Jones, Memoranda..., p. 90; cf. Anexo 7

4. PALIÇADA DO FOSSO

A paliçada fixa verticalmente no interior do fosso rodeava todo o reduto. Cada estaca - feita preferencialmente de pinheiros novos - tinha entre 10 e 12,5 cm de diâmetro e eram enterradas entre 90 e 120 cm no fundo do fosso¹⁰⁸. A Altura máxima de cada estaca rondaria entre os 8 pés (2,40 m) e os 10 pés (3 m)¹⁰⁹. Sempre que o fosso tivesse uma maior largura, a paliçada era colocada mais perto da contra-escarpa do que da escarpa. Próximo do solo, eram firmemente atadas entre si, segundo Jones, “... *with a riband very low down.*”, mas com 3 polegadas (8 cm) entre cada estaca.

A ponta afiada da paliçada devia estar a cerca de 60 cm da crista da contra-escarpa¹¹⁰. No forte nº 109 aplicou-se aquela que era considerada por Jones como a melhor solução para fossos mais largos: a paliçada, com a denominação de *fraises*, foi fixa à contra-escarpa, 60 cm abaixo da crista, e apontada ao fundo do fosso¹¹¹. Curiosamente, era mais lógica e comum esta aplicação da paliçada mas, na escarpa e não na contra-escarpa. Na análise que fizemos à obra de John Jones¹¹² identificámos numa gravura o perfil de um fosso com a aplicação de *fraises* na escarpa e na contra-escarpa, o que vem provar a utilização desta solução.

5. ESCARPA

A escarpa é a inclinação interior do fosso e sustém todo o talude de terras que serve de base ao parapeito. A escarpa teria entre 3,70 m e 4,90 m de altura, podendo ser reforçada em alvenaria, o que se tornou comum, como solução após o inverno e o efeito das chuvas sobre as terras.

Numa linha horizontal, traçada entre a crista da contra-escarpa e a escarpa, era definido o posicionamento da Berma, que coincidia com o nível do chão dentro do forte.

A Berma, com 60 cm = 2 pés de largura, rodeava todo o parapeito e tinha como função permitir a manutenção do parapeito e impedir que as terras ao serem atingidas, caíssem sobre o fosso. Comparámos os vários perfis a fim de constatar a suposição de que a altura da escarpa e a da contra-escarpa eram iguais. Com efeito, analisando o Anexo 7, atestamos que as alturas coincidem.

6. PARAPEITO

O traçado do perfil do parapeito correspondia à adaptação ideal ao terreno, considerando o domínio sobre o *glacis* e as posições circundantes. Esse *comandamento* era a condição para a eficácia do fogo defensivo. Fixou-se então a altura da crista do parapeito (o seu ponto mais elevado, o do interior) a cerca de 3 m para que este ficasse

¹⁰⁸ V. Jones, *Memoranda...*, p. 82.

¹⁰⁹ Horward, op. cit, p. 402.

¹¹⁰ Baptista, op. cit., p. 93

¹¹¹ “..., Nº 109, at the position of Oeyras [...] where they were fixed as *fraises* along the counterscarp, about two feet below its crest, with an inclination towards the bottom of the ditch.” In Jones, *Memoranda...*, p.96

¹¹² John T. Jones, *Journals of the sieges undertaken by the allies in Spain, in the years 1811 and 1812, with notes*, T. Egerton Military Library, London, 1814, plate VIII.; vide anexo 7

sempre 1,80 m a 2,00 m acima da crista da contra-escarpa¹¹³. No entanto, Jones definira inicialmente que o parapeito visto do interior do forte teria no mínimo cerca de 2,00 m de altura = 7 pés e podia elevar-se até aos 3,00 m = 10 pés¹¹⁴.

Na face interna, ao longo de todo o parapeito existia um degrau distando entre 1,20 m e 1,30 m da crista, denominado Banqueta, constituindo uma posição de disparo para a infantaria que ficava assim sobrelevada, em função da face e do parapeito, dominando o fosso e o *glacis* (ou esplanada).

A espessura dos parapeitos variava dependendo da possibilidade que o forte tinha de ficar sujeito a fogo de artilharia ou de infantaria. Se se previsse bombardeamento violento, teria o máximo da espessura, 3 m; no caso de bombardeamento médio, seria entre 1,80 m a 2,40 m; quando se ficasse sujeito apenas a fogos de infantaria poderia ter a espessura mínima de 0,60 m¹¹⁵. Assim, na totalidade, os parapeitos mais comuns que identificámos através dos vestígios no terreno correspondem à espessura de 2 m a 2,50 m.

A inclinação do topo do parapeito era sempre inferior a 45° porque se constatou que os parapeitos com uma inclinação maior se esboroavam com as chuvas¹¹⁶.

O parapeito, que tem dois planos de inclinação diferentes, tem 1,50 m a 2 m de espessura no interior, seguindo-se um plano mais inclinado com 50 cm na direcção da berma.

O interior do parapeito estava revestido de faxinas (feixes de ramos desfolhados) e sacos de terra, dando solidez à estrutura de terra acumulada e compactada. Apesar de no início das obras se terem usado os sacos de terra, estes apodreceram com o inverno e as faxinas substituíram na íntegra o anterior revestimento. O soldado ficava assim encostado às faxinas, que constituiriam uma parte da grossura do parapeito para diminuir a movimentação de terras se se demonstrasse que assim era mais funcional. Na figura 3 é visível o corte de perfil do parapeito e o revestimento das faxinas. Importa recordar uma das regras de construção que definia que a crista do parapeito estava pelo menos a 5 pés = 1,50 m acima da crista da contra-escarpa.

¹¹³ Baptista, op. cit., p.93.

¹¹⁴ Jones, Memoranda..., p.92.

¹¹⁵ Idem, *Ibidem*, p.77; cf. Baptista, op. cit., p.92.

¹¹⁶ Idem, *Ibidem*, p. 91.

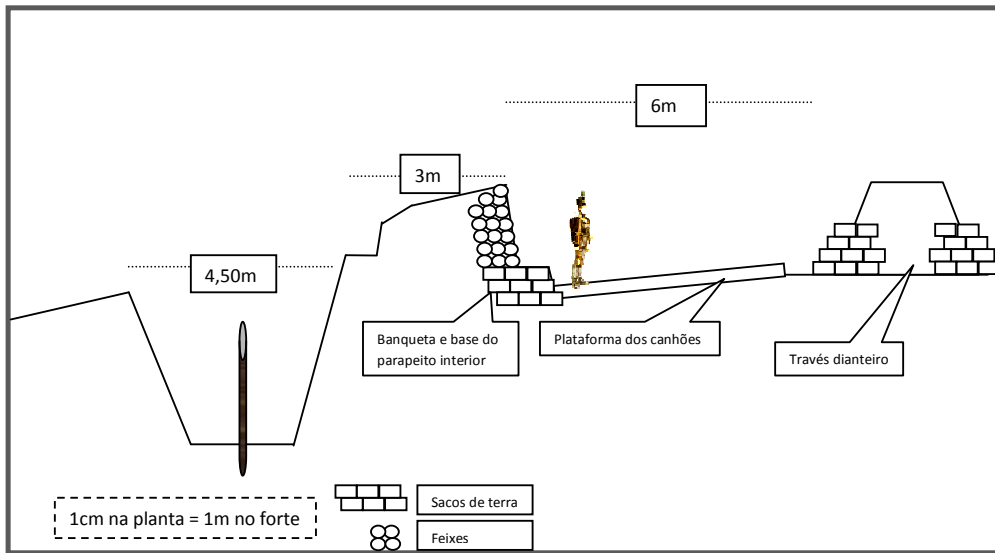


Fig. 3 - Perfil de reduto das Linhas de Torres

7. REVESTIMENTO DO INTERIOR: SACOS DE TERRA E FAXINAS

Os sacos de terra (sand-bags), reforçavam o interior dos parapeitos, dos traveses e do paiol, apoiando as terras e mantendo a estrutura. Eram sacos de serapilheira, com 0,60 m de espessura, com terra, que o inverno desintegrava com frequência. Em 1811 foram substituídos por alvenaria no revestimento exterior dos fortes com maiores índices de erosão devido às intempéries¹¹⁷. No interior das obras foram substituídos por completo pelas faxinas.

Os sacos eram encostados ao parapeito, revestindo o interior, da base à banquetta e da banquetta ao parapeito, e teriam uma inclinação de $\frac{1}{4}$ ¹¹⁸.

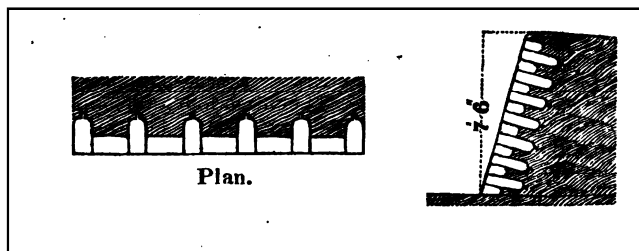


Fig. 4 - Perfil do revestimento com sacos de terra e a alternância na sua colocação. A notar a inclinação do parapeito e a altura, da base à crista, de 7pés e 6 polegadas, cerca de 2,20 m.

In Pasley, op. cit., p.34

Constatámos que, operacionalmente, na base de qualquer revestimento era criada uma vala com 40 cm de largura e colocava-se a primeira camada de sacos, alternando-os (2 em perpendicular e 1 transversal) virando-se a boca do saco para o interior¹¹⁹.

¹¹⁷ Jones, Memoranda..., p. 92.

¹¹⁸ Jones, Journal's..., p. 324.

¹¹⁹ Vide Fig.5

Um particular cuidado era tido no gesto de os espalmar para garantir a homogeneidade e a compactação do revestimento. Segundo Pasley, 10 ft (3m) de revestimento de sacos empregava 23 a 24 sacos.

As Faxinas (feixes, *facsines*), reforçavam principalmente o espaço aberto das canhoneiras e os rebordos do parapeito. Eram feixes de ramos despídos de folhas, entrelaçados e atados, e com mais de 15cm de diâmetro e com um comprimento de 5,50m.

Na sua construção usavam-se varas de carvalho, salgueiro, choupo, castanheiro ou sobreiro. Cada faxina era constituída por cerca de 25 ramos grossos (provaram ser mais eficazes que dos finos), amarrados por 4 a 6 atilhos de salgueiro, vide ou atilhos de corda. Os ramos colocados no interior deveriam ser mais finos que os do exterior.

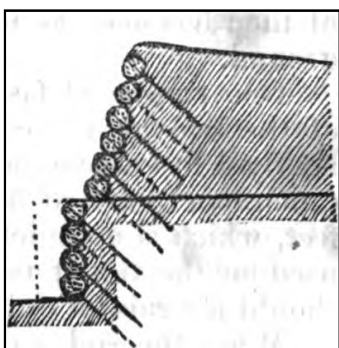


Fig. 5 - Perfil do parapeito com revestimento de faxinas (feixes ou *facsines*). É visível o escoramento feito por meio de estaca e a banqueta onde monta a infantaria. In PASLEY, op. cit., p.99

Na construção de revestimentos com faxinas, a primeira camada era enterrada até meio da primeira que constituía a base. Cada faxina era fixa ao chão usando-se estacas de 60cm. Compactava-se firmemente o terreno por detrás do revestimento até ao seu topo e ao colocar a seguinte camada de faxinas, alternava-se o posicionamento dos seus extremos. A cada 3 ou 4 camadas, inseria-se uma estaca no parapeito (entre-espaçadas em 2 m), para dar mais consistência à estrutura.

8. ENTRADA COM PONTE DE MADEIRA

Cada forte teria uma só entrada, e para ultrapassar o fosso e a paliçada, teríamos uma ponte de madeira que em caso de ataque seria removida. A entrada de cada forte teria no máximo 4 m de largura ao nível da ponte e do parapeito e 6,50 m ao nível do glacis. Desta forma, criava-se um estrangulamento do *glacis* para a entrada, protegida pelo portão reforçado¹²⁰.

¹²⁰ Vide fig. 1.

9. PORTÃO DE ENTRADA

O portão de entrada era constituído por uma paliçada reforçada e da altura do parapeito.

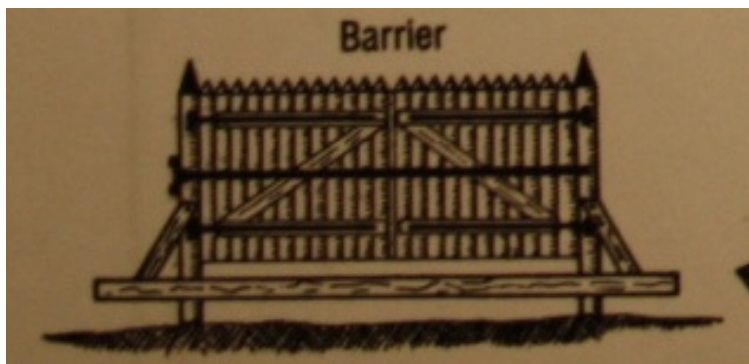


Fig. 6 Portão reforçado, conforme o modelo utilizado nas fortificações de campanha e nos cercos.
Pormenor da fig. 15. in Horward, *Fortess and Siege defenses*, p.82

10. TRAVÉS DE BARBETE PARA PROTECÇÃO DA ENTRADA

Por detrás do portão e protegendo a entrada que era rematada em cotovelo, construía-se um través, um parapeito que permitia o disparo sobre a entrada.

Os fortes de maior dimensão têm um través de barbete¹²¹, enquanto que os de menor dimensão têm um través a confrontar a entrada¹²². Inclusive, era comum a inexistência de través a proteger a entrada como se pode aferir pelos planos consultados¹²³.

A dimensão deste través seria proporcional ao tamanho do reduto e das restantes estruturas.

¹²¹ Vide Anexo 13, os redutos nº 80, 77, 62, 63, 76, 69.

¹²² Vide Anexo 13, os redutos nº 65, 73, 71.

¹²³ Anexo 13, o reduto nº 75.

11. CANHONEIRAS

Os fortes das Linhas de Torres tinham, regra geral, entre 3 a 10 peças de artilharia de 6, 9 e de 12 calibre. No entanto, cada forte tinha sempre mais canhoneiras disponíveis e sem boca-de-fogo atribuída, permitindo a intermutação das mesmas para fazer batimento sobre algum flanco que não fossem os de defesa principal. Em referência à 1ª e 2ª Linhas, as canhoneiras são 819, e as peças 436¹²⁴.



Fig. 7 Visão do interior do reduto sobre a canhoneira.
In PASLEY, op. cit. p.31

Um dos engenheiros militares portugueses que analisou as linhas e as viu em pleno funcionamento foi o Capitão Eng. Manuel José Dias Cardoso. No que concerne à concepção das canhoneiras, aponta defeitos e evidencia o número de canhoneiras desprovidas de peças de artilharia e da impossibilidade de se moverem os reparos, rápida e eficazmente, no caso de um ataque. Aponta também como defeito, a grande largura das canhoneiras, que deixa demasiado expostas as arestas interiores e consequentemente os artilheiros¹²⁵.

O seu interior é revestido por faxinas de 18ft (5,49m) de comprimento e outras de

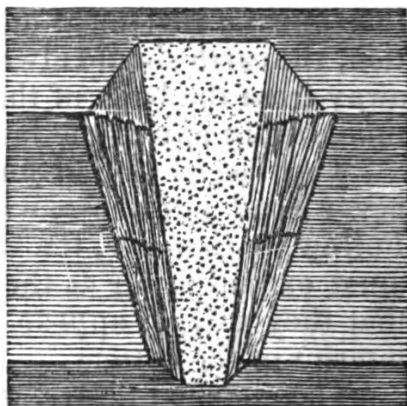


Fig. 8 – Modo do revestimento das canhoneiras
com faxinas. In PASLEY, op. cit., p.32 part.II

menor tamanho para os ângulos mais apertados (vide fig. 8). As faxinas eram uma solução face ao primeiro revestimento usado no exterior, e que consistia em sacos de terra que rebentavam facilmente, perdendo consistência quando atingidos. Para proteger os artilheiros e os ângulos das canhoneiras, eram feitos *gabions*¹²⁶ mais largos e estavam encostados de forma a permitir apenas a passagem do cano de um mosquete.

¹²⁴ Cardoso, op.cit., p.20

¹²⁵ Cardoso, op. cit., p.18

¹²⁶ O Gabion tem a estrutura de um cesto com forma cilíndrica, aberto nas duas extremidades e disposto na vertical. Tem cerca de 90 cm de largura e com altura entre os 90 cm e os 2 m. Eram cheios de terra e conferiam protecção contra o fogo inimigo.

Curiosamente, não encontrámos qualquer referência à utilização de *gabions* nos fortes e redutos das Linhas de Torres, apesar de serem de uso corrente nas restantes obras de engenharia militar, e em particular nos Cercos.

Apesar de não haver evidências ou vestígios, por uma questão funcional, acreditamos que a canhoneira tivesse uma trave no fundo da sua base, onde o *reparo* (carreta de madeira onde o canhão está montado) encostava, impedindo o embate directo e o desgaste das faxinas após o disparo.

A altura da canhoneira em relação ao solo era de 62 cm, conforme regulamentado por Pasley e por nós conferido na análise à fig. 9.

12. PLATAFORMAS DE ARTILHARIA

Os reparos dos canhões tinham rodados baixos e fortes e não estavam concebidos para correrem no solo. Encostada a cada canhoneira ficava assente sobre solo preparado, uma plataforma em madeira, onde corria o reparo de forma eficaz. Era uma estrutura de especificações especiais conforme estudámos.

John Thomas Jones refere que as *Plataformas de artilharia para Cerco* teriam 15ft (4,52 m) de comprimento, 8ft (2,43 m) na frente, 12ft (3,66 m) na retaguarda, colocadas sobre 5 apoios, com 6inch (15,24 cm) por 5 cobertas por tábuas de 2inch e meio (6,35 cm) de grossura. Podiam ser aparafusadas ao chão ou fixas por meio de espigões. A plataforma devia estar a 3inch (9,14 cm) do parapeiro (este com 12ft [3,66 m] a 14 ft [4,27 m]). Uma bateria nestas condições seria construída em 36horas.

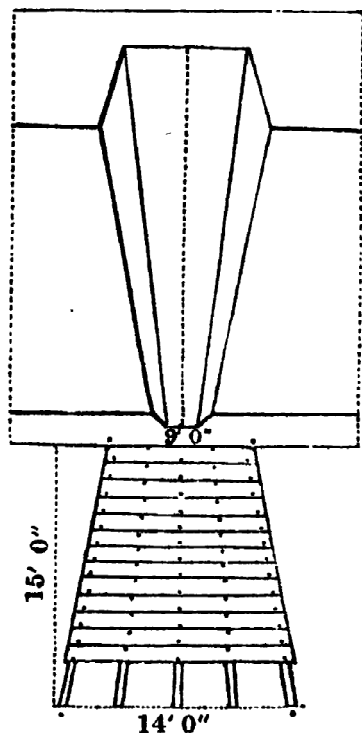


Fig. 9 - Perspectiva sobre a canhoneira e plataforma para a peça de artilharia. Dimensão da plataforma, segundo a obra de Pasley, demonstrando o posicionamento correcto e a configuração que foi adoptada nas Linhas de Torres. In Pasley, op.cit., p.126

Acreditamos que as plataformas aplicadas nas Linhas de Torres, foram simplificadas em função de parapeitos mais reduzidos (2 m a 2,30 m de altura) e do desgaste do material e respectiva acção mecânica dos reparos.

Novamente Azevedo Fortes mostra-nos um modelo, porventura bem mais próximo do que foi feito na 1ª fase das Linhas de Torres.

Durante e após o Inverno de 1809-1810 as plataformas de madeira afundavam-se na lama e deterioravam-se, o que conduziu à sua substituição por lages que viriam a formar assim uma plataforma muito mais duradoura e funcional. Esta substituição generalizou-se, aplicando-se apenas nos fortes e redutos que militarmente estivessem mais expostos ao ataque.

A observação e análise que fizemos à obra nº 23, Forte dos Olheiros, permitiu-nos constatar duas soluções aplicadas nas canhoneiras: A plataforma encontra-se inclinada num ângulo de 175 graus em direcção ao parapeito, sendo esse o ângulo da abertura da canhoneira. O canhão fica com o reparo encostado à peça transversal junto à base do parapeito e, a cada disparo, é a força da gravidade que o reposiciona. Conjuntamente, por a peça estar mais inclinada, permite o tiro rasante sobre o *glacis*.

A segunda constatação refere-se a um dos problemas que mais preocupava os engenheiros militares que construíram as Linhas. Tratava-se da acumulação e retenção das águas pluviais que inundavam o interior dos redutos, dando origem a uma solução para escoamento das águas. Na confluência da base do parapeito com a canhoneira inclinada, era feito um orifício que permitia o escoamento das águas para o fosso.

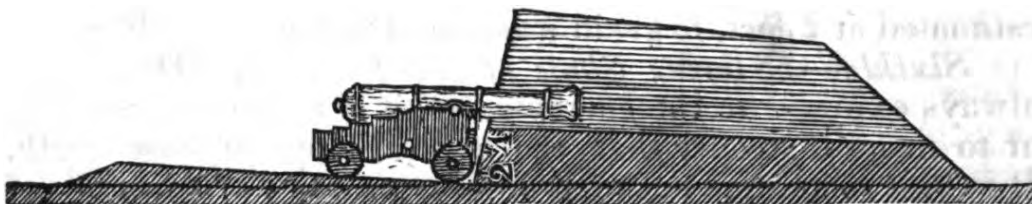


Fig. 10 - Perfil do reparo rodado e da canhoneira com a altura regulamentar de 2 pés 4 polegadas. Importa reparar na inclinação da plataforma e na altura da crista do parapeito.

in PASLEY, op. cit. Part. II, Sect I, p. 6

Estimava-se que 12 homens e 8 artilheiros eram necessários para preparar as faxinas que serviam à posição de um canhão. Metade dos homens trabalharia no fosso, a 3ft (90cm) de intervalo, cavando a terra e lançando-a sobre o parapeito (entre a crista do parapeito e a escarpa). Alguns dos homens estariam na berma e os restantes lançariam terra sobre o parapeito, nivelando-o e compactando-o. As faxinas eram manejadas pelos artilheiros, que calculavam o seu comprimento e a colocação das mesmas. Vinte homens podiam preparar uma bateria em 36 horas, assumindo que cada homem movia 216 pés cúbicos de terra removidos do fosso num período de 24 horas.

As ferramentas usadas para cumprir este trabalho incluíam malhos, martelos pilões para compactar a terra, serras, tesouras de poda, pás. Assim que a área estivesse limpa e completo o talude do parapeito, era construída a plataforma para os canhões.

Estas plataformas teriam como base 5 barrotes com 6 polegadas quadrados (15 cm) e 15 pés de comprimento (4,57 m). Sobre estes eram colocadas 14 pranchas com 12 polegadas (3 cm) de altura por 11 pés de comprimento (3,35 m). Aplicava-se, como

constatámos, a ligeira inclinação que a plataforma tinha em relação à base do parapeito e que impedia o recuo descontrolado da peça para fora da plataforma. As plataformas para morteiros não necessitavam desta inclinação uma vez que disparavam em reparos próprios e em ângulo.

Assim que a bateria estivesse criada, os canhões teriam que ser posicionados, implicando um grande número de homens e de animais.

Para melhor percepção da ideia e do modelo a construir, se apresentam os desenhos e respectivas medidas nas figuras inclusas no livro já citado de Mário Mendonça de Oliveira¹²⁷.

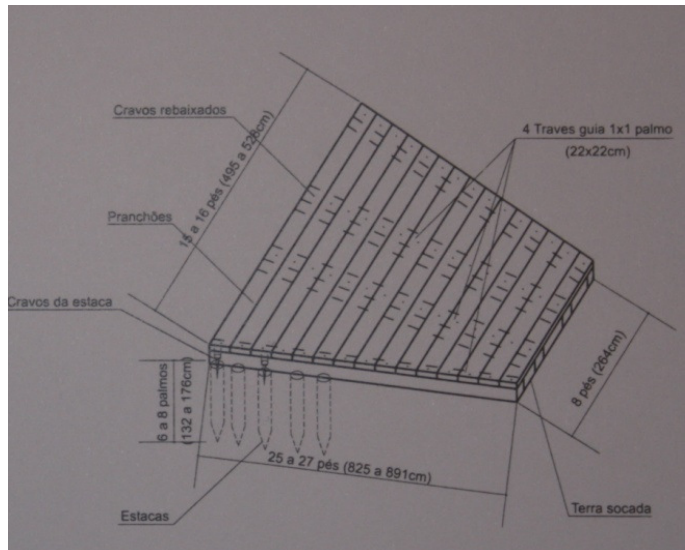


Fig. 11 - Modelo de plataforma de madeira onde assentavam os reparos de artilharia. As medidas são diferentes mas revela a forma de fixação ao solo. In Oliveira, op. Cit. p. 28.

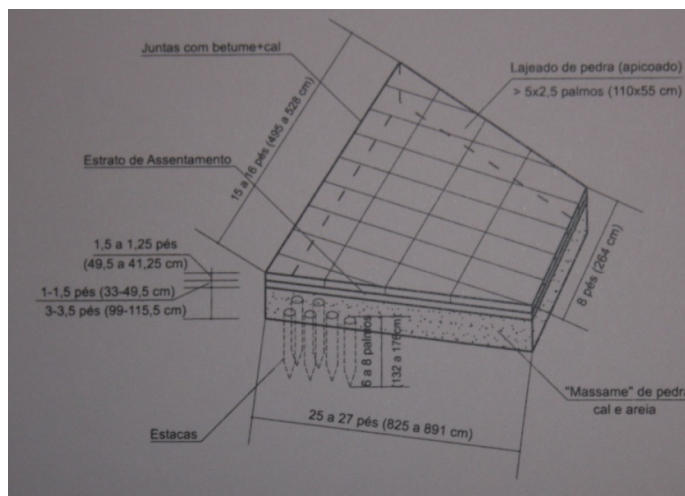


Fig. 12 Modelo da plataforma de pedra com a representação do material que servia de base. In Oliveira, op. Cit., p.28.

¹²⁷ Mário Mendonça de Oliveira, *As fortificações portuguesas de Salvador quando Cabeça do Brasil*, Fundação Gregório de Mattos, Salvador-Bahia, 2004

Devemos mencionar a descoberta recente de parte da estrutura da plataforma de artilharia, na obra nº 95, Forte do Zambujal. Foram encontradas estacas que sugerem a fixação da plataforma ao chão, consentâneo com o que vemos representado na fig. 11.

13. REPAROS DAS PEÇAS DE ARTILHARIA

As peças de artilharia estavam assentes em reparos especiais. Construídos em madeira maciça, tinham rodas pequenas e baixas para diminuir a mobilidade do reparo aquando dos disparos e para prevenir a reutilização quando um reduto fosse tomado.

O reparo, sem o canhão, teria a altura de 75 cm. O centro do canhão ficaria a 85 cm do solo e ficaria encostado ao parapeito com 62 cm de altura.

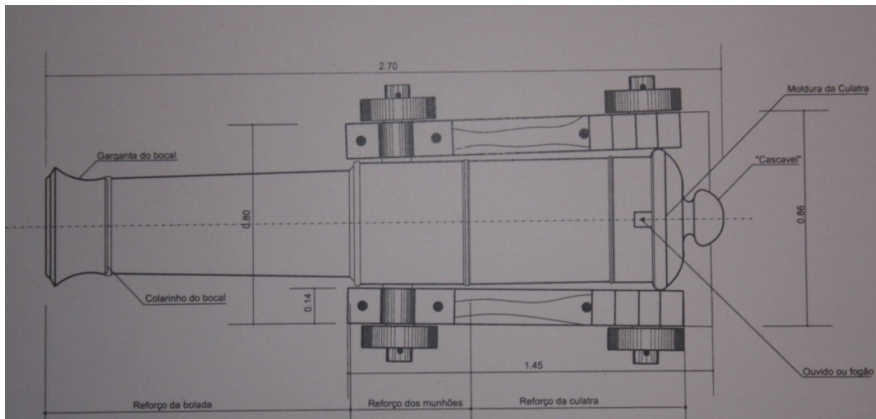


Fig. 13 Perspectiva sobre a peça montada e o reparo. In Mendonça de Oliveira, op. cit. p.31

Para melhor entender o modelo dos reparos usados, consultámos no Tratado do Brigadeiro Azevedo Fortes *O Engenheiro Português*, e aqui se apresentam os desenhos com medidas que foram actualizadas e reproduzidas na obra de Mário Mendonça de Oliveira, *As fortificações Portuguesas de Salvador quando Cabeça do Brasil*.

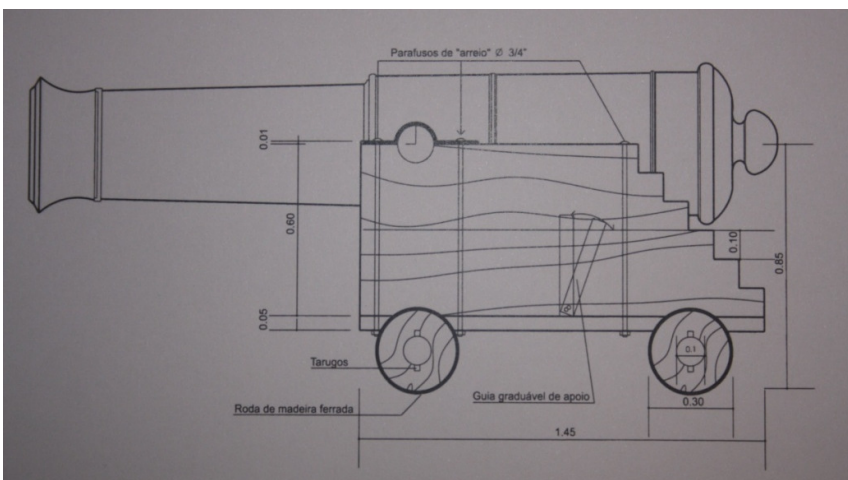


Fig. 14 - Perfil do reparo onde a peça de artilharia é montada. In Mendonça de Oliveira, op. cit. p.31

14. ARTILHARIA E MUNIÇÕES

Com destino às Linhas e à sua defesa, toda a artilharia, palamenta, acessórios, munições, e até as ferramentas de trabalho foram construídas nos arsenais portugueses. Os canhões (peças de artilharia) eram quase na totalidade de origem portuguesa e também havia um pequeno número incerto de peças, oportunamente retiradas da frota naval russa que tinha sido aprisionada no Tejo. Das peças portuguesas, muitas tinham sido fundidas ainda no tempo de Bartolomeu da Costa e de Napion (segunda metade do século XVIII). O grande militar português que organizou e impulsionou toda a preparação deste material foi o marechal-de-campo José António da Rosa, o comandante geral da artilharia.

A artilharia dos redutos era a base da eficácia da Linha defensiva. A modalidade de tiro executada chama-se hoje de tiro de detenção e o de interdição, “batendo” estradas, passagens, vias de aproximação ou que ameçassem um reduto ou uma posição defensiva próximo da nossa. Contando com uma aproximação rápida do inimigo era necessário potenciar ao máximo a eficácia da artilharia. Para se obter uma cadência de tiro tão rápida quanto possível, e mantendo sempre a precisão do mesmo, o recuo da peça era guiado, dispensando-se o reajustamento da pontaria e o reposicionamento. Além disso, a peça já estava apontada ao alvo a abater¹²⁸. Os artilheiros, ordenanças e milícias, recebiam treino especial uma vez que não eram tropas regulares, no entanto, tornavam-se tão eficazes que, em resultado da optimização das baterias, conseguiam uma cadência de 6 tiros por minuto por peça¹²⁹. Acreditamos, porém, que o número de disparos por minuto fosse entre os 3 e os 4. Mesmo sem recuo da peça, é um tempo mais consentâneo com todas as manobras que cumprem ao disparo.

Na 1ª Linha existiam preferencialmente peças de menor calibre¹³⁰, de 6 e de 9 e na 2ª e 3ª Linha estavam a peças de maior calibre, de 12 e de 24. O objectivo era simples: se a 1ª Linha e a sua artilharia fosse tomada, seria ineficaz contra as restantes Linhas interiores.

Teixeira Botelho¹³¹ refere nos seus estudos sobre a artilharia na Guerra Peninsular e em concreto sobre as Linhas de Torres, que o número total de peças a munir as Linhas chegou a ser de 628, com 20 de calibre 24, 363 de calibre 12, 195 de calibre 9, 43 de calibre 6 e 7 obuses de 5 ½ .

John Jones refere que as Linhas estavam munidas por 3208 artilheiros regulares e das ordenanças¹³² e importa considerar que cada peça estava munida por 5 artilheiros.

¹²⁸ “A pontaria inicial utilizada no primeiro tiro era a de ponto em branco.” In Batista, op.cit. p91

¹²⁹ Batista, op. cit , p. 91.

¹³⁰ Desde 1744 que os calibres por que eram designadas as peças correspondiam ao peso da bala de ferro em arráteis ou libras, tal a pequena diferença entre estas unidades de medida (1 arrátel corresponde a 459g e 1 libra a 454g). O calibre dos obuses e morteiros correspondia ao diâmetro da boca em polegadas (1 polegada corresponde a 2,54 cm).

¹³¹ José Justino Teixeira Botelho, *Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, 1944, p.164.

¹³² Jones, op. cit., p.100.

No que concerne ao armamento e munições (balas, bombas, metralha e lanternetas), foram feitas as necessárias e adequadas normalizações às bocas-de-fogo de bronze (canhões de 3, 6 e 9 libras para campanha e de 12 para sítio, a par dos obuses de 5 ½ e 6 polegadas e de morteiros diversos para sítios e cercos), para além de uma produção intensa no Arsenal, que levaria a números elevadíssimos de bocas-de-fogo nas Linhas de Torres (como se especificará mais adiante, chegou a atingir as 628 bocas de fogo, com as armas das brigadas recolhidas às posições) e a percentagens anormalmente grandes de Artilharia nas próprias unidades aliadas. A partir de finais de 1810 os reparos foram melhorados dos de La Vallière e Gribeauval, passando-se aos modelos do tipo inglês, mais leves e resistentes¹³³. A quantidade sobrepôs-se claramente à qualidade, mas a aprendizagem com os ingleses, que utilizariam pela primeira vez a munição Shrapnell no Vimeiro, foi bastante importante e consequente.¹³⁴

Mostra-se evidente apresentar as características principais das peças de artilharia empregues pelos aliados na 1ª e 2ª Linha:

Boca-de-fogo	Munições	Alcance	Peso do Tubo	Comprimento Total
Peça de 6 Libras (6 calibres = 9,9 cm)	Bala de 6 Libras (3 kg)	275 m (tiro directo) 1280 m (4°)	210 kg	196 cm
Peça de 9 Libras (9 calibres = 10,9 cm)	Bala de 9 Libras (4 kg)	330 m (tiro directo) 2.200 m (15°)	410 kg	179 cm
Peça de 12 Libras	Balas de 12 Libras (5,44kg)	950 m (tiro directo)		
Obus de 6 Polegadas (1)		½ libra 360 m (45°) 1 libra 800 m (45°)	141 kg	63 cm

Quadro 1 – Características das principais bocas-de-fogo utilizadas pela Artilharia Portuguesa durante a Guerra Peninsular (Fontes principais: Rubim, Nuno José Varela, Artilharia Histórica Portuguesa fabricada em Portugal, Museu Militar, Lisboa, 1985 e EME, Síntese Histórica da Artilharia Portuguesa, 1982).

Notas:

- (1) Os obuses conseguiam fazer tiro curvo e eram facilmente transportáveis (munhões quase a meio). Utilizavam o tiro de ricochete particularmente eficaz contra pessoal a descoberto (200 m no primeiro ponto e depois mais 100 m para o segundo ponto).

¹³³ João Vieira Borges, *A Artilharia na Guerra Peninsular*, Tribuna da História, Lisboa, 2009, p.53

¹³⁴ In Coronel João Vieira Borges, *A Guerra Peninsular na Revista de Artilharia*, Janeiro de 2009

(2) Podiam ser utilizados em sítios e cercos, a par das peças de 12 libras (cerca de 1.200 m de alcance), dos obuses de 11 polegadas e dos morteiros de 10, 12 e 16 polegadas (estes com grande diâmetro da boca e os munhões assentes no leito).

Em campanha, a Artilharia Portuguesa era comandada pelo Major-General Alexander Dickson, Coronel A. Tulloh e Romão de Arriaga. Dickson notabilizou-se de tal forma ao comando da nossa artilharia que, em Setembro de 1813, Wellington o nomeia para comandar a totalidade da artilharia do seu exército.

As baterias de artilharia presentes nas Linhas eram¹³⁵:

- No Distrito de Alhandra, comandadas pelo Major João C. Pinto
- No Distrito de Bucelas, comandadas pelo Coronel Romão de Arriaga
- No distrito de Monte Agraço, comandadas pelo Major J. J. da Cruz
- No distrito de Torres Vedras, comandadas pelo capitão F.J.V. Barreiros
- No distrito de Mafra. Comandados pelo Major Caetano P. Xavier

O Regimento de Artilharia nº4, comandado pelo capitão António de Sousa Passos estava presente nos fortes do Calhandriz e em Alhandra, onde combateram 40 praças com 2 peças e estiveram presentes 100 praças com 4 peças. Além desta força, que constituía a 3ª Brigada Volante de Trás-os-Montes, havia 70 praças do Regimento de Artilharia nº 4 em diversos pontos das Linhas. Ao Longo das Linhas estavam presentes Ordenanças e milícias a munir as peças de artilharia, não se considerando estes como do exército regular da arma de artilharia.

As munições empregues nas Linhas de Torres eram em número fixo de 52 munições (pelouro esférico de ferro) por cada peça de artilharia, às quais se adicionava 8 granadas Shrapnel¹³⁶. Cada reduto teria também 12 a 16 granadas de mão¹³⁷.

Alguns fortes tinham munições extra, como era o caso do Forte Grande do Alqueidão e o de S. Vicente em Torres Vedras, que dispunham de 160 munições (pelouro esférico) por cada peça, incluindo 30 granadas Shrapnel. Estes dois fortes tinham também 200 granadas de mão¹³⁸.

Constatámos que a artilharia empregue nas Linhas de Defesa ia mais além do que era comum nas Operações de Campanha ou de Sítio. Aplicaram-se soluções particulares

¹³⁵ João Centeno, Portuguese Artillery of the Napoleonic Wars, in http://www.napoleon-series.org/military/organization/portugal/c_portugalarty1.html

¹³⁶ As granadas Shrapnel foram utilizadas pela primeira vez na batalha do Vimeiro e consistiam em cachos com esferas metálicas fundidas, cingidas e apertadas por corda fina num saco de lona encerada. Eram disparadas até aos 200 m e tinham efeito devastador. Podemos analisar um único exemplar, no Museu Municipal Leonel Trindade em Torres Vedras.

¹³⁷ As granadas de mão eram esferas ocas de diâmetro variável entre as 2,5 e as 3 polegadas. Depois de cheia de pólvora, que se mete no ouvido de uma espoleta semelhante à das bombas, servindo para o combate próximo.

¹³⁸ Grehan, op. cit. p.62

para trazer mais eficácia e operacionalidade à artilharia através das plataformas, dos reparos, e dos próprios calibres das bocas-de-fogo utilizadas e do seu posicionamento nas Linhas. Mesmo o facto de já estarem apontadas aos locais a bater conferia-lhes uma cadência bastante superior à comum que era de 1 a 2 disparos por minuto, acrescentando a vantagem da anulação do recuo da peça o que tornava o carregamento bastante mais rápido. Não podemos deixar de concluir que a utilização e eficácia da artilharia foram potenciadas a um nível ímpar nas Linhas de Torres, constituindo ainda uma das mais notáveis concentrações desta arma no contexto das Guerras Peninsulares.

15. TRAVEZES

Os travezes eram constituídos por terra acumulada e batida, seguindo um método aproximado da taipa. Eram revestidos por sacos de terra e posteriormente por faxinas.

Eram dispostos transversalmente atrás das canhoneiras que seriam mais fustigadas por fogo directo ou de enfiada, quando se previa um ângulo que tornava vulnerável o interior do reduto. Serviam também de protecção à infantaria contra a metralha.

A Largura rondaria os 4 m e o comprimento seria variável, sendo proporcional ao espaço interior disponível. A altura teria de ser aproximada à do parapeito, cerca de 2,00 a 2,30 m. O topo do través poderia ter uma ligeira inclinação para impedir a acumulação das águas e era mais estreito do que a sua base, proporcionalmente metade no topo da largura da base.

O Través de interior do reduto não tinha uma banqueteta, no entanto os travezes que protegiam a entrada poderiam ter esse degrau para o eficaz posicionamento da infantaria.

16. PAIOL

No ponto mais central de cada reduto, existia um Paiol principal para armazenamento das munições e da pólvora. Servia também como depósito da palamenta necessária à manutenção e reparação da obra e de local de armazenamento da água para a subsistência dos homens. A dimensão do forte e um maior número de canhoneiras, implicava a utilização de pequenos paióis portáteis, coincidentes com o número de peças, agilizando o transporte da pólvora e reduzindo o risco de explosão.

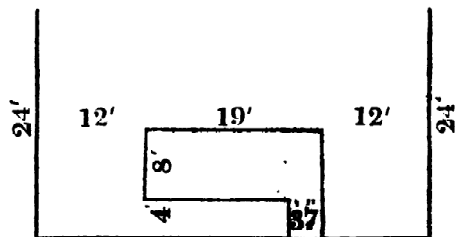


Fig. 15 Esquema e dimensões do paiol triangular aplicado nas fortificações de campanha conforme as definições no tratado de Pasley. In Pasley, op. cit. p. 181; vide fig.1

O paiol ficava com uma configuração que ainda hoje se consegue identificar na maioria dos fortes¹³⁹. No entanto, aferimos que, apesar de existir um regulamento que ditava modelos e medidas de construção, era o espaço disponível e a relevância militar que ditava as dimensões do paiol. O regulamento indica que o través principal recuado e estaria a 43 pés (13,11 m) da frente principal e paralelos à face das canhoneiras.

Cada lado teria 24 pés (7,32 m). O Espaço útil interior seria um rectângulo com 19 pés (5,79 m) de comprimento por 8 pés (2,44 m) de largura. A entrada era feita por uma passagem de 3 pés 7 polegadas (109cm) de largura, num declive em rampa que descia até aos 4 pés (1,22 m), acedendo ao interior do paiol por uma porta.

Os paióis principais eram construídos de encontro a um través forte e implantados de forma que a sua parte superior ficasse desenfada dos tiros directos do atacante. As paredes laterais destes paióis tinham 0,60 m de espessura e eram feitos de sacos de terra. Os paióis eram revestidos interiormente com tábuas e cobertos com fortes pranchas de madeira sobre as quais assentava uma camada de sacos de terra com 0,60 m de espessura, os quais eram cobertos por telas impermeáveis (*tarpaülins*).

John Jones refere que os paióis¹⁴⁰ eram construídos com pranchas de madeira com cerca de 10 inch (25 cm) de largura por 8 inch de grossura (2 cm), colocadas num ângulo entre 45 e 50 graus face a um través mais forte (fig.10); sempre que possível era escavado uma fossa de escoamento de água em redor. Em relação ao nível do solo, o paiol ficava enterrado 1, 2 ou 3 pés (91,4 cm) e por vezes até 4 pés (1,21 m) em profundidade, conforme a possibilidade da drenagem das águas.

¹³⁹ Cf. Fig.1 e anexos com as plantas dos fortes da autoria de Cunha D'Eça e Brandão de Sousa.

¹⁴⁰ John Jones, op. cit. pp.94-95

O comprimento das pranchas seria calculado tendo em consideração a altura do parapeito e das alturas em redor da obra, de forma a ter o topo do paiol protegido do tiro directo.

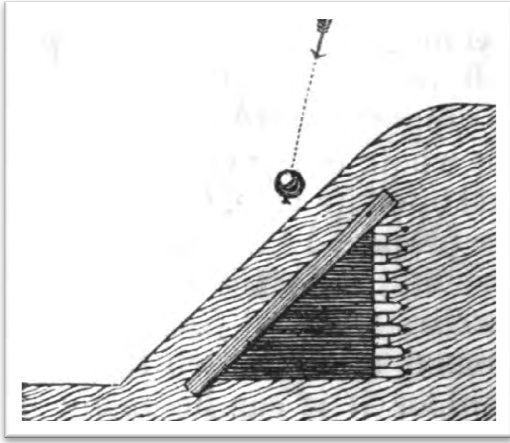


Fig. 16 Perfil do paiol triangular (*Lean-to*) demonstrando a eficácia anti-bomba em resultado da inclinação. In PASLEY, op. cit., p. 176

Na obra já citada de Pasley, este tipo de paiol específico tem o nome de *Lean-to* ou *Triangular Field Powder Magazine* e apesar de existirem outros modelos de paiol, são estes triangulares os que são especificamente referidos por J. Jones¹⁴¹.

A quantidade de ferramentas era adequada à guarnição: Se fosse um reduto de 200 homens, teriam 7 pás, 4 picaretas e 2 machados; se existissem 300 homens, seriam 8 pás, 4 picaretas e 2 machados.

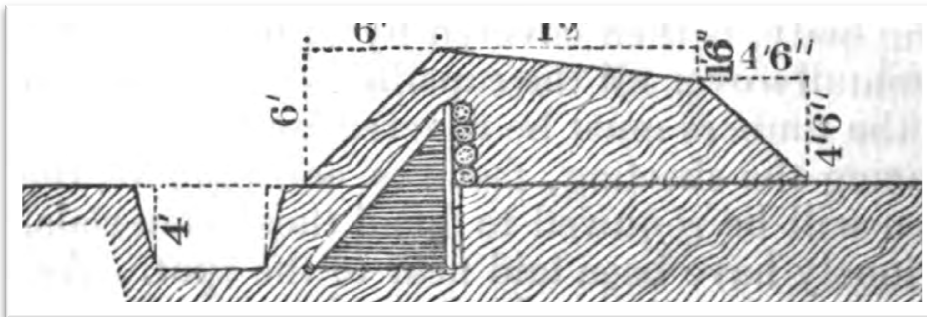


Fig. 17 Perfil do *Lean-To powder magazine*, a solução aplicada nas Linhas de Torres. In Pasley, op. cit., p.184

No interior da estrutura eram armazenadas as provisões necessárias à guarnição do forte. A água potável estava armazenada em barricas à razão de 4,5 L (1 gallon) por indivíduo. Para além desta água, em cada reduto existiam pequenas tinas de água para o funcionamento de cada peça de artilharia.

¹⁴¹ J. T. JONES, Memoranda..., p. 95.

Naturalmente, no paiol também se guardavam as munições, num número fixo de 52 munições (balas esféricas de ferro) por cada peça de artilharia, às quais se adicionava 8 granadas shrapnel. Estas munições e as granadas de mão, estavam armazenadas em caixas de madeira com 10 inch (25,4 cm) por 8 inch (20,32 cm).

Pasley refere que se podem armazenar 48 barris de pólvora num *triangular powder magazine*, perfazendo um total de 1959 kg de pólvora. Cada barril continha cerca de 40kg (90 Libras) de pólvora (PASLEY, 1829) e cada tiro empregava $\frac{1}{4}$ do peso da bala. Ou seja, para o tiro de uma peça de calibre 9, cuja bala pesava 4,08 kg, seria utilizado um saco de pólvora com 1kg. Daí podermos calcular que, aproximada e proporcionalmente, um paiol completo permitiria fazer 1959 disparos de uma peça de calibre 9, a mais comum nas Linhas de Torres.

Em alguns dos fortes podemos encontrar uma das soluções mais oportunas que os engenheiros militares aproveitaram. Nos locais mais elevados onde se estabeleceram estes fortes existiam já moinhos que, pela sua robusta construção, foram adaptados e passaram à função de paiol e posto de observação. É o caso do Forte da Ordasqueira, obra nº 26; o Forte de São Vicente nº20; Forte de Catefica nº 130; Forte do Moinho do céu, obra nº11; Forte Novo em Galhofos, obra nº125.

Um dos casos mais notáveis e onde um paiol intacto ainda pode ser visto e analisado é o do Forte nº42, da Caza da Portella ou da Aguieira. É um paiol inteiramente construído em pedra, exemplar único que sobreviveu e que é uma alteração do pressuposto modelo construtivo inicial. Por isso mesmo, nos deixa algumas dúvidas quanto à sua data de construção, tendo em conta que ao longo das duas décadas seguintes as fortificações que detinham relevância militar ainda eram mantidas como posição defensiva.

Importa ainda referir as escavações arqueológicas mais recentes, porém ainda não publicadas, e que descobriram dois dos cinco paióis principais do Forte grande do Alqueidão, obra nº14. Estes são de grande dimensão, proporcionais às 25 peças de artilharia aqui colocadas, e apresentam-se como casos únicos de outro modelo de paiol, também referido por Pasley, e que este denomina por *Rectangular or flat roofed field powder magazine* (Pasley, op.cit., p. 190). Caracteriza-se pelo seu comprimento de 15 metros, reboco sobre a alvenaria que forma as paredes, sistema de escoamento de águas pluviais, rampa de acesso e, assim como os outros está afundado e protegido de encontro a um travez.

2.5. OBSTÁCULOS À PROGRESSÃO: ESTRUTURAS DA ARTE DE ENGENHARIA

A par das obras de posição defensivas, os fortes, redutos e baterias, o sistema defensivo incluía a construção de Obstáculos à progressão e aproximação do inimigo. O maior impulso para a edificação das defesas acessórias decorre depois de 17 de Julho de 1810, data da vistoria efectuada por Wellington.

Estas defesas acessórias¹⁴² eram os Abatizes, as Covas-de-lobo, as Trincheiras ou Cortaduras, os Escarpamentos e os Representamentos.

Constituíam parte da defesa distante do forte e aplicavam-se directamente ao relevo, alterando-o por vezes, mas potenciando sempre os acidentes geomorfológicos. Impediram-se vales, estradas, desfiladeiros, passagens, obstando assim ao movimento da infantaria, cavalaria e artilharia do inimigo.

Em redor dos redutos, tudo quanto pudesse bloquear a visão, permitir protecção ou obstruir a zona de fogo foi liminarmente retirado. Criaram-se campos abertos e desmatados denominados *Glacis* (ou esplanadas) e as zonas de aproximação, vias, vales e desfiladeiros foram cobertos por linhas contínuas de Abatizes,

A madeira era a matéria-prima mais usada, para as paliçadas as estacas de pinheiro eram as mais adequadas e as grandes árvores usadas nos abatizes eram preferencialmente oliveiras, sobreiros e até vides. O vime e o salgueiro, pela maleabilidade, eram preciosos para a construção das faxinas.

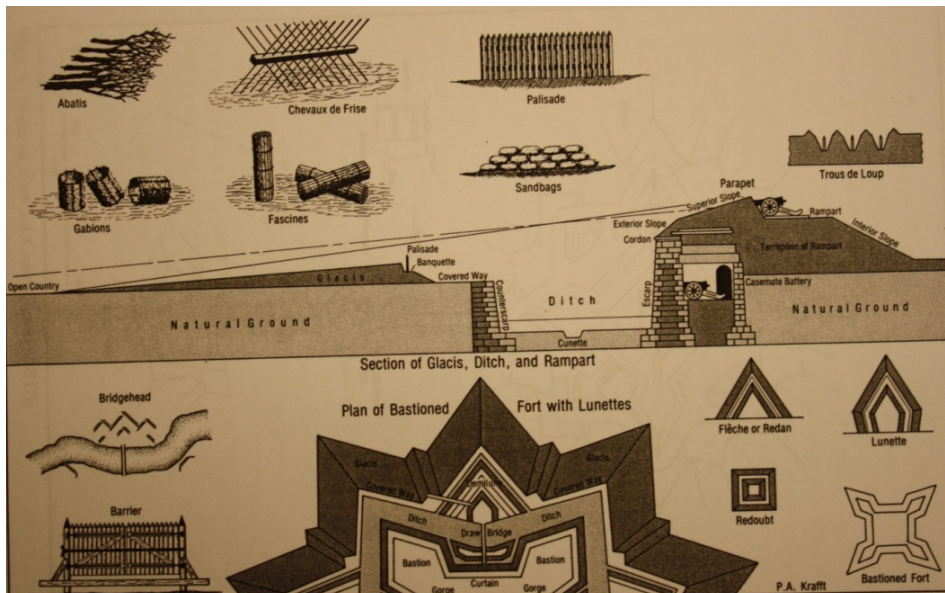


Fig. 18 As várias estruturas defensivas e as defesas acessórias. In HORWARD, Donald D., *Napoleon and Iberia – The Twin Sieges of Ciudad Rodrigo and Almeida, 1810*, Florida University Press, 1984, p.82

¹⁴² Embora as paliçadas pertencessem ao forte e reduto em si, não deixavam de ser também uma defesa acessória.

Estas estruturas eram sobejamente utilizadas em operações de cerco a praças-fortes. No entanto, destas, só os Trous-de-loup (covas de Lobo) e os cheveaux de frises (cavalos de frisa) foram utilizados excepcionalmente em fortificações específicas do Sistema Defensivo de Lisboa, não deixando no entanto, de constituir uma visão importante da arte da guerra e da arte de fortificar contemporânea.

Abatizes

Um abatiz é uma barreira contínua composta por árvores emaranhadas e deitadas no solo. Preferencialmente Oliveiras, Sobreiros, Carvalhos ou vides, amontoadas e firmes no chão por meio de estacas no tronco principal e pelo menos uma das pernas, com os troncos menores cortados e com os restantes aguçados e virados para o inimigo (no caso das oliveiras viravam-se as raízes de face). Como obstáculo, teriam mais de 2 m de altura e cerca de 10 m de profundidade. Poderiam colocar-se à distância de 1800 m a 2700 m do fosso mas, normalmente serviam para impedir vias de penetração e torneamentos das elevações onde estavam as posições defensivas.

Constituíam um obstáculo muito eficaz das passagens, demorando o inimigo debaixo da enfiada das baterias dos redutos mais próximos que, vulgarmente, faziam de forma estratégica o batimento destas posições.

As principais linhas de Abatizes estavam localizadas no vale da Arruda, na estrada do desfiladeiro de Bucelas, no vale do Calhandriz, no Vale de Zibreira e da Gozundeira,

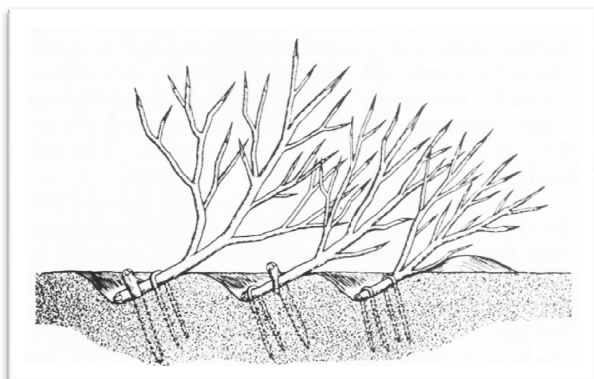


Fig. 19 Perfil de um Abatiz. Fonte: Wikipedia.

Trous-de-loup, as covas-de-lobo

As covas de lobo são buracos escavados no solo com uma profundidade de cerca de 60 cm e no seu interior está fixa ao chão uma ou várias estacas afiadas. Estão dispostas em 8 a 10 linhas imediatamente a seguir aos abatizes. Outra referência¹⁴³ definia-as como escavações com a forma de cone invertido com 2,70 m de diâmetro e 2,70 m de altura. As covas são ocultadas pela terra das escavações que criam uma esplanada e impedem o seu reconhecimentos e o fogo dos atacantes. Obsta à progressão e à tomada de posição

¹⁴³ Batista, op. cit., p. 94

por atiradores. Só foram utilizadas Covas-de-lobo junto à Obra Militar nº127 o Forte da Boca-da-Lapa (Vialonga)¹⁴⁴.

Valas, Trincheiras ou Cortaduras

Para evitar o torneamento da posição de Alhandra foram escavadas valas com o objectivo de impedir o avanço de infantaria. Estavam posicionadas de forma perpendicular ao rio Tejo, possibilitando às canhoneiras o enfiamento do tiro. Ocuparam e destruíram parte das salinas que pertenciam à Marquesa de Abrantes.

À frente da posição avançada do Sobral outras cortaduras faziam a protecção de estradas, passagens e ângulos difíceis junto aos redutos. Na retaguarda dos escarpamentos de Serves e das alturas entre a Murgeira e Ribamar foram escavados entrincheiramentos para o posicionamento de infantaria, dos quais hoje não existem quaisquer vestígios¹⁴⁵.

Os escarpamentos

Todas as elevações passíveis de serem ultrapassadas receberam obras de Escarpamentos:

Na 1ª Linha

- De Alhandra (nº3) às proximidades da Arruda (nº5);

Na 2ª Linha

- De Ribamar (nº 94) ao longo da ribeira de Safarujo, Sobral da Abelheira, Murgeira (nº84);
- Do Cabeço de Montachique (do nº 57 ao nº51) a Bucelas (do nº 50 ao nº 46);
- Ao longo da Serra de Serves – Bucelas (do nº43 ao nº 42);
- Junto ao nº 27, Boca da Lapa.

O escarpamento consiste em transformar o declive natural da elevação de um monte, por acção de escavamento ou explosão, numa parede vertical ou uma inclinação mínima de 60° a 70°. Com alturas entre os 2,30 m e os 6 m, que deixa a descoberto a rocha mãe, é criado um talude escarpado artificial que impede a progressão de infantaria.

Os escarpamentos eram acompanhados imediatamente por detrás da contra-encosta, por uma estrada militar que domina as vias de aproximação e defende o escarpamento. Permite, pela mesma via, um rápido posicionamento de uma força ofensiva.

Os Represamentos

Uma das formas de criar um obstáculo à progressão do inimigo era usar os cursos de água. Eram construídas paliçadas a jusante dos rios e ribeiros, criando uma barreira às águas que rapidamente iriam alagar as margens e as planícies tornavam-se verdadeiros pântanos. Observámos alguns diários de combatentes que atestavam os muitos períodos de chuvas, revelando um pouco da orografia de há 200 anos.

¹⁴⁴ Jones, op. cit., p.99.

¹⁴⁵ Victoriano César, op. cit. pp. 152-153.

Compreendemos assim a rapidez com que o Safarujo, o Trancão, o Lizandro, e mesmo as pequenas ribeiras, se transformavam em fortes torrentes. Não foi, por isso, difícil perceber como usar os cursos de água como obstáculos. Ainda mais quando encontramos todos os redutos a sul dos vales criados por esses ribeiros, sabendo que a aproximação do inimigo viria do norte.

Há registos de rios e ribeiros represados que se tornaram pântanos (Safarujo e Sizandro – Torres Vedras) em Alverca e em Alhandra¹⁴⁶.

Fitchett refere-nos ainda que para barrar uma grande ravina (Bucelas), se elevou um muro de pedra com 5 m de espessura e 12 m de altura.

A minagem de pontes e de estradas

Interditar as pontes e as vias a norte das posições defensivas era outra tática que obedecia à estratégia do bloqueio. Para esse efeito, foram minadas com explosivos e destruídas (ou preparadas para serem destruídas) estradas e pontes: atestámos a destruição da ponte do Furadouro junto à Quinta do Furadouro; as pontes de Alvenaria da Mentira, Codeçal, e de todas as 4 vias que ligavam a posição do Sobral de Monte Agraço, Alhandra e Cabeço de Montachique.

Na estrada Gradil-Mafra, perto da Tapada Real, foi ainda montado um Fornilho, um tipo de mina artesanal, composto por um recipiente cheio de um explosivo e de metralha, preparado para ser deflagrado à distância¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Fitchett, op. cit.

¹⁴⁷ Batista, op. cit., p. 94.

2.6. CRONOLOGIA DAS LINHAS

- 1807 – Junot ordena o planeamento da defesa de Lisboa ao Cor. Vincent.
É entregue em 1808.
- 1808, 21 de Janeiro
Ofício do Coronel Vincent ao Coronel Caula, integrando José Maria das Neves Costa na equipa que fará o reconhecimento do terreno ao norte de Lisboa e que continuará após a Convenção de Sintra (30 de Agosto de 1809).
- 1809, 10 de Abril
Início da construção de fortificações na vila de Torres Vedras.
- 1809 – Entregues à Regência vários estudos para a organização da defesa de Lisboa por: Lente Lourenço Cunha de Eça, Marechal Antão Machado e o Major do Real Corpo de Engenheiros José Maria das Neves Costa
- 1809, Maio
É entregue a Wellington a memória sobre a defesa e o levantamento dos terrenos a norte de Lisboa elaborada por Neves Costa.
- 1809, 20 de Outubro
Wellington emite ao Ten. Cor. Fletcher a Ordem de construção do Plano das Linhas de Defesa da Cidade de Lisboa, com base no estudo de Neves Costa
- 1809, 3 de Novembro
Início da construção das Linhas com os Fortes de S. Julião da Barra, S. Vicente de Torres Vedras e Forte Grande do Alqueidão
- 1810, Fevereiro
Wellington efectua um reconhecimento às posições defensivas e vistoria aos trabalhos após a qual se intensificam e aumentam as defesas acessórias
- 1810, Maio a Setembro
Edificação das Linhas com uma força laboral de 7000 trabalhadores + 5 regimentos
- 1810, Junho
Substituição de Richard Fletcher pelo Capitão John T. Jones na execução das obras militares.
- 1810, 8 de Outubro
Chegada do exército Anglo-Luso às Linhas; 126 obras completas, 427 canhões e 69 500 homens (42 000 Ingleses +27 500 Portugueses)
- 1810, 12 e 13 de Outubro
Chegada de Massena com 60 000 homens; Combate do Sobral; La Romana dispõe os seus 8000 homens no interior da 2ª Linha (Enxara); Combates em Alhandra.
- 1810, 13 de Outubro
Combate de Dois Portos; Combate da Seramena; Combate no Outeiro de São Quintino.
- 1810, 14 de Novembro
Tiro do reduto Nº 120 sobre Massena

1810, 15 de Novembro

Retirada do Sobral de Monte Agraço, do exército Francês durante a noite, reposicionando em Santarém e Rio Maior; Invadiu Portugal em Setembro com 71 000 homens (Massena retirou a 5-8 Abril de 1811 com 37 000 homens

1811, 30 de Janeiro

Reforço na construção da Linha dos Altos de Almada através de edital que mobiliza os refugiados da Beira e Estremadura que estavam recolhidos em Lisboa.

1812, 3 de Abril

Início da 4ª Invasão francesa com o General Marmont restrita à Beira interior; retirada a 24 de Abril.

1812, Maio

Todos os redutos planeados estavam prontos: 154 obras, 534 canhões e 34 125 homens

1812, 14 de Outubro

É determinada o início das obras de restauro dos caminhos militares entre vários fortes.

1814, Março

Suspensão de obras e melhoramentos

1818 - Retirada da Artilharia dos fortes, redutos e baterias das Linhas de Torres

1821 - Dezembro

José Maria das Neves Costa dirige a D. João VI uma exposição onde reclama a autoria do plano Defensivo para a Cidade de Lisboa que deu origem às Linhas.

3. A 1ª E 2ª LINHA DE DEFESA E UMA NOVA METODOLOGIA PARA O SEU LEVANTAMENTO PATRIMONIAL

Entendemos que a base de qualquer acção de conservação e conseguinte salvaguarda, é o estudo sobre a obra, permitindo a recuperação da história. A investigação é fundamental em todo o processo de valorização do Património, iniciando um diálogo com a obra de arte e com a sua contextualização que, não retida no passado, antes preservada e entendida para o futuro, se vê novamente devolvida à sociedade.

A metodologia criada em função do objecto de investigação é o nosso contributo para o estudo das obras militares incluídas nas Linhas de Torres. Definimos o conteúdo de uma Ficha de Levantamento de Obra Militar que se baseia numa metodologia que permite a Inventariação, Catalogação, Identificação e Caracterização individual das fortificações, fortes e redutos que constituem as Linhas de Torres Vedras.

Na diversa bibliografia consultada e analisada identificaram-se vários métodos que visavam uma abordagem às fortificações que, por servirem objectivos de estudo mais latos, acabavam por não permitir um conhecimento mais específico sobre as estruturas militares e, por conseguinte, não favoreciam o verdadeiro estudo patrimonial que pretendemos conseguir.

O processo de registo de todo este património tem sido elaborado por várias entidades em épocas diferentes, usando metodologias, definições e abordagens com discrepantes e limitados níveis de informação¹⁴⁸ prejudicando a pesquisa que urge actualizar. Genericamente, cada levantamento consistia em identificar: Nº de Obra, Designação, Descrição, Linha, Peças de Artilharia, Nº de soldados, etc.

Quisemos com essa análise comparativa identificar lacunas e boas formas de registo, com fim a obter um modelo homogéneo, fiável em metodologia e o mais abrangente possível para um futuro tratamento deste Património, da sua salvaguarda, dos seus recursos, características distintivas, importância da Obra no conjunto e potencialidades para o turismo cultural. É este o nosso contributo.

Para cumprir esse objectivo estabelecemos um método que uniformiza e regista a informação e a pesquisa existente, recolhe a memória histórica e as suas fontes, possibilitando a eficaz caracterização da Obra Militar. No essencial serve também para avaliar e definir a situação/estado das Obras Militares.

Estamos conscientes de que um glossário seria de extrema utilidade. Porém, não se aplicaria ao objectivo deste trabalho. Alguns termos específicos de terminologia militar apresentam-se então com uma sucinta súmula explicativa.

¹⁴⁸ V. Nota 12

3.1. CONTEÚDO DA FICHA DE LEVANTAMENTO DE OBRA

Registam-se variações nos dados recolhidos ao longo dos vários levantamentos pelo que em alguns registos efectuados se identifica a sua fonte. Como principais fontes de informação temos:

Registos de 1829 pelo Capitão J.T.Jones; Registos 1810 pelo Tenente-Coronel Cunha D' Eça e Major Brandão de Sousa; Mapa Militar de c. 1895, 1: 20 000; Registos de 1980 por Norris & Bremner.

1. IDENTIFICAÇÃO

- 1.1. Número de obra
- 1.2. Tipo de estrutura
- 1.3. Denominação actual
- 1.4. Outras denominações
- 1.5. Linha de fortificação
- 1.6. Distrito do comando militar

2. LOCALIZAÇÃO

- 2.1. Identificação em cartografia
- 2.2. Coordenadas geográficas
- 2.3. Acesso
- 2.4. Altitude
- 2.5. Descrição do posicionamento (face ao relevo, à proximidade de população, à via militar, à proximidade de outros fortes)

3. CONSTRUÇÃO

- 3.1. Engenheiro responsável
- 3.2. Data de construção/finalização

4. OPERACIONALIDADE MILITAR

- 4.1. Missão militar
- 4.2. Guarnição
- 4.3. Artilharia (nº de peças por calibre)
- 4.4. Identificação da guarnição ocupante
- 4.5. Comando

5. DESCRIÇÃO DA OBRA

- 5.1. Descrição tipológica
- 5.2. Estruturas
- 5.3. Planta original
- 5.4. Perfil
- 5.5. Ortofotografia
- 5.6. Área ocupada
- 5.7. Propriedade
- 5.8. Protecção (situação actual; categoria de protecção; decreto)
- 5.9. Estado actual
- 5.10. Singularidades/observações

6. INTERVENÇÕES

7. POTENCIAL

- 7.1. Paisagístico; Turístico; Geológico; Biológico; Arqueológico;

8. AMEACAS

8.1. Descaracterização e alteração da envolvente; Degradação das estruturas; Ocupação indevida; Abandono; Demolição; Intrusões Vegetais; Obstáculos visuais;

9. DESCRICÃO HISTÓRICA E ACCÕES MILITARES

10. FONTES E BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA

3.2. APLICAÇÃO DA FICHA DE LEVANTAMENTO DE OBRA

Para melhor nos apercebermos da utilidade deste modelo, seleccionámos uma das fortificações das Linhas de Torres, é a OBRA Nº66, o Reduto da Feira, localizado na Malveira.

IDENTIFICAÇÃO

Forte da Feira

NÚMERO DE OBRA

Obra nº 66

TIPO DE ESTRUTURA

Reduto

DENOMINAÇÃO ACTUAL

Forte da Feira

OUTRAS DENOMINAÇÕES

Forte da Malveira (Major Brandão de Sousa, 1810)

Forte da Feira (Carta Militar 1:20 000, c. 1850)

Reduto de Valtijães (VALDEZ, Ascensão, 1895)

Reduto do Vale Baralhas (VALDEZ, Ascensão, 1895)

LINHA DE FORTIFICAÇÃO

2ª Linha de Defesa

DISTRITO DO COMANDO MILITAR

Distrito Nº 6 com Quartel-general em Cabeço de Montachique

LOCALIZAÇÃO

IDENTIFICAÇÃO EM CARTOGRAFIA

Mapa nº 24, posição N 247, W/E 105 (Mapa Militar 1: 20 000, c. 1895)

COORDENADAS GEOGRÁFICAS

38° 56' 08.65'' N 9° 15' 17.73'' O

ACESSO POR

Rua do Forte, Malveira

ALTITUDE

266 m

DESCRIÇÃO DO POSICIONAMENTO

Face à Estrada Real de Mafra (Actual estrada da Alagoa) domina as vertentes SO, O, NO, N, NE, E e SE sobre o vale Baralhas.

Encontra-se fronteiro à vertente S do Monte de Santa Maria com 367 m onde se mantêm as ruínas da Obra nº 65.

Na direcção de NE eleva-se a serra do Matoutinho com 357 m e onde se posiciona a Obra nº 68.

O reduto da Feira está inserido na Vila, em zona urbana.

É ainda hoje servido pela estrada militar que lhe dá acesso e foi alcatroada; Toponimicamente está identificada como Rua do Forte. (NOGUEIRA, NOIVO, 1999)



Ilustração 1 -- Posicionamento dos Fortes sobre os Altos da Malveira e sinalização do Forte da Feira. Carta Militar das Linhas de Torres c. 1815.

Fonte: MMTV

CONSTRUÇÃO

ENGENHEIRO RESPONSÁVEL

Capitão Ross e Tenente Hulme, Royal Engineers (CHARTRAND, 2002)

DATA DE CONSTRUÇÃO/FINALIZAÇÃO

Data incerta, carece investigação, entre Novembro de 1809 e Outubro de 1810.

OPERACIONALIDADE MILITAR

MISSÃO MILITAR

“ O seu objecto, é, com fogos razantes combinados com os fortes nº 68, 67 e 65 bater os terrenos que dão acesso da Estrada do Gradil para a de Mafra, compreendidos entre este forte e o forte nº 67. Defende por todos os lados que o inimigo possa avançar para a Malveira, e cobre o forte nº 65 de ser torneado pelo lado da posição deste forte, cuja posição é junto à estrada que destacando do do Gradil avança a meter na de Mafra” [sic]

(D' EÇA & SOUSA, 1810)

GUARNIÇÃO

350 Homens (BREMNER, NORRIS, 2001; VALDEZ, 1895)

ARTILHARIA (Nº DE PEÇAS POR CALIBRE)

4 peças de calibre 12; 60 projecteis para cada peça; 12 a 20 granadas de mão;
(BREMNER, NORRIS, 2001; VALDEZ, 1895)

IDENTIFICAÇÃO DA GUARNIÇÃO OCUPANTE

Regimento de Milícias de Viseu

Ordenança e Milícias voluntárias de Artilharia (FLETCHER, 2003)

COMANDO

Coronel João de Azevedo e Sousa Mello e Vasconcellos

(SORIANO, 1874)

DESCRIÇÃO DA OBRA

DESCRIÇÃO TIPOLOGICA

Reduto com a configuração de uma estrela com 7 pontas; Esplanada de NO a SE com 58 m; entrada a S protegida por través de barbete; as 6 baterias/canhoneiras estão direccionadas para o Vale Baralhas e para a Estrada Real; no centro da esplanada encontram-se os vestígios do paiol com a protecção em seu redor visível.

(NOGUEIRA, NOIVO, 1999)

ESTRUTURAS

1. 6 Canhoneiras
2. 4 Traveses escavados no saibro
3. 1 Través de barbete na entrada
4. Fosso com 2 m de largura por 3 m de altura, escavado no saibro; da paliçada em estaca fixa ao fundo do fosso já não existem vestígios.
5. Paiol
6. Glacies
7. Escarpa e Contra-escarpa

PLANTA ORIGINAL

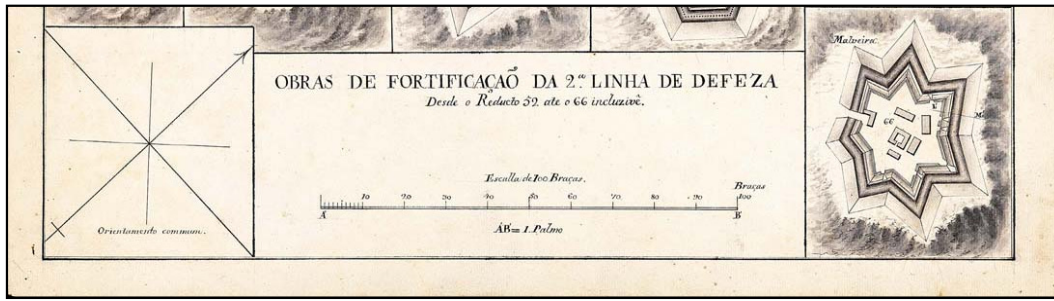
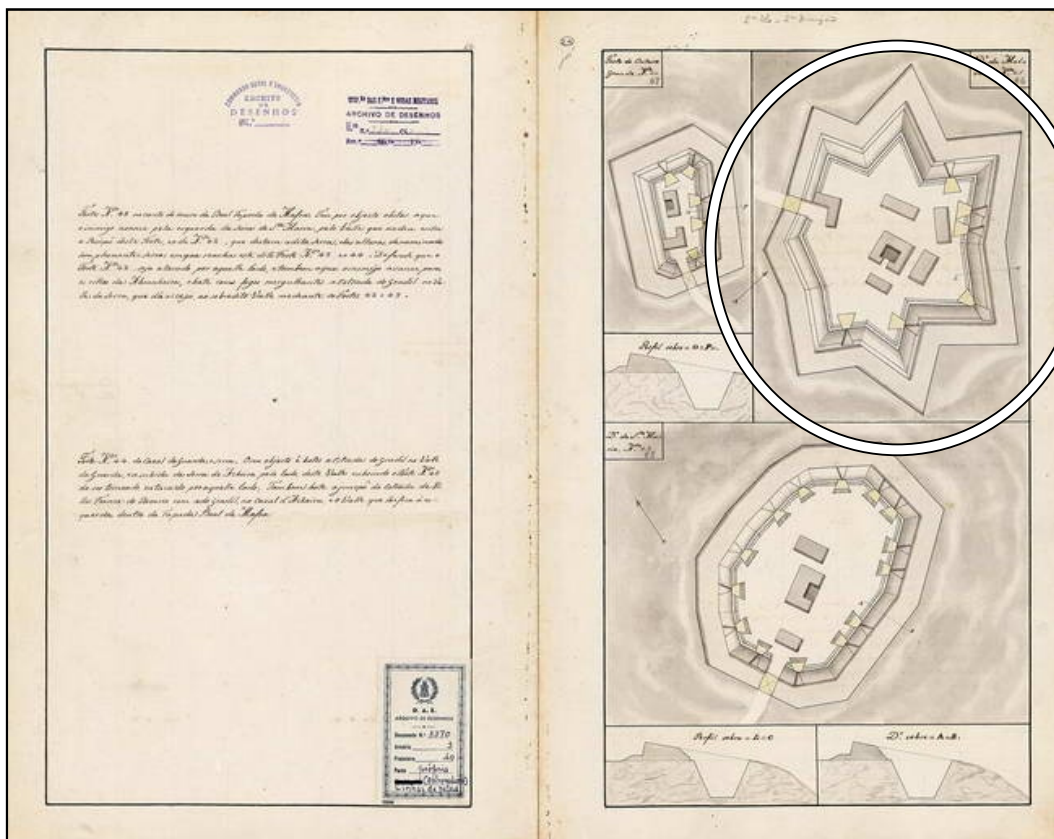


Ilustração 2 -- Carta Militar com as Obras de Fortificação da 2ª Linha de Defesa. Em destaque o Forte da Feira obra nº 66. Fonte: G.E.A.E.M/S.G.E. 4727-3-34-47



PERFIL

Registo desconhecido, carece de mais pesquisa.

ORTOFOTOGRAFIA



Ilustração 4 -- O reduto da Feira, configuração e localização através do GEO SIG da Câmara Municipal de Mafra.

Fonte: Câmara Municipal de Mafra

ÁREA OCUPADA

Perímetro de 173 m;

PROPRIEDADE

Exército Português

PROTECÇÃO (SITUAÇÃO ACTUAL; CATEGORIA DE PROTECÇÃO; DECRETO)

Em apreciação pelo IGESPAR ao abrigo do pedido da PILT (Plataforma Intermunicipal das Linhas de Torres) para uma Protecção de Conjunto Cultural; sem protecção regulamentada.

ESTADO ACTUAL

Muito Bom estado de conservação e Boa leitura das estruturas; sinalizado, delimitado e protegido por uma cerca de madeira e arame.

Carece de limpeza da vegetação.

SINGULARIDADES/OBSERVAÇÕES

Inserido na Vila da Malveira; Acesso fácil por rua alcatroada; O forte é o único conhecido que é escavado integralmente numa formação geológica de saibro, com fosso em excelente estado de conservação; permite uma óptima leitura da estrutura defensiva. É um dos poucos exemplares com formato poligonal em estrela, comprovando pertencer ao período de construção inicial.

INTERVENÇÕES

Obras de requalificação do espaço finalizadas a 13 de Agosto de 2002 pela Câmara Municipal de Mafra. Desmatagem e desobstrução do fosso e da esplanada. Estão consideradas pela PILT novas obras de requalificação do espaço bem como a integração do reduto da Feira nas Rotas das Linhas de Torres.

POTENCIAL

Turístico; Geológico; Inserção facilitada em percursos pedestres e visitas guiadas devido à proximidade para com a vila; óptima esplanada para a demonstração de armas e reconstituições históricas.

AMEAÇAS

Degradação das estruturas por acção da vegetação e erosão; Intrusões Vegetais; Vegetação na envolvente como obstáculo visual;

DESCRIÇÃO HISTÓRICA E ACCÕES MILITARES

O Reduto da Feira nunca participou em nenhuma acção militar; foi desactivado e recolhida a artilharia em 1818.

FONTES E BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA OBRA Nº 66

BREMNER, R.W. & NORRIS, A.H., *As Linhas de Torres Vedras - as três primeiras linhas e fortificações ao sul do Tejo*, Cadernos do Museu, nº 2, Torres Vedras, 2001

CANÊLHAS, Armando, *O tempo dos franceses e as Linhas de Torres*, Stória, 2002

CARDOSO, Capt. Engº Manuel José Dias, *Apontamentos e reflexões sobre as Linhas do Norte de Lisboa ou Linhas de Torres Vedras*, A Nova Impressão da Viúva Neves e filhos, Lisboa, 1823

CHARTRAND, René, *Fuentes de Oñoro Wellington's liberation of Portugal, Campaign 99*, Osprey Publishing, Oxford, 2002

D' EÇA, Ten. Cor. Cunha & SOUSA, Major Brandão de, *Linhas de Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações*, manuscrito, G.E.A.E.M, 1810

FLETCHER, Ian, *The Lines of Torres Vedras*, Osprey Publishing, Oxford, 2003

JONES, John T., *Journal of the Sieges carried on by the army under the Duke of Wellington in Spain*, 2nd edition, 3vols, 1846

JONES, Colonel Sir John T., *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, pub. Private culatory, C. Roworth, London, 1829

NOGUEIRA, R. & NOIVO, M., *Reduto da Feira e Forte do Matoutinho*, exemplar fotocopiado, 1999

VALDEZ, J.J. D' Ascenção, *Algumas notícias para descrição histórica dos logares de Alcaíça, Malveira e Carrasqueira do Concelho de Mafra*, Typographia do Jornal O Dia, Lisboa, 1895

4. A 1ª E A 2ª LINHAS DE TORRES: 2 ROTAS CULTURAIS

A criação de Rotas Culturais tem sido a forma mais comum para a promoção de pontos de interesse culturais e turísticos, que se encontram dispersos geograficamente, mantendo, no entanto, uma coesão conceptual.

A agregação destes pontos em Grandes Rotas e em Pequenas Rotas é a solução mais usual, reconhecida e aceite nos moldes internacionais. Elaborada segundo uma temática, pretende explorar a memória do Património Material e Imaterial, nas diversas tipologias e evoluções.

Seguindo estes mesmos preceitos, interessa-nos, com este modesto contributo, criar uma outra leitura sobre as Linhas de Torres Vedras: No âmbito da representatividade do Sistema Defensivo de Lisboa, mais completa no número de Pontos de Interesse levantados; Científica e estruturalmente mais válida na caracterização, operacionalidade militar e entendimento de cada Obra Militar; Sustentada e exequível como ferramenta para a implementação do Turismo Cultural e do *Living History*; Mais acessível e actualizada, pelo emprego do Google Earth e das coordenadas geográficas como referenciação dos Pontos de Interesse.

Com estes objectivos presentes, definimos duas Rotas Culturais, ambas aplicadas em toda a sua extensão, respectivamente da 1ª Linha e da 2ª Linha.

- *A Rota Cultural da 1ª Linha, Entre o Tejo e o mar - de Alhandra ao Sizandro*, com 36 pontos de interesse identificados, numerados desde o ponto 1-FT3 Boavista ao ponto 36-FT113 Foz do Sizandro¹⁴⁹.
- *A Rota Cultural da 2ª Linha, A Linha Principal – da Póvoa de Santa Iria a Ribamar*, com 36 pontos de interesse e está numerada do 1-FT35 Quintela Pequeno ao 36-FT97 São Julião.

A criação destas duas Rotas Culturais pretende levar à descoberta, não de um percurso organizado, mas de uma sucessão de pontos de elevado interesse e relevância no âmbito das Linhas de Torres Vedras. Não pretendendo ser um itinerário, não considerámos o transporte, partindo nós do princípio que qualquer meio é válido desde que respeite e salguarde a integridade do Património Construído e Património Natural.

Comparativamente com algumas Rotas¹⁵⁰, o nosso contributo é mais extenso no número de pontos recolhidos, na diversidade da sua tipologia e explora em particular os locais onde ocorreram combates directamente relacionados com as Linhas. O objectivo é indicar a oportunidade do surgimento de um novo produto turístico. Referimo-nos ao que denominamos por *Living History*, consistindo em recriações históricas alusivas às Invasões Francesas.

Fizemos uso da nossa experiência profissional como guia-intérprete na concepção da Rota e na leitura e reconhecimento do terreno, traduzindo-se numa mais-valia ao nível da percepção e do entendimento do Sistema Defensivo de Lisboa, o que quisemos aplicar na selecção dos pontos de interesse turístico.

¹⁴⁹ 1-FT3 Boavista, lê-se, Ponto de Interesse Turístico número um, Forte nº3, Forte da Boavista.

¹⁵⁰ A Rota Histórica das Linhas de Torres lançada pela PILT ou as outras já mencionadas.

Importa referir que a selecção de cada um desses pontos que constituem a Rota, obedeceu a critérios que objectivamente garantem a exequibilidade turística e reconhecem e destacam o seu valor:

- O acesso ao local e a sua identificação.
- O estado de preservação e o reconhecimento da obra militar.
- A particularidade da estrutura e/ou dos seus constituintes.
- A diversidade nas obras militares (fortes, redutos, baterias, escarpamentos, estradas militares, campos de batalha, Quartéis-generais, etc.).
- Importantes e recentes descobertas arqueológicas.
- Relevância para um determinado momento ou facto histórico.

Os Pontos de Interesse seleccionados, pretendem explorar a diversidade e incluem obras de fortificação de campanha como fortes, redutos, e baterias; obstáculos à progressão como zonas de abatizes, escarpamentos, muralhas e represamentos; estruturas com função militar como postos de observação, quartéis-generais e postos de sinais; campos de batalha e de combate. Permite deste modo uma visão global sobre a 1ª e 2ª Linha, projectada nas 2 Rotas que desenvolvemos.

A Rota Cultural da 1ª Linha, Entre o Tejo e o mar - de Alhandra ao Sizandro, com 36 pontos de interesse identificados, numerados desde o ponto 1-FT3 Boavista ao ponto 36-FT113 Foz do Sizandro.

Esta Rota redescobre a importância da 1ª Linha como a vanguarda onde os reconhecimentos e os combates ocorreram (Alhandra, Seramena, São Quintino, Dois Portos). Localiza e identifica os grandes obstáculos criados, os represamentos e linhas de abatizes, acentuando a leitura das vantagens do terreno em que a 1ª Linha se apoia (Altos de Alhandra, Alqueidão, Caixarias, Torres Vedras). Ao longo deste percurso, são também evidenciadas as várias fases de construção das Linhas: as primeiras fortificações de Novembro de 1809, no forte do Alqueidão e em Torres Vedras; as obras efectuadas ao longo de 1809 e 1810; as que foram feitas durante a presença do exército de Massena (nº 149, nº 150, nº152 o último reduto); os redutos construídos após a Primavera de 1811, que protegiam a posição a sul do Sizandro, entre Torres e o mar.

A Rota Cultural da 2ª Linha, A Linha Principal – da Póvoa de Santa Iria a Ribamar, com 36 pontos de interesse e está numerada do 1-FT35 Quintela Pequeno ao 36-FT97 São Julião.

No início esta era a 1ª Linha e, sendo reforçada em 1809, transforma-se na Linha Principal apoiando-se nas alturas do Cabeço de Montachique e da Serra do Socorro, Pontos de Interesse desta 2ª Rota. Começamos junto ao Tejo, redescobrimos as obras militares da posição recuada da Póvoa de Santa Iria, e dominamos o vale de Bucelas e o Calhandriz do Alto da Serra da Aguieira e da Serra de Serves onde, por estradas militares e ao longo de escarpamentos, subimos a Montachique para descer à Malveira e ver um dos fortes mais notáveis, o nº 66, o Forte da Feira. Percorre-se a Tapada de Mafra e a sucessão de redutos nas posições da Serra de Chipre até Ribamar. No entanto, recuamos à retaguarda da 2ª Linha para descobrirmos uma das obras mais singulares das Linhas, o agora recuperado Forte do zambujal o nº95.

Apresentamos duas Rotas Culturais (o levantamento dos Pontos de Interesse e as respectivas imagens) que se encontram no corpus de Apêndices e Anexos, uma vez que, devido à extensão, ultrapassaria os limites do presente corpus.

Não obstante, a título introdutório, mostramos aqui ambas as Rotas e os respectivos mapas do Google Earth que servem de guião.

LIVING HISTORY – VIVENCIAR O TURISMO CULTURAL

A redescoberta de um Património pleno de história, de factos e de vivências é actualmente um dos grandes atractivos turísticos. Pretende-se hoje experimentar, tocar e sentir a história, apelando às emoções, porque dessa forma se criam laços mais estreitos com o destino e se promove o turismo de proximidade.

As Rotas Culturais das Linhas de Torres que apresentamos permitem a identificação de vários locais onde a história aconteceu e que são o palco perfeito para estas viagens ao passado, tipologicamente são recriações históricas, turisticamente são um produto denominado por *LIVING HISTORY*.

Como já referimos anteriormente ao analisarmos o Estado da Arte, apercebemo-nos que já vamos tarde quanto à exploração do mercado das Recriações históricas e do

Re-enactement. Mesmo os países que não estiveram directamente ligados às Guerras Napoleónicas fazem grandes eventos onde recordam batalhas e combates, adoptando o dia-a-dia, as roupas e a vivência do período Imperial. O rigor histórico e a autenticidade nesses encontros são escrupulosamente seguidos, constituindo óptimas oportunidades para a história experimental e a confrontação entre a realidade recriada e o facto histórico descrito na obra bibliográfica. Muitas dúvidas sobre o funcionamento do armamento, do fardamento ou da utilidade e manutenção dos utensílios do soldado, foram redescobertos, reinterpretados e valorizados ao fim de 200 anos. Saber com que material o soldado limpava o seu mosquete e como o fazia no ardor da batalha. Ao fim de quantos disparos a pederneira tinha que ser substituída? Como era possível efectuar três disparos por segundo? Aspectos práticos de uma vida pragmática podem agora ser entendidos e vivenciados num conceito que cativa todas as idades e famílias, favorecendo claramente a permanência dos turistas. Visitas de curta duração não são rentáveis. A permanência é rentável porque implica alojamento, refeições, transportes e a experimentação de outros pontos de interesse turístico. É esse o tipo de turista que procura o Turismo Cultural.

Um Património que é experimentado e vivenciado vai além do conceito de Recurso, da sua preservação e valorização: explora-se o valor científico, a sua singularidade e o seu carácter didáctico; se quisermos explorar o seu valor estético, as cores e os sons, espectacularidade, basta recordar o som da artilharia nas recriações das batalhas da Roliça, do Vimeiro, da tomada de Almeida, uma pequena mostra do grande potencial e dimensão que estes eventos podem tomar; como valor cultural, identidade de um povo e da sua memória, só se irá preservar se for recordado através da acção e da iniciativa; a projecção do valor económico aplicado a este conjunto patrimonial que é utilizável e explorável por tão vasta área garante a diversidade do produto turístico e a sua diferenciação face à oferta;

Como valor educativo e valor de investigação, as Linhas de Torres apresentam-se como o paradigma do Parque Cultural¹⁵¹.

O Desenvolvimento Sustentável que a *World Commission for the environment and development* (1987) define, baseia-se num processo de desenvolvimento “económico, social e político de forma a assegurar a satisfação das necessidades do presente sem comprometer a capacidade de as gerações futuras satisfazerem as suas”.

Acreditamos que o *Living History* é concordante com estes objectivos e pode contribuir largamente para a sustentabilidade deste Património, uma vez que está direccionado inteiramente para a educação e entretenimento do público. Estes eventos não se resumem à recriação de uma batalha, antes, tem por objectivo recriar a vida e o estilo de vida do período histórico. Frequentemente, aborda a vida civil e militar. Ocasionalmente, contadores de histórias, *performers* e animadores encenam actividades e rotinas diárias, envolvendo e interpretando o espaço e o momento recriado. O mais comum é a recriação e demonstração de ofícios e da “cozinha”, música e actividades de lazer, tudo referente à época que se pretende reencontrar. Treinos de combate, duelos, demonstrações de armas podem ocorrer mesmo quando não se pretende recriar escaramuças ou batalhas. O termo *Living History* consiste na tentativa de recriar o passado histórico e promover a interacção e a participação do público.

A recriação de eventos bélicos (batalhas, escaramuças, duelos) é realizada exclusivamente por grupos organizados de *re-enactors*, actores ou animadores que dominam e têm treino específico de armas de ferro e de fogo. Realizam demonstrações das técnicas de combate, tácticas e movimentos. Quando se tratam de Recriações de Batalhas, existe um guião do evento que é cumprido por todos os grupos participantes, correspondendo aos factos históricos e à sucessão dos acontecimentos. Desta forma se ilustram as acções que decorreram na Batalha, recriando o movimento e a participação das forças combatentes. É comum a recriação ocorrer no verdadeiro campo de Batalha, na proximidade ou num espaço particularmente semelhante ao original. O número de participantes é variável, podendo ir das dezenas aos milhares de participantes.

O período napoleónico exerce um fascínio particular e das várias fontes que investigam e retratam a vida militar, podemos destacar *The Napoleonic Soldier* de Stephen E. Maughan, 1999 e *Marching with Sharpe* de B.J. Bluth, 2001.

Muitos grupos de *re-enactement* dedicados ao *Living History*, recriam regimentos em particular, recuperam a sua história criando núcleos de investigação da sua história militar, vivências, uniformes, história regimental, com o objectivo de alcançar um rigor e uma aproximação à realidade histórica. Nesta perspectiva, o *Reenactement* e o *Living History* assumem uma grande importância em recuperar e redescobrir a história, mantendo-a viva e em expandir o conhecimento e o entendimento do passado.

¹⁵¹ Atente-se ao exemplo dos Parques Culturais em Aragão que compreendem: coordenação intersectorial; o plano de parque cultural, de cariz estratégico; Envolvimento dos municípios, com representantes em todas as etapas e na própria gestão do parque; salvaguarda do património cultural, independentemente de ser arqueológico, o seu património natural e ainda toda a paisagem que os compreende. In Fernando Morgado de Almeida, O património Cultural no planeamento e desenvolvimento do território, Porto, 2005

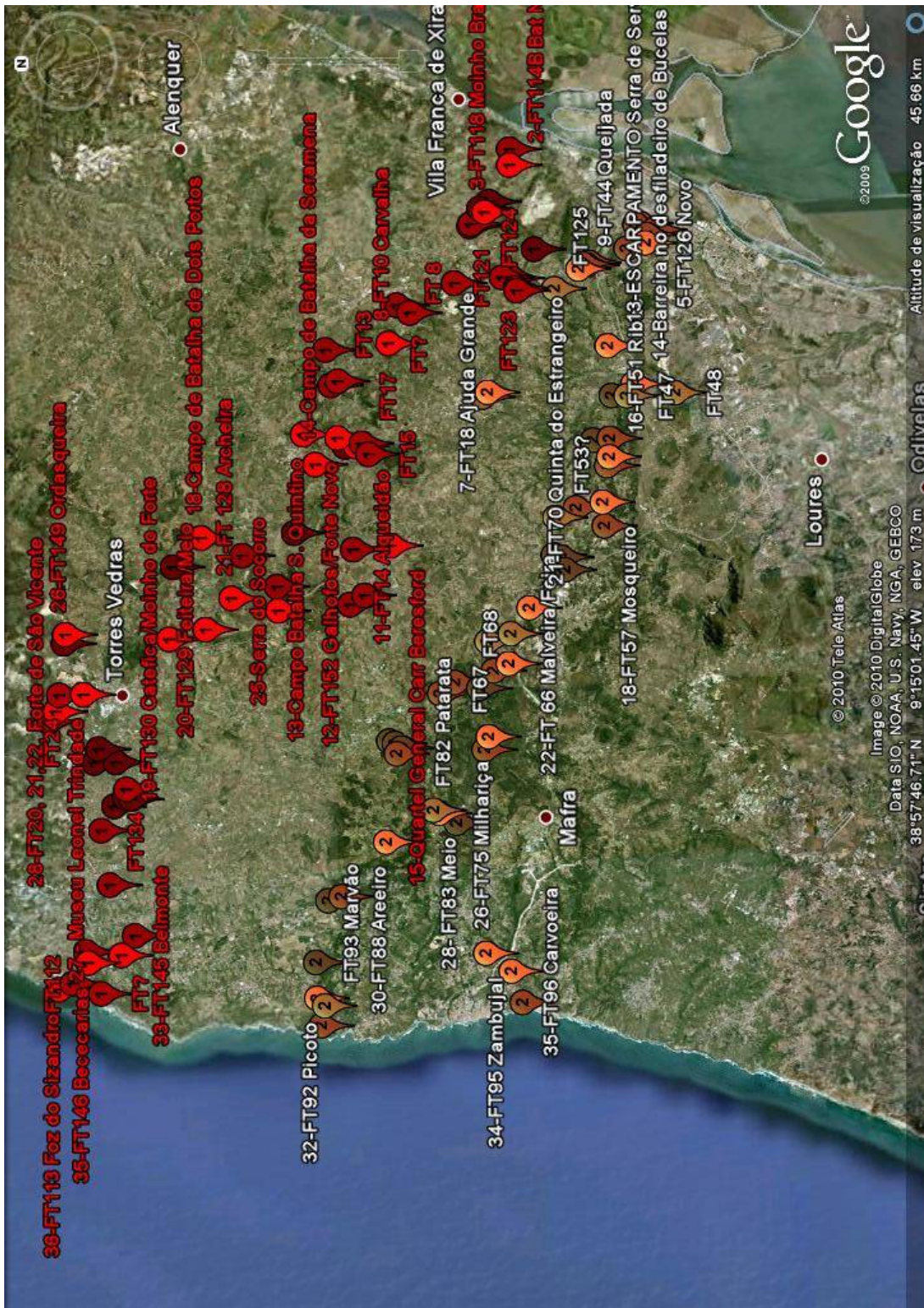


Ilustração 6 -- Plano da Rota da 1ª Linha e da Rota da 2ª Linha, com os respectivos Pontos de Interesse, da direita para a esquerda, do Tejo para o mar.

A 1ª Linha está numerada do 1-FT3 Boavista ao 36-FT113 Foz do Sizandro. A 2ª Linha está numerada do 1-FT35 Quintela Pequeno ao 36-FT97 São Julião.

Os pontos não numerados referem-se a fortes identificados e localizados, embora não estejam incluídos nas Rotas (FT15=Forte nº 15).

4.1. ROTA CULTURAL DA 1ª LINHA ENTRE O TEJO E O MAR - DE ALHANDRA AO SIZANDRO

1. Obra Militar nº 3, Forte da Boavista, Monumento
2. Obra Militar nº 114b, Bateria Nova de Subserra
3. Obra Militar nº 118, Forte do Moinho Branco, fossos - paióis
4. Obra Militar nº 119, Forte dos Dois Moinhos, alvenaria – paióis
5. Obra Militar nº 120, Forte Novo do Formoso
6. Obra Militar nº 122, Forte 2º Calhandriz,
7. Obra Militar nº 9, Forte do Cego
8. Obra Militar nº 10, Forte da Carvalha
9. Obra Militar nº11, Forte do Moinho do Céu
10. Obra Militar nº 12, Forte do Passo
11. Obra Militar nº 14, Forte Grande do Alqueidão, fortificação principal
12. Obra Militar nº 152, Forte Novo
13. Campo da Batalha do Outeiro de São Quintino
14. Campo da Batalha da Seramena
15. Quartel-general de Carr Beresford – Casal Cochim
16. Quartel-General de Wellington em Pêro Negro – Quinta dos Freixos
17. Obra Militar nº 150, Bateria da Ribaldeira
18. Campo do Combate de Dois Portos (Portela do Bispo)
19. Obra Militar nº 130, Forte de Catefica
20. Obra Militar nº 129, Forte da Feiteira
21. Obra Militar nº 128, Forte da Archeira
22. Obra Militar nº 28, Forte da Enxara Norte
23. Obra Militar nº 29, Forte da Enxara Sul
24. Quartel-general do General Craufurd
25. Serra do Socorro
26. Obra Militar nº 149, Forte da Ordasqueira
27. Museu de torres
28. Obra Militar nº 20, 21,22, Forte de São Vicente
29. Obra Militar Forte nº23, Olheiros
30. Obra Militar nº 30, Reduto do Grilo
31. Obra Militar nº 31, Forte da Alquiteira
32. Obra Militar nº 32, Forte do Formiga
33. Obra Militar nº 145, Forte de Belmonte
34. Obra Militar nº 111, Forte do Passo
35. Obra Militar nº146, Forte de Bececarias
36. Obra Militar nº 113, Bateria da Foz do Sizandro – fim da 1ª Linha

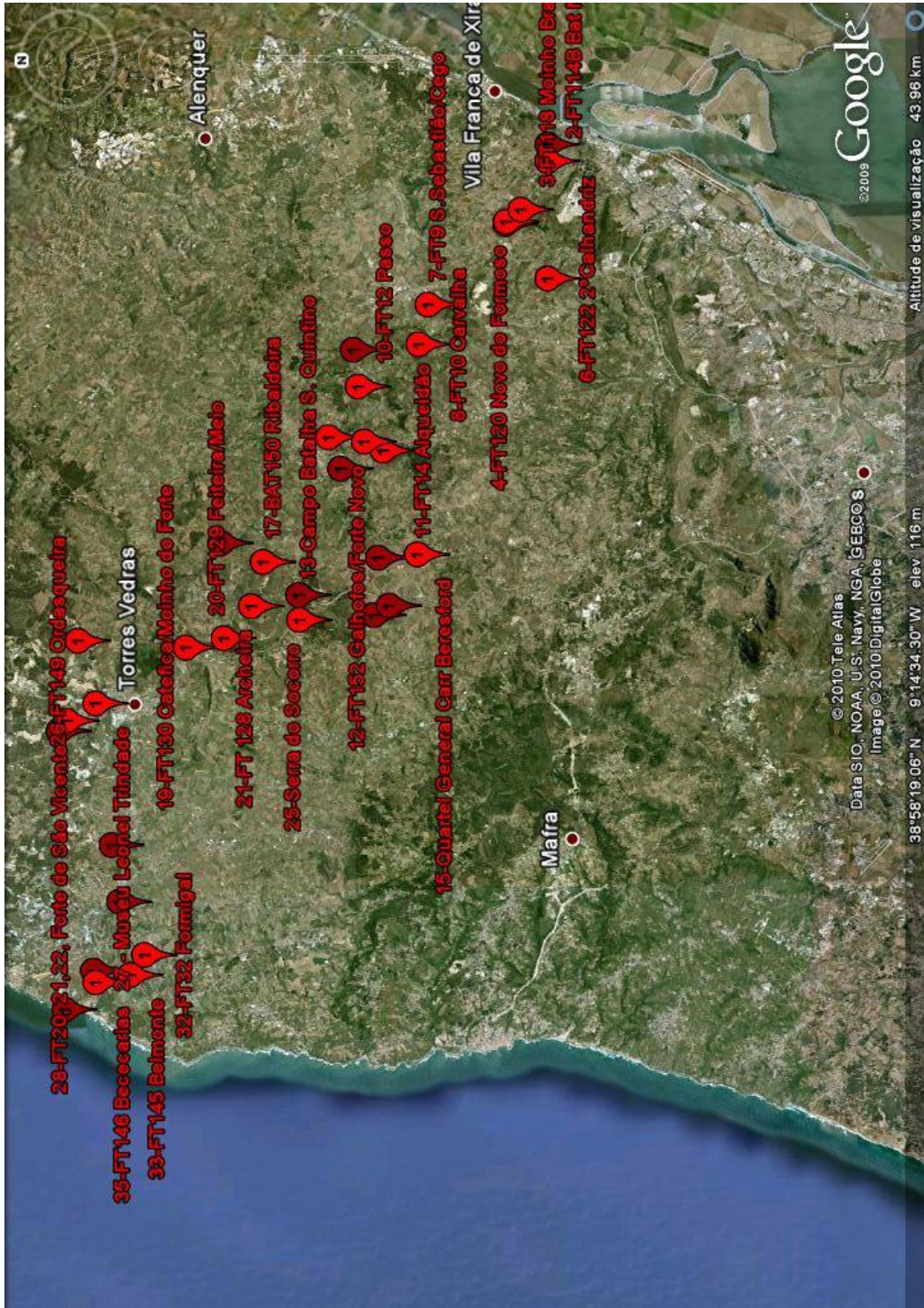


Ilustração 7 Apresentação da Rota Cultural da 1ª Linha, Entre o Tejo e o Mar – de Alhandra ao Sizandro, com a sucessão de Pontos de Interesse.

4.2. ROTA CULTURAL DA 2ª LINHA

A LINHA PRINCIPAL – DA PÓVOA DE SANTA IRIA A RIBAMAR

1. Obra Militar nº 35, Forte da Quintela Pequeno
2. Obra militar nº 36, Forte da Quintela Grande
3. Obra Militar nº 38, Forte da casa
4. Obra Militar nº 39, Forte do Reintrante
5. Obra Militar nº 126, Forte Novo
6. Obra Militar nº 127, Boca da Lapa
7. Obra Militar nº 18, Forte da Ajuda Grande
8. Obra Militar nº19, Forte da Ajuda pequena
9. Obra Militar nº 44, Forte da Queijada/Portela
10. Obra Militar nº nº 41, Forte da Serra da Aguieira dta.
11. Obra Militar nº nº 42, Forte da Serra da Aguieira esq.
12. Obra Militar nº 40, Forte da Aguieira/Casa da Portela
13. Escarpamento na Serra de Serves
14. Barreira no desfiladeiro de Bucelas
15. Obra Militar nº 50, Reduto dos Picotinhos
16. Obra Militar nº 51, Reduto de Ribas
17. Estrada Militar de Ribas e Escarpamento de Ribas
18. Obra Militar nº 57, Reduto do Mosqueiro
19. Cabeço de Montachique, Observatório e Posto de Sinais
20. Obra Militar nº 55, Reduto de Valle/Perneiro/Montachique
21. Obra Militar nº 70, Forte da Quinta do Estrangeiro (visualização do Forte do Matoutinho nº 68 e do Forte do Moinho Velho nº 69)
22. Obra Militar nº 66, Forte da Feira
23. Obra Militar nº 65, Forte de Santa Maria, Moinhos
24. Obra Militar nº 63, Forte do Casal da Serra e Escarpamento
25. Obra Militar nº 62, Forte do Alto da Cheira, local impressionante, 390 homens
26. Obra Militar nº 75, Forte da Milhariça, junto ao muro no interior da tapada
27. Obra Militar nº 76, Forte do Sonível, (forte mais elevado – 356m)
28. Obra Militar nº 83, Forte do Meio, na Murgeira
29. Obra Militar nº 80, Serra de Chipre
30. Obra Militar nº 88, Forte do Arieiro
31. Obra Militar nº 89, Forte do Moxarro + Escarpamento de Penegache
32. Obra Militar nº 92, Forte do Picoto
33. Obra Militar nº 94, Forte de Ribamar
34. Obra Militar nº 95, Forte do Zambujal
35. Obra Militar nº96, Forte da Carvoeira
36. Obra Militar nº 97, Forte de São Julião

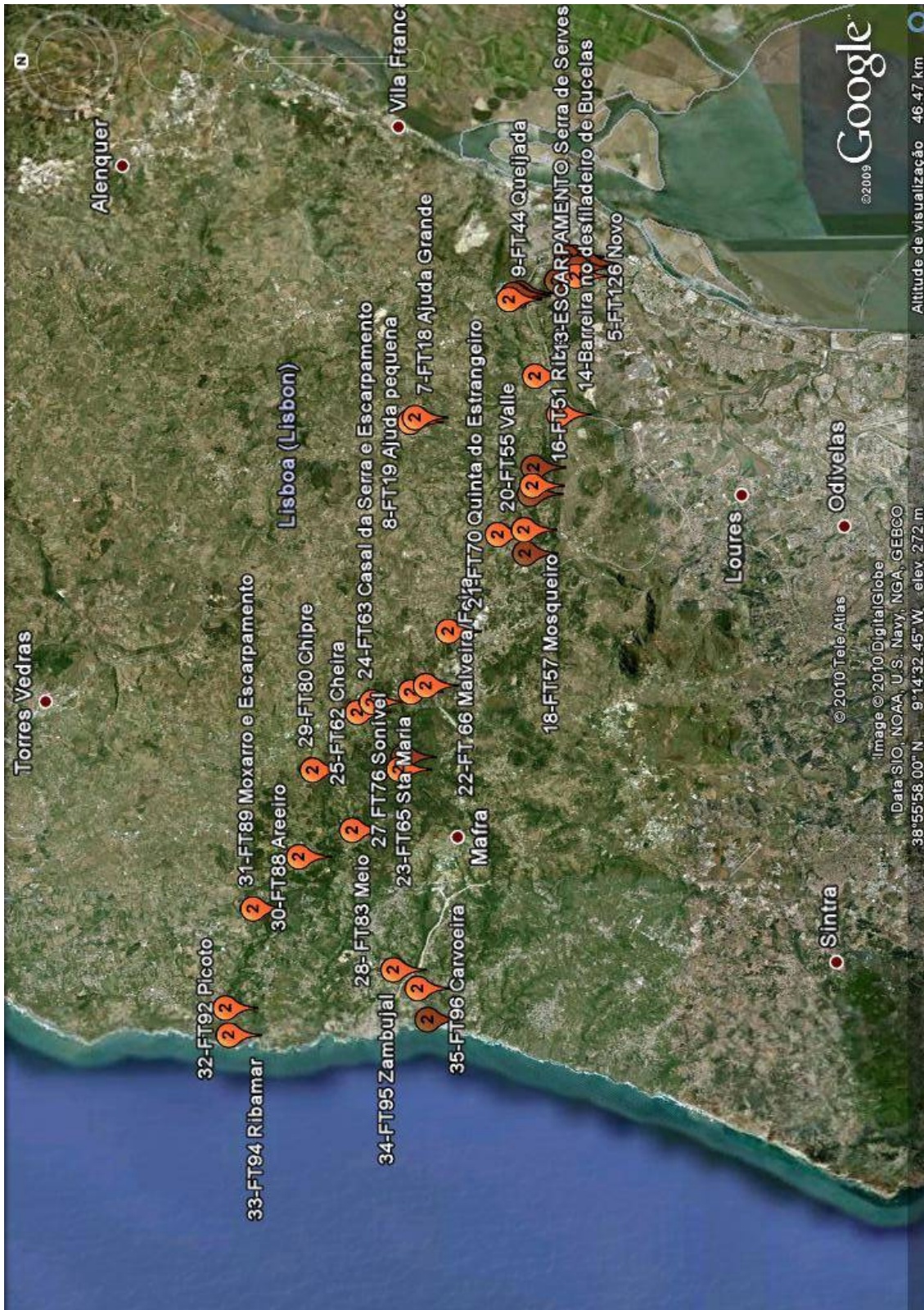


Ilustração 8 Apresentação da Rota Cultural da 2ª Linha, A Linha Principal – da Póvoa de Santa Iria a Ribamar, com a sucessão de Pontos de Interesse, da direita para a esquerda, do Tejo para o mar.

CONCLUSÃO

Um estudo em particular sobre as Linhas de Torres, ou na generalidade, sobre o Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa ao tempo das Invasões Francesas, é necessariamente vasto. Tendo uma envergadura e uma especificidade que abarca áreas tão diversas como a Arquitectura Militar, a Estratégia e a Tática militar, a Iconografia da Guerra, a Cartografia Militar, os Estudos Sociais, por entre tantas outras. Neste nosso contributo quisemos trabalhar em concreto a caracterização das Obras Militares que compõem a 1ª e a 2ª Linhas de Torres, possibilitando-nos identificar e distinguir estruturas e a operacionalidade das mesmas. Para esse fim foram analisadas 107 obras militares existentes.

Pudemos aferir resultados do nosso estudo e elencamos seguidamente as áreas principais e respectivas conclusões e observações:

DA ORIGEM DAS LINHAS

Para o planeamento e existência das Linhas de Torres existe um contributo real de Vincent, Charles Stuart, Cunha D'Eça e Neves Costa, que realiza o levantamento topográfico e o reconhecimento das vantagens do terreno. As suas orientações reflectem-se no planeamento que Wellington e Richard Fletecher concebem.

A estratégia expressa nas directivas que Wellington redige no Memorando de 20 de Outubro de 1809, fundamentam o plano defensivo que se baseia em manter o poder em Lisboa a todo o custo e garantir a retirada ao Exército Britânico. Por isso mesmo, a 1ª e a 2ª Linha protegem Lisboa e a 3ª Linha protege o embarcadouro da retirada em S. Julião da Barra – Oeiras.

Efectivamente, a aplicação tática do plano de Wellington, é iniciada por Richard Fletcher e continuada por John T. Jones, cuja direcção e organização determina a construção das Linhas. A construção das Linhas foi evolutiva, primeiro era apenas uma linha com uma guarda avançada de postos de observação, depois evolui para duas Linhas de defesa a Norte do Tejo onde a principal é 2ª; seguidamente, já com a presença do exército francês, realizam-se os necessários reforços na Ribaldeira, Ordasqueira, Runa, de Torres ao mar (onde 18 novos fortes são construídos em 1811), a Linha de Almada e a Linha de Setúbal. As Linhas a Norte do Tejo totalizarão os 154 fortes.

Em 1812, Wellington dispunha de um Sistema Defensivo da Cidade de Lisboa, composto por 178 fortes. Incluía: as 2 Linhas a Norte de Lisboa (141 fortes); a Linha de Oeiras (13 fortes); a Linha de Almada (17 fortes) e a Linha de Setúbal (7 fortes).

As Linhas de Torres compõem-se não por somente por fortes mas sim por fortes, redutos e baterias, obstáculos à progressão do inimigo (estas defesas acessórias eram os abatizes, as covas-de-lobo, as trincheiras ou cortaduras, os escarpamentos e os represamentos) e uma rede de vias militares.

DA CONSTRUÇÃO E DAS TÉCNICAS APLICADAS

Constata-se a que a construção dos fortes é a aplicação dos modelos tipológicos ingleses de fortificação de campanha. Houve uma notável adequação ao terreno e um emprego dos recursos naturais nas técnicas de construção: o uso da terra acumulada e compactada, o reforço de alvenaria para aumentar a resistência dos fossos, as soluções para o escoamento das águas. Além destes, registam-se casos de forte e redutos que são directamente escavados no saibro, na terra solta, ou na rocha.

Observámos ainda uma singular adaptabilidade da tratadística inglesa à construção da obra militar, onde pudemos identificar os tipos de revestimento, as dimensões das estruturas e a sua operacionalidade, uma adequação dos modelos construtivos à proporção e relevância da posição. Verificámos que o tipo de paiol em uso derivava ou era a simples aplicação do *Lean-to* ou *Triangular Field Powder Magazine*, havendo a aplicação de grandes paióis nos fortes com grande concentração de artilharia (como no Aqueidão, S. Vicente, etc.). Outro dado que pudemos concluir foi que, apesar de John Jones definir medidas mínimas a aplicar na construção dos fortes, observámos medidas inferiores às definidas, o que sugere novamente um pragmatismo na construção e não um modelo replicado. Acresce ainda recordar que não existem 2 fortes iguais e as variações das estruturas dependiam primeiramente da sua função militar e sujeição ao fogo inimigo (as medidas dos parapeitos, dos paióis, dos fossos, dos travezes, etc.).

Portanto, identificámos uma versatilidade na aplicação dos modelos de construção dos fortes e redutos e uma dimensão e complexidade nunca antes conseguida num teatro de guerra.

DA MISSÃO MILITAR E POSICIONAMENTO DO FORTE

1. Os fortes eram posicionados nas elevações que dominavam as passagens, vias, estradas e pontes. Logo, esse comandamento sobre o terreno fundamentava a missão principal dos fortes que era bater com fogo de artilharia as penetrantes, sendo a 2ª a protecção mútua;
2. A implantação dos fortes era recuada, feita na contra-escarpa quando eram posições de infantaria e na crista quando eram principalmente posições de artilharia;
3. A aproximação de todos os fortes tinha um campo aberto e desobstruído de obstáculos visuais ou outros, para potenciar o uso da artilharia;
4. No início era a adaptação do terreno ao forte, aplicando-se o forte em forma de estrela, herdeiro das tradições abaluartadas e depois foi a adaptação do forte ao terreno;
5. A acção das fortificações é largamente potenciada pela aplicação em larga escala das defesas acessórias (abatizes, muralhas e cortaduras), as minagens de pontes e estradas, os obstáculos naturais potenciados (represamentos e escarpamentos);

DA ARTILHARIA

1. A 1ª Linha de Observação avançada foi feita para retardar o avanço do adversário e dispunha da artilharia de menor calibre para não poder ser usada contra a 2ª e 3ª Linha munida pelos calibres maiores;

2. As peças já estão apontadas aos locais a bater e o recuo é dirigido ou inexistente, possibilitando uma cadência de tiro de 6 por minuto quando o normal seria 2, na realidade o mais provável seria entre 3 e 4 tiros por minuto;
3. Um exemplar emprego da artilharia de Campanha ao invés da de Sítio e do potenciar do seu efeito, por estarem montados em reparos e em plataformas de artilharia mais eficazes que as de Cerco;

DO SUCESSO DO SISTEMA DEFENSIVO

1. Organizadas num Sistema Defensivo pioneiro, apoiam-se num levantamento topográfico que se baseou numa exemplar leitura do terreno, dos acidentes naturais, posições vantajosas e vias de penetração.
2. A grande capacidade de gestão da logística e da organização da mão-de-obra, arregimentando o povo e militares para a construção das obras.
3. Englobam um grande número de obras que potenciam as defesas naturais e obstam o movimento (abatizes, escarpamentos, muralhas, represamentos de rios, paliçadas, fossos, etc.), agregadas a um conjunto de 154 obras de posição (fortes, redutos e baterias), munidas por 534 peças de artilharia e 34.125 homens.
4. O Custo de construção foi de 100 000 libras o que, considerando a dimensão do Sistema defensivo, é uma obra notável.
5. O segredo da construção, apenas desvelada a sua existência aquando da chegada do exército invasor.
6. A operacionalidade atingida em menos de um ano e a concentração da força combatente.
7. A protecção do envolvimento lateral através da melhor marinha de guerra da altura. À esquerda das Linhas, a Royal Navy protegia a costa atlântica e mantinha abertas as vias de abastecimento e de retirada. À direita, o Tejo, era dominado por 12 canhoneiras que impediam o flanqueamento, o movimento e o contacto de possíveis reforços e linhas de comunicação francesas.
8. Sustentavam-se numa logística flexível, pensada na mobilidade facilitada pelas vias de comunicação construídas (vias militares e transmissão de informações através de um sistema de sinalização próprio), e operada por um exército aliado preparado para o movimento e para a pronta concentração de forças, permitindo uma grande eficácia militar com poucos efectivos;
9. Espírito de abnegação e de sacrifício de um povo que resiste
10. Uma afirmação da vitória da Guerra de Posição contra a Guerra de Movimento;

DA FICHA DE LEVANTAMENTO DA OBRA

O desafio era criar a aplicação de uma ferramenta fundamentada na História da Arte e que possibilitasse o tratamento de dados referentes ao Património, caracterizando-o, expondo-o ao conhecimento e incluindo a leitura necessária ao Turismo Cultural. Conseguimos exemplificar através do levantamento de um forte e fizemos uma readaptação da mesma ficha, simplificando-a e aplicando-a na realização das Rotas Culturais.

DAS ROTAS CULTURAIS E DO LIVING HISTORY

As 2 Rotas Culturais apresentadas têm a vantagem de explorar a diversidade do Património da 1ª e 2ª Linhas: fortes, redutos, baterias, locais de represamentos, escarpamentos, locais de abatizes, campos de batalha e escaramuças, quartéis-generais, postos de sinais, fortes recuperados, fortes localizados em terrenos privados ou de redescoberta, fortes onde decorreram escavações arqueológicas que contribuíram para o conhecimento das estruturas, museus e espaços onde se encontra espólio das Linhas e da sua história e, sempre que possível os percursos aconselhados pelas antigas vias militares, linhas de comunicação entre o passado e o presente. Com o *Living History* quisemos dar um maior protagonismo aos locais onde houve confrontos militares, um pouco também para desmistificar a ideia que as Linhas nunca dispararam um tiro. Houve vários reconhecimentos, combates, tentativas e confronto directo entre infantaria de Linha durante várias horas. Importa recordar a muita história que se fez para além da simples construção de fortificações.

Experimentar, percorrer e vivenciar este Património é a melhor forma de o divulgar porque é uma obra de dimensão e impacto histórico invulgar.

Este foi o trabalho possível com o material disponível, se bem que, temos consciência das várias metodologias que vimos e que podiam ter sido reaplicadas. Porventura, permitiriam investigar, aprofundar e alargar o âmbito da pesquisa e do conhecimento sobre as Linhas de Torres. À luz da História da Arte, seguimos o princípio de reencontrar a memória e reatar o diálogo com um Património Militar de inegável expressão e força. Importava conhecer primeiro para divulgar depois e foi essa a máxima seguida. Assim, quisemos fazer a ponte entre a leitura que os militares fazem, aquela que os historiadores das Linhas empreenderam, e a dos investigadores actuais. Objectivamente há leituras diferentes: números diferentes nos totais de fortes; serão fortes ou redutos? Um empreendimento inglês de uma ideia portuguesa ou a resposta do génio militar de Wellington? Acreditamos que Neves Costa é incontornável nas origens do plano mas a execução é inglesa, nos modelos e nos processos. No entanto, isso não resulta da incapacidade dos engenheiros militares portugueses, como pudemos aferir e tivemos oportunidade de abordar.

Confessamos que a visão de um operacional do turismo possa ser pragmática, objectiva ou concisa, porém, humildemente, não nos vemos muito diferentes da forma como Fletcher ou Jones expõem as Linhas, *Short, Sharp and Sensitive*, poderiam estes dizer.

Por isso mesmo, quisemos ir primeiramente para o terreno despidos de qualquer método pré-concebido que não fosse as premissas que moldavam a acção do engenheiro militar: reforçar as possibilidades de manobra do defensor e a sua aptidão para o combate, ao mesmo tempo que se procura impedir a manobra e as possibilidades de actuação do atacante.

Assim, este nosso trabalho resulta de constatações e observações directas, confirmadas pela posterior leitura e análise das fontes.

Muito gostaríamos de ter tido um acesso mais profundo a várias fontes como à Biblioteca do Real Corpo de Engenheiros Inglês que se revelava impressionante pela quantidade de material não investigado. Teria sido muito útil analisar melhor o arquivo da Direcção de Infra-estruturas do Exército, mas infelizmente uma boa parte das obras

originais não se encontravam disponíveis por estarem na mão de outros investigadores ou em outras investigações em curso. Esta é uma situação anómala, uma vez que durante os últimos 2 anos foram várias as requisições e as tentativas de encontrar as obras em questão. O Arquivo Histórico Militar provou bem no acesso às fontes mas, infelizmente os serviços online não permitem a investigação por completo em muitos dos artigos, quer seja por estarem a ser catalogados, quer pelo estado de conservação ser delicado.

Fica por realizar noutros contextos e noutros estudos a investigação sobre a memória e o património das Linhas já destruído, a Cartografia Militar relativa às Linhas, a Iconografia das Invasões Francesas, a 3ª, a 4ª e a 5ª Linhas Defensivas, bem como toda a complexidade do Sistema Defensivo criado por Wellington para derrotar Napoleão.

Apesar de entendidas como uma parte menor dos 22 anos que duraram as Guerras Napoleónicas, as Linhas de Torres foram premonitórias no momento em que a guerra de ofensiva e de movimento era a que vencía exércitos. A guerra defensiva ou de posição, aplicada na Península de Lisboa tem a sua força não em linhas mas no total aproveitamento da geomorfologia para a implantação da arte da engenharia, traduzida em fortes e redutos onde a artilharia estava posicionada para suplantar infantaria e cavalaria e obstáculos para imobilizar e inutilizar, mesmo o exército mais rápido do planeta. Pouco mais de 100 anos depois, a guerra de posições apoiada nas trincheiras e na artilharia, retomava o princípio de bloquear e interditar. O mesmo princípio do planeamento e construção das Linhas de Torres Vedras: NON ULTRA – não mais além.

Duas máximas de Napoleão¹⁵²

Maxim XLIII. Those who proscribe lines of circumvallation, and all the assistance which the science of the engineer can afford, deprive themselves gratuitously of an auxillary which is never injurious, almost always useful, and often indispensable. It must be admitted at the same time, that the principles of field-fortification require improvement. This important branch of the art of war has made no progress since the time of the ancients. It is even inferior at this day to what it was two thousand years ago. Engineer officers should be encouraged in bringing this branch of their art to perfection, and in placing it upon a level with the rest.

Maxim XIV. Among mountains, a great number of positions are always to be found very strong in themselves, and which it is dangerous to attack. The character of this mode of warfare consists in occupying camps on the flanks or in the rear of the enemy, leaving him only the alternative of abandoning his position without fighting, to take up another in the rear, or to descend from it in order to attack you. In mountain warfare, the assailant has always the disadvantage; even in offensive warfare in the open field, the great secret consists in defensive combats, and in obliging the enemy to attack.

¹⁵² In BURNOD, General, *Napoleon's Maxims of War With notes by*, Trad. Lieut.General Sir G.C. D'Aguilar, C.B., David McKay, Philadelphia, 1902.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

SIGLAS E ABREVIATURAS

AHM Arquivo Histórico Militar

DIE Direcção de Infra-estruturas do Exército

DSE Direcção de Serviços de Engenharia do Exército Português

GEAEM/SGE Gabinete de Estudos Arqueológicos e Engenharia Militar da Direcção do Serviço de Fortificações e Obras do Exército

PILT Plataforma Intermunicipal das Linhas de Torres

MMTV Museu Municipal de Torres Vedras

CMM Câmara Municipal de Mafra

SIDCARTA Projecto SIDCarta (Sistema de Informação para Documentação Cartográfica: o Espólio da Engenharia Militar Portuguesa)

A. FONTES

1. Fontes Manuscritas

a. **Arquivo Histórico Militar (AHM)**

BRANDÃO, Major João de Paiva de Faria Leite, *Apontamentos sobre as Linhas de Torres e a sua ocupação*, 1953, manuscrito, PT/AHM/DIV/3/01/15/15

COSTA, José Maria das Neves, *Memória Militar. Perspectivas ao terreno ao Norte de Lisboa por Major José Maria das Neves Costa do Real Corpo de Engenheiros em Maio de 1809. Acrescentado com observações e notas do mesmo autor em 1814*. Caderno avulso número 179, PT/AHM/DIV/3/01/04/10.

D'EÇA, L. H. da Cunha T. Coronel do R. C. de Eng.ros, *Carta geral das linhas de defença ao Norte do Tejo e collecção das plantas das fortificações que as formão, nas quaes se refere qual foi o objecto particular a cada huma relativo para a sua construção, em 1809 e 1810, e mappas das bocas de fogo que montavão e suas munições*, manuscrito, 1810, 3287-3-40-própria (DSE) - CRT/2003.

D' EÇA, Ten. Cor. Cunha & **SOUSA**, Major Brandão de, *Linhas de Torres Vedras e Oeiras, Plantas e Missões das Fortificações*, manuscrito, G.E.A.E.M, 1810

2. Fontes Impressas

a. Obras, artigos e estudos específicos sobre as Linhas de Torres

BAPTISTA, Coronel Francisco Eduardo, *Roteiro das Linhas de Torres Vedras*, 1956.

BAPTISTA, Ten-Cor Eng Francisco Eduardo, *As Linhas de Torres*, Revista da Engenharia Militar – III Centenário, 1947.

BERGARA, M. Moreira de - *Linhas de Torres-Vedras. Revista Militar*. Lisboa: Empresa da Revista Militar. ISSN 0873-7630. Nº 4 (1849), p. 201 211.

BREMNER, R.W. & **NORRIS**, A.H., *As Linhas de Torres Vedras - as três primeiras linhas e fortificações ao sul do Tejo*, Cadernos do Museu, nº 2, Torres Vedras, 2001

CANÊLHAS, Armando, *O tempo dos franceses e as Linhas de Torres*, Stória, 2002

CARDOSO, Capt. Engº Manuel José Dias, *Apontamentos e reflexões sobre as Linhas do Norte de Lisboa ou Linhas de Torres Vedras*, A Nova Impressão da Viúva Neves e filhos, Lisboa, 1823.

CORVO, Domingos José, *Terceira invasão Francesa - Linhas de Torres Vedras*, Instituto de Altos Estudos Militares, 1960.

COSTA, José Maria das Neves - *Discurso em que se trata o elogio da Nação portugueza; provas da superioridade do seu espirito, e character militar, relativamente aos outros povos da Peninsula; commemoração das épocas em que o amor da independencia tem realçado o lustre, e gloria de suas proezas; e refutação de diversos argumentos allegados contra a possibilidade da defesa do Reino. Escrito e dedicado á Nação, e Exercito portuguez, por hum official do Real Corpo de Engenheiros*. Impressão Regia, Lisboa, 1811.

COSTA, José Maria das Neves - *Exposição dos factos pelos quaes se mostra ter sido portugueza a iniciativa do projecto proposto em geral para defeza de Lisboa, que precedeo, e continha as bases do projecto particular, posto depois em pratica no anno de 1810. Dirigida a sua magestade o Senhor D. João VI em Dezembro de 1821*. Impressão Liberal, Lisboa, 1822.

COSTA, José Maria das Neves - *Memoria militar respectiva ao terreno ao Norte de Lisboa*. Typ. e Stereotypia Moderna, in separata da Revista das Sciencias Militares, Lisboa, 1888.

FLETCHER, Ian, *The Lines of Torres Vedras*, Osprey Publishing, Oxford, 2003

GREHAN, John, *The lines of Torres Vedras : the cornerstone of Wellington's strategy in the Peninsular war 1809-1812* / John Grehan. -Staplehurst : Spellmount, 2004.

JONES, Colonel Sir John T., *Memoranda Relative to the Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*, pub. Private culatory, C. Roworth, London, 1829

- JONES**, John T. *Journals of the sieges undertaken by the allies in Spain, in the years 1811 and 1812, with notes*, T. Egerton Military Library, London, 1814.
- JONES**, John T. *Mémoire sur Les Lignes de Torres Vedras élevées pour couvrir lisbonne en 1810*, Paris, 1832.
- JONES**, John T., *Journal of the Sieges carried on by the army under the Duke of Wellington in Spain*, 2nd edition, 3vols, 1846
- LOBO**, Francisco Sousa, O fim de uma era, in *História das fortificações portuguesas no mundo*, Dir. Rafael Moreira, Alfa, Lisboa, 1989
- MELÍCIAS**, André Filipe Vítor *As Linhas de Torres Vedras – Construção e Impactos Locais*, Torres Vedras, Livrododia editores, 2008.
- NOGUEIRA**, R. e **NOIVO**, M., *Reduto da Feira e Forte do Matoutinho*, texto policopiado, 1999
- NORRIS**, Alfred H. *The lines of Torres Vedras: the first three lines and fortifications south of the Tagus* / A. H. Norris, R. W. Bremner. -Lisboa : The British Historical Soc. of Portugal, 1986.
- NUNES**, António Pires, *A Terceira Invasão Francesa*, in BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano (dir.), *Nova História Militar de Portugal*, vol.3, Circulo de Leitores, Lisboa, 2004
- PEREIRA**, Ana Cristina Clímaco, *Les Lignes de Torres Vedras et le plan de defense du Portugal conçu par Wellington – Invasion et Resistances: Le patriotisme e le nationalisme portugaus 1910-1811*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. Jean Nicolas, Université de Paris VII, U.F.R d' Histoire, texto policopiado, 1991.
- PERES**, Ortigão, *As linhas de Torres Vedras*, Revista Militar, 1910, n.º 9
- PIRES**, Lemos, A invasão de Massena, Buçaco e as Linhas de Torres Vedras, p. 354, in *Guerra Peninsular – Novas Interpretações*, Tribuna da História, 2005.
- RIBEIRO**, Vieira - *Neves Costa e as Linhas de Torres Vedras. Revista de Engenharia Militar*. Lisboa: [s.n.], 1911. N.º 1, p. 5-26. N.º 2, p. 49-59. N.º 3, p. 109-124.

a. Estudos Biográficos e Memorialismo

DELAGRAVE, *Memoires du Colonel Delagrave-Campagne du Portugal 1810-1811*, Paris, 1900.

FITCHETT, William Henry, *The great Duke*, Bell, 1911

FITCHETT, William Henry, *Wellington's Men*, London, John Murray, 1921.

MARBOT, Marcellin, *Mémoire du Général Baron de Marbot* (Madrid – Essling – Torrès Védras), 2º vol., Paris, Librairie Plon, 1950.

MARBOT, Marcellin, *Mémoire du Général Baron de Marbot* (Madrid – Essling – Torrès Védras), 2º vol., Paris, Librairie Plon, 1950.

PAGE, Julia, *Intelligence Officer in the Peninsula-Letters & Diaries of Major Edward Charles Cocks*, UK, 1986.

RICE, Jones, *An Engineer officer under Wellington in the Península*, pub. Ken Trotman, 1986

TERENAS, Gabriela Gândara, *O Portugal da Guerra Peninsular – A visão dos Militares Britânicos (1808-1812)*, edi. Colibri, Lisboa, 2000

B. BIBLIOGRAFIA

a. Instrumentos de trabalho

AIRES, Cristóvão, *Dicionário bibliográfico da Guerra Peninsular*, 4 vols., Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924.

BETTENCOURT, Cardozo de, *Catálogo das obras referentes à Guerra da Península*, Lisboa, Typ. Academia das Ciências de Lisboa, 1910

CARVALHO, Francisco Augusto Martins de, *Dicionário Bibliográfico militar português*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1976.

MACAULAY, Capt. C. R. E., J.S., *A treatise on field fortification and other subjects connected with the duties of the field engineer*, Edi. James Fraser, London, 1834.

PASLEY, Lieut.-Col. C. W., *Rules, chiefly deduced from experiment, for conducting the Pratical Operations of a Siege*, Royal Engineer Department, Chatham, 1829;

PIMENTEL, Luis Serrão, *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações*, Lisboa, 1680

b. Dicionários e Enciclopédias

AIRES, Cristóvão, *Dicionário bibliográfico da Guerra Peninsular*, 4 vols., Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924.

CARVALHO, Francisco Augusto Martins de, *Dicionário Bibliográfico militar português*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1976.

VITERBO, F. M. de Sousa (1899-1922) – *Diccionario histórico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes ou ao serviço de Portugal*. Imprensa Nacional, Lisboa, 3 vol.

c. Obras de síntese, interpretação de conjunto e estudos vários sobre a Guerra Peninsular

ARANHA, Pedro Wenceslau de Brito, *Nota acerca das Invasões Francesas em Portugal* Tip. da Academia Real das Ciências, Lisboa, 1909

BARBOSA, Pedro Gomes (Coord.), Congresso Turres Veteras V – História Militar e da Guerra, Câmara Municipal de Torres Vedras, 2002?

BORGES, Coronel João Vieira, *A Guerra Peninsular na Revista de Artilharia*, Janeiro de 2009

BORGES, João Vieira, *A Artilharia na Guerra Peninsular*, Tribuna da História, Lisboa, 2009

BOTELHO, General Teixeira, *História Popular da Guerra da Península*, Porto, 1915.

BOTELHO, José Justino Teixeira, *Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa*, Vol. II, Lisboa, 1944

CÉSAR, Vitoriano José, *Invasões Francesas em Portugal*, 3ª Parte Invasão Francesa de 1810 –De Almeida às Linhas de Torres e das Linhas de Torres a Fuentes de Oñoro, Lisboa, Typ. Cooperativa Militar, 1904-1910.

CHABY, Cláudio de, Excerptos Históricos e collecção de Documentos relativos à guerra denominada da Península, vols III ao VI, Lisboa, 1865-82

CHABY, Claudio *Excertos Históricos e collecção de documentos relativos à Guerra denominada da Península*, Imprensa Nacional, 1871.

CHAGAS, Manuel Pinheiro, *A Guerra Peninsular* Lisboa, 1874

CHARTRAND, René, *Fuentes de Oñoro Wellington's liberation of Portugal, Campaign 99*, Osprey Publishing, Oxford, 2002

- DIAS**, Maria Helena, *Brigadeiro José Maria das Neves Costa, 1774-1841: patrono do Instituto Geográfico do Exército*, Instituto Geográfico do Exército, Lisboa, 2005;
- FORTES**, Manuel de Azevedo, *O Engenheiro Português*, 2vols, Lisboa, 1728-1729
- FORTESCUE**, Sir John, *History of the British Army*, 1910-1920, volumes 6 a 10
- GRIFFITH**, Paddy, *History of the Penninsular War*, vol.IX, *Modern Studies of the War in Spain and Portugal, 1808-1814*, Londres. 1999
- HENRIQUES**, Mendo Castro - *Salamanca 1812 – Companheiros de Honra* Prefácio, Colec. Batalhas de Portugal, Lisboa, 2002
- HORWARD**, Donald D., *French Invasion of Portugal 1810-1811*, vols I-II,
- HORWARD**, Donald D., *Napoleon and Ibéria The twin sieges of Ciudad Rodrigo and Almeida 1810*, Florida State University, 1984.
- HORWARD**, Donald D., *New Lights on the Peninsular War*, Florida University Press,USA.
- HORWARD**, Donald D.,*The French Campaign in Portugal 1810-1811 an account by Jean Jacques Pelet*, University of Minnesota Press, 1973.
- MARTINS**, Ferreira, *História do Exército Português*, Lisboa, 1945.
- MITCHELL**, From surveys by Sir T.L., *Maps & Plans, showing the principal Movements, Battles & Sieges, in which the British Army was engaged during the War from 1808 to 1814 in the Spanish Peninsula*, 1840.
- MOREIRA**, Rafael (dir.), *História das fortificações portuguesas no mundo*, Alfa, Lisboa, 1989.
- NAPIER**, Sir W. P., *History of the war in the Península*, 6 vols., London, T & W Boone, 1862.
- NEVES**, José Acúrcio das, *Historia Geral da Invasão dos Franceses em Portugal e da Restauração deste Reino* 5 tomos, Lisboa, 1810-1811 Reedição: 2 volumes, Ed. Afrontamento, Porto, s.d.(1988?)
- OLIVEIRA**, João Brás de, *1851-1917, Arte da Guerra e Fortificação: sua importância durante as Invasões Francesas em Portugal*, Typ da Real Academia das Ciências, 1910.
- OLIVEIRA**, Mário Mendonça de *As fortificações portuguesas de Salvador quando Cabeça do Brasil*, Fundação Gregório de Mattos, Salvador-Bahia, 2004.
- OMAN**, Charles, *A History of the Peninsular War*, Vol III, Oxford, Clarendon Press, 1908.

RODRIGUES, Manuel A. Ribeiro, *Guerra Peninsular 1806-1815: Infantaria (I)* Edições Destarte, Coleção Guerra e Paz, Lisboa, 2000.

SILVA, Carlos Guardado da (Coord.), Congresso Turres Veteras XI - A Guerra Peninsular –, Ed. Colibri, Torres Vedras, 2008.

SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2006.

SEPÚLVEDA, Christovam Ayres de Magalhães, *História Orgânica e Política do Exército Português*, Vols. V, XI-XIII, Coimbra, 1916-1925.

SORIANO, Simão José da Luz, *Historia da Guerra Civil e da Guerra da Peninsula*, vol.III, Lisboa, 1874.

SORIANO, Simão José da Luz, *Historia da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal- segunda epocha- guerra peninsular*, tomo II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871.

TEIXEIRA, Severiano e **BARATA**, general Themudo, *Nova História de Portugal*, V13, Circulo de Leitores, Lisboa, 2004.

VALDEZ, J.J. D' Ascensão, *Algumas notícias para descrição histórica dos logares de Alcaíça, Malveira e Carrasqueira do Concelho de Mafra*, Typographia do Jornal O Dia, Lisboa, 1895.

VENTURA, António, **SOUSA**, Maria Leonor Machado de (Coord.), *Guerra Peninsular: 200 anos*, Biblioteca Nacional, Lisboa, 2007.

VICENTE, António Pedro - *O tempo de Napoleão em Portugal: estudos históricos*. 2ª ed. Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2000.

VICENTE, António Pedro, *Manuscritos do Arquivo Histórico de Vincennes*, Vol III, 2000.

WELLER, Jac, *Wellington in the Península 1808-1814*, Kaye and Ward, London, 1962.

d. Cartografia

DIAS, Maria Helena - *Contributos para a História da Cartografia militar portuguesa* [CD-ROM]. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Direcção dos Serviços de Engenharia, Instituto Geográfico do Exército, 2003.

DIAS, Maria Helena (coord.), *Contributos para a História da Cartografia militar portuguesa* [CD-ROM]. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Direcção dos Serviços de Engenharia, Instituto Geográfico do Exército, 2003;

DIAS, Maria Helena, João Carlos Garcia, André Ferrand de Almeida, Luis Moreira (coord.), *História da Cartografia militar, séculos XVIII-XX*, Viana do Castelo: Câmara Municipal, 2005.

Marco António do Carmo Gomes Noivo



Fevereiro de 2010