



A Construção das Linhas de Torres Vedras

André Filipe Vítor Melícias

As Linhas de Torres Vedras constituíram um marco incontornável na história de Portugal e da Guerra Peninsular ao travar o avanço de Massena sobre Lisboa em 1810. O facto de Portugal se ter mantido livre da dominação francesa permitiu que servisse de base a ofensivas do exército aliado de Ingleses, Portugueses e Espanhóis - como em 1812 e 1813 - contra o território espanhol ocupado, permitindo ainda a Inglaterra a manutenção de um importante ponto de escala para a sua marinha mercante e de guerra, evitando a asfixia que Napoleão projectara anos antes ao decretar o Bloqueio Continental. Quando perfazem dois séculos sobre a construção deste sistema de defesa, é natural o crescimento do interesse geral acerca deste complexo militar, sobre o modo como foi construído e utilizado e sobre os impactos que teve tanto no plano estritamente militar como junto das populações, etc.

Este texto pretende abordar a temática da construção das *Linhas*, não na perspectiva das tipologias dos vários fortes, dos materiais e mão-de-obra utilizados ou dos militares e armamento que cada forte suportaria, mas na perspectiva do processo de construção do qual resultou o sistema que hoje apelidamos de Linhas de Torres Vedras.

Para iniciar esta exposição, referem-se dois 'preconceitos' comuns acerca das *Linhas*: o primeiro o de as ver como sendo um todo do ponto de vista da temporalidade da sua implementação; o segundo o de as ver somente como linhas de fortes.

Quando falamos deste sistema defensivo a imagem mental que fazemos integra duas linhas que atravessam o terreno a Norte e Nordeste de Lisboa, continuamente desde o Tejo ao oceano e uma terceira em torno de S. Julião para proteger um eventual embarque inglês. No entanto, esta imagem refere-se à configuração final, adquirida somente em 1811, já após o período em que os exércitos Anglo-Luso e Francês se encontraram frente a frente junto delas. De facto, a partir da chegada dos exércitos às *Linhas*, foram construídas mais 27 fortificações, 18 das quais já no ano de 1811¹.

Retrocedendo um pouco, veremos que em Julho de 1810 - quando Massena tomou Ciudad Rodrigo e iniciou a invasão a Portugal - existiam ainda menos 17 fortificações do que aquelas que enfrentou. Não se tratam apenas de fortificações avulsas, tratam-se das fortificações que uniram as posições de Alhandra e

¹ Veja *Mapa 1* para configuração final das Linhas de Torres Vedras e *Mapa 4*, para cronologia aproximada da fortificação das várias zonas do terreno. Estes mapas apresentam apenas as fortificações da primeira e segunda linhas, não incluindo as da terceira.

Sobral, e que protegeram a foz do Sizandro, permitindo deste modo que o que fora originalmente concebido como uma série de postos avançados à linha de defesa efectiva, se fosse progressivamente tornando numa linha efectiva.

Se remontarmos a Fevereiro de 1810, as *Linhas* reduzem-se à fortificação da zona de Torres Vedras, do Sobral e dos postos intermédios entre estes pontos avançados e o que se planeava vir a ser a linha de defesa. Do acima exposto podemos inferir que as *Linhas de Torres Vedras* resultaram de um processo de construção continuado no tempo e não de um plano de construção estático aplicado sem alterações².

No entanto as *Linhas de Torres Vedras* não se resumem somente a um conjunto de fortificações, pelo que chegamos ao segundo 'preconceito'. Na realidade, as *Linhas* partem do relevo e hidrografia da região, passam por alterações humanas a esse mesmo relevo e hidrografia³ e culminam na construção de fortes e outros obstáculos como abatizes e paliçadas, resultando num sistema que é um misto de natural e artificial. Assim, o estudo do terreno assume um papel central na compreensão das *Linhas* já que, para além de nos mostrar os porquês da implantação de fortificações em locais específicos, permite ter uma visão geoestratégica do território e mostra-nos aquele poderio que não resulta directamente da presença de nenhuma construção humana.

Durante o período de construção estiveram ao serviço nas *Linhas de Torres Vedras*, liderando as construções, pelo menos 19 oficiais de engenharia, entre ingleses, alemães e portugueses⁴. Foram estes que na prática lidaram com os problemas da aplicação do sistema defensivo ao terreno e que, certamente, melhor perceberam as suas potencialidades. No entanto, se quisermos ir ao fundo da questão, teremos que recuar algum tempo, a um período em que ainda não se falava da construção destas *Linhas*, mas já se pensava na defesa da capital. Foi no período de 1808 e 1809 que militares como Lourenço Homem da Cunha d'Eça⁵, Morais Antas Machado⁶, Vincent e José Maria das Neves Costa, movidos por interesses diferentes, desenvolveram trabalhos no sentido de aproveitar o relevo da Estremadura para um objectivo comum: o de defender Lisboa.

Do nomes atrás referidos vamos olhar mais atentamente para o de Neves Costa que nos parece incontornável, sendo o trabalho por si desenvolvido entre Janeiro de 1808 e Junho de 1809 uma importante base para os trabalhos de fortificação posteriores, facto que na época não parece ter sido reconhecido e ainda hoje gera polémica no que respeita à autoria das *Linhas*.

² Cf. André Filipe Vítor Melícias, *As Linhas de Torres Vedras. Construção e Impactos Locais*, Torres Vedras, Câmara Municipal/Livro do Dia, 2008, pp. 45-57.

³ Disto são exemplo os trabalhos de escarpamento ou as barragens no curso dos rios.

⁴ Da leitura da documentação foi-nos possível detectar a presença dos capitães ingleses Richard Fletcher, John Thomas Jones, Holloway, Dickinson, Williams e Mulcaster, dos tenentes ingleses Stanway, Thomson, Forester, Trench, Piper, Tapp, Reid e Hulme; do Capitão Wedekind e do Tenente Meineke da Legião Real Alemã e dos tenentes portugueses Lourenço Homem da Cunha d'Eça, Sousa e Joaquim Norberto Xavier Brito. Cf. John Thomas Jones, *Mémoire sur les lignes de Torres Vedras élevés pour couvrir Lisbonne em 1810*, Paris, Anselin, 1832, pp. 44; 193-194; 229-230.

⁵ Cf. Ana Cristina Clímaco Pereira, *Les Lignes de Torres Vedras et le plan de defense du Portugal conçu par Wellington - Invasion et Resistences - Le patriotisme e nacionalisme 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, p. 27

⁶ Cf. André Filipe Vítor Melícias, *Op. Cit.*, pp. 28-30.

No início de 1808, à notícia de um possível desembarque inglês na Figueira da Foz, o Coronel Vincent do corpo de engenharia francês foi encarregue de fazer um reconhecimento da costa e elaborar um plano para a defesa de Lisboa. Para este efeito requisitou alguns elementos do Real Corpo de Engenheiros, entre os quais Neves Costa. Com base no trabalho desenvolvido por estes, Vincent elaborou uma memória sobre a defesa terrestre de Lisboa, explorando as particularidades do terreno para melhorar as capacidades do exército defensor e as posições para as quais poderia retirar no caso de ser batido, numa série de linhas estratégicas centradas em torno da capital. Apesar de não propor a edificação de fortificações, o trabalho de Vincent já apresenta o princípio subjacente à construção das *Linhas*, ou seja, o aproveitamento das vantagens que o terreno ao norte da capital oferecia para enfrentar um exército invasor, podendo ter influenciado o engenheiro português Neves Costa que com ele trabalhou.

A partida do exército francês não cessou a necessidade de preparar uma boa defesa da capital. Neste contexto Neves Costa iniciou diligências para que o trabalho iniciado sob a alçada de Vincent pudesse ser continuado, tendo obtido autorização para tal no mês de Novembro de 1808. Apesar de inicialmente a sua equipa dispor de quatro elementos (Neves Costa, Caula, Xavier de Brito e José Feliciano Farinha), no mês de Dezembro foram retirados três membros do projecto, tendo Neves Costa continuado sozinho os trabalhos de reconhecimento que deu por concluídos no mês de Fevereiro do ano seguinte. A carta topográfica daí resultante ficou terminada no início do mês de Março e a memória descritiva correspondente no final de Maio.

O trabalho de José Maria das Neves Costa não é um plano para um sistema defensivo baseado em linhas contínuas de fortificações, nem sequer era intenção do autor traçar um sistema defensivo. Segundo as suas palavras, o seu trabalho pretendia indicar e examinar *as posições naturais que se podem aproveitar para obstar á marcha do inimigo [...] deixando ao génio e talento dos generaes a combinação d'estas posições parciaes, para se formar o systema particular da defeza d'este terreno*⁷.

Para Neves Costa a melhor defesa a aplicar ao terreno era a que descrevia como defesa activa, o aproveitamento de pontos fortes do terreno para protecção e apoio a movimentos do exército defensivo, dispondo ou não de algumas fortificações de campanha. Neste sentido estudou e descreveu com bastante pormenor tanto a geografia como as vias de comunicação da península de Lisboa.

Analisando o terreno na generalidade identificou o Tejo como uma das principais barreiras naturais, em virtude de não ser vadeável a jusante de Santarém. Num avanço vindo do norte o maciço de Montejunto seria uma outra barreira considerável que obrigaria o inimigo a optar pela vertente Oeste ou pela vertente Este, ou ainda a dividir-se em dois corpos de menores dimensões. Partindo deste pressuposto analisou as vias de comunicação e o relevo, identificando as posições mais favoráveis à defesa, muitas das quais foram posteriormente fortificadas no contexto das *Linhas*.

⁷ Cf. José Maria das Neves Costa, *Memória Militar respectiva ao terreno ao norte de Lisboa*, Revista das Sciencias Militares, Lisboa, Typographia e Stereographia Moderna, 1888, p. 4.

Num avanço pela vertente Oeste os principais acessos à Capital eram o trajecto Torres - Lisboa via Mafra ou o percurso via Montachique. Destes trajectos derivavam as variantes por Sintra, uma série de percursos pela Malveira, assim como percursos variantes com passagem pela Ribaldeira.

Pela vertente Este os principais acessos identificados eram o trajecto junto a Montejunto desde Ota até Merceana e daí até Lisboa por Sobral e Bucelas, bem como o trajecto Carregado - Lisboa por Sacavém. Constituíam variantes a estes trajectos o percurso por Vialonga, percursos por Alenquer, o percurso de Cadafais para Arruda e o percurso de Arruda para Alhandra.

O trabalho de Neves Costa, embora nem sempre lhe tenha sido reconhecido mérito, esteve certamente na base do trabalho desenvolvido pelos engenheiros ingleses e por Wellington, que viria a resultar na fortificação do terreno a norte da Península. A Wellington ninguém nega o mérito de ter feito construir as *Linhas*, ou até de as ter concebido como um sistema global, no entanto não podemos negar o grande trabalho que já se encontrava feito e ao qual os ingleses tiveram acesso⁸ e que lhes terá permitido ganhar tempo precioso na preparação da defesa de Portugal.

Wellington terá começado a preparar a defesa do reino após a campanha que desenvolveu em Espanha depois de expulsar Soult do norte de Portugal. Antes de escrever o famoso Memorando de 20 de Outubro de 1809 Wellington efectuou um reconhecimento ao terreno que terá durado no máximo 8 dias (entre 12 e 20 de Outubro). Este facto, leva a supor que o reconhecimento tivesse sido parcial, ou uma observação *in loco* de aspectos dos quais já teria conhecimento através da cartografia.

Após este reconhecimento Wellington elaborou um Memorando a Richard Fletcher em que ordenava a criação de um sistema defensivo que garantisse o domínio de Lisboa, bem como um embarque seguro em caso de derrota do exército inglês. Para tal estabeleceu uma série de zonas que deveriam ser fortificadas de imediato, indicando ainda o número e o posicionamento que os efectivos deveriam tomar, bem como eixos de comunicação que deveriam tomar em caso de se terem que deslocar. Além disso solicitou a Fletcher que continuasse o estudo do terreno para a implantação de mais fortificações.

Sistematizando as ordens do Memorando, podemos observar que na vertente Oeste de Montejunto Wellington pretendia que fosse fortificada a vila de Torres Vedras, que deveria suportar uma força de 5000 efectivos. Em caso de derrota, esta força deveria retirar para uma posição intermédia com capacidade para 400 efectivos e daí para Montachique, onde as fortificações deveriam ter capacidade para 5000 efectivos novamente.

Para obstar aos ataques que se dirigissem ao Sobral, deveriam ser construídas a sul desta posição fortificações para 4000 efectivos e, junto ao moinho, dominando a estrada para Arruda, uma pequena

⁸ Na edição 'crítica' que fez da sua *memória militar* em 1814, Neves Costa refere que *lord Wellington criticara a minha Memória como capaz de o induzir em erro, por lhe apontar a ocupação das alturas da Castanheira, Póvoa e Vila Franca, que obrigavam a um maior desenvolvimento de forças e enfraqueciam a defesa geral, se elle houvera seguido a minha opinião*, indicando assim que a engenharia inglesa utilizou a sua memória, pelo menos numa fase inicial dos trabalhos. Manuel Themudo Barata refere um relatório de Fletcher baseado nos conhecimentos de Neves Costa. Cf. *Idem, Ibidem*, p.4, nota b; Manuel Themudo Barata, «Uma muralha defensiva» in *Nova História Militar de Portugal*, Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (Dir), vol 3, p.184.

fortificação para 200 efectivos e 3 peças de artilharia. Em caso de derrota, as forças aí presentes deveriam recuar para o posto intermédio da Ajuda, com capacidade para 400 militares e daí para Bucelas.

Um avanço pelo Carregado deveria ser combatido nas posições de Castanheira e de Cadafais, protegidas na retaguarda por Arruda, onde deveriam existir fortificações para 2000 efectivos, e, passada esta posição, em Alhandra e na Serra de Serves, apoiada na esquerda pela posição de Bucelas.

Este plano pode ser encarado como o embrião das *Linhas*. Foi a partir dele que elas se desenvolveram e, olhando com atenção, podemos ver que, dos trajectos previstos por Neves Costa para o acesso a Lisboa, apenas o trajecto Torres - Lisboa via Mafra e alguns dos seus percursos variantes não ficavam directamente cobertos por fortificações⁹.

Como resultado das ordens expressas no Memorando, iniciaram quase no imediato obras de fortificação em alguns locais. No dia 3 de Novembro tiveram início obras em S. Julião, na terceira linha, no dia seguinte em Sobral de Monte Agraço e no dia 8 em Torres Vedras. Provavelmente da mesma época são os postos intermédios de Enxara dos Cavaleiros e do Alto da Ajuda. É possível que também as posições de Castanheira e Cadafais, abandonadas posteriormente, tenham sofrido algumas obras nesta época.

Em Fevereiro de 1810 Wellington realizou um novo reconhecimento ao terreno, talvez motivado pelo ritmo lento a que as obras decorriam. Ao longo deste reconhecimento terá certamente tomado contacto com as observações que, conforme ordem sua, Fletcher terá conduzido. Entre os dias 5 e 10 de Fevereiro Wellington está em plena região das *Linhas*, passando por Torres Vedras, Mafra e Vila Franca de Xira.

Como resultado deste reconhecimento assistiu-se à pormenorização e desenvolvimento do plano iniciado com o Memorando de 20 de Outubro. Nos dias seguintes as obras ganharam um novo ritmo, iniciando-se a fortificação das zonas de Mafra, Ericeira, Montachique, Bucelas, Vialonga, Alhandra, Arruda, Ponte do Rol e São Pedro da Cadeira.

Com as obras de fortificação lançadas constituiu-se uma linha efectiva de defesa - a actual 2.^a Linha -, que permitia a cobertura das principais vias de acesso à capital e dos seus percursos variantes. As obras resultaram ainda num reforço dos postos avançados, na tentativa de evitar que fossem flanqueados.

No mês de Julho de 1810, na eminência do ataque francês a Portugal, Fletcher foi chamado para junto do exército anglo-luso, ficando o comando das obras confiado a John Thomas Jones. A este foi dada a missão de ultimar as fortificações em construção e de promover melhorias na generalidade do sistema. Entre o início do seu comando e a ocupação das *Linhas* Jones manteve uma intensa troca de correspondência com Fletcher que, em conjunto com Wellington, lhe transmitia o que devia colocar em prática. Foi o que se passou no dia 17 de Julho, quando Jones recebeu uma série de alterações ao plano original, que Wellington acreditava ter tempo de colocar em prática.

Segundo o novo plano, Jones devia fortalecer ao máximo os flancos direito e esquerdo das posições avançadas. Assim, até Outubro foram iniciadas as obras de escarpamento e construção de mais fortificações na esquerda de Alhandra, bem como a fortificação do Vale do Calhandriz que visava impedir que Alhandra

⁹ Veja *Mapa 3* para sistematização das zonas a fortificar e da disposição de corpos de exército.

fosse contornada. Também a Serra de Serves foi reforçada na sua direita, pela construção de mais dois fortes. No flanco esquerdo das posições avançadas tiveram início as obras de construção de três fortificações junto da Foz do Sizandro.

Para além das novas fortificações Jones também fez construir uma série de obras complementares, como os já referidos escarpamentos e também abatizes, paliçadas, minagem de estradas e pontes, terraplanagens, abate de árvores e construção de vias militares. Foi igualmente nesta altura que se estabeleceram e testaram os postos de comunicação em Alhandra, Alqueidão, Serra do Socorro, Torres Vedras, Ponte do Rol, Montachique, Serra de Serves, Tapada de Mafra e Ribamar¹⁰.

No que respeita à operacionalização das *Linhas*, devemos ainda referir a divisão das fortificações em seis distritos diferentes. Esta divisão foi criada para facilitar a ocupação do ponto de vista logístico e foi comunicada a Jones no dia 5 de Outubro de 1810, não correspondendo à divisão actualmente conhecida que tem origem posterior. Os distritos então criados foram Torres Vedras, Sobral, Alhandra, Bucelas, Montachique e Mafra.

Fazendo um balanço do trabalho desenvolvido por Jones até à ocupação das *Linhas* concluímos que este resultou no aumento do grau de defensabilidade do sistema, aumentando o poderio dos flancos da linha de postos avançados e criando defesas de carácter secundário. Resultaram ainda na criação de meios de operacionalização, através do estabelecimento dos postos de sinais e distritos militares.

A chegada dos exércitos às linhas deu-se a partir do dia 8 de Outubro. Quando Massena se apresentou frente às *Linhas* toda a frente entre Ordasqueira e Sobral estava desprotegida assim como os trajectos que cruzavam esse vale. Parece ter sido desde logo perceptível aos defensores a necessidade de aumentar a fortificação, quer em número quer em estado de acabamento, pois muitas obras ainda não estavam terminadas¹¹. Segundo a memória escrita por Jones, a decisão de fortificar o vale de Runa teria sido tomada logo no princípio da ocupação, entre 11 e 13 de Outubro. Para além, destas obras datam provavelmente desta época algumas obras não numeradas no vale do Calhandriz.

As obras iniciadas durante o período de ocupação, ao fortificar o centro da linha de postos avançados, criaram uma linha de defesa efectiva de carácter continuado no terreno. A linha de defesa principal nunca viria a ser assediada pelo invasor e acabou por ficar conhecida como 2.ª linha.

Após a retirada de Massena para a região de Santarém e mesmo após a sua retirada de Portugal, os trabalhos nas *Linhas* não cessaram. A incerteza acerca de possíveis invasões futuras levou a que se tivesse continuado o trabalho de fortificação, nomeadamente no Vale do Sizandro, entre Torres Vedras e o oceano,

¹⁰ Cf. Henrique Vieira, «As comunicações militares na época das Invasões Francesas», in *Turres Veteras V - História Militar e da Guerra*, Torres Vedras, Câmara Municipal, 2003, p. 91.

¹¹ Também do lado do invasor houve quem se apercebesse de algumas fragilidades do sistema defensivo aquando do início da ocupação. Diz-nos o Barão de Marbot nas suas memórias: *qual é o oficial que a propósito das coisas da guerra se deixa convencer de que uma posição de vinte léguas de comprimento apresenta em todo o lado as mesmas dificuldades e não é fraca em alguns sítios? Nós descobrimos muitas [...]. Ora, os ingleses, para nos induzir em erro, tinham traçado sobre os mais pequenos montículos construções cuja maior parte estava ainda em forma de projecto [...]. Estava persuadido que poderíamos ter quebrado as linhas que estavam ainda por acabar, aproveitando a confusão no campo inglês lançada pelos fugitivos. Mas o que era, então, fácil já não o foi de todo quinze dias depois!... Na verdade, Wellington [...] utilizava a força de braços de 40000 camponeses sãos e fazia-os trabalhar na conclusão das fortalezas que ele queria espalhar por Lisboa.* Cf. General Barão de Marbot, *Memórias sobre a 3.ª Invasão Francesa*, Lisboa, Caleidoscópio, 2006.

onde a descida do nível do rio durante o tempo mais quente levou a que essa região fosse protegida com 18 novas fortificações. Estas construções, iniciadas em 1811 mas terminadas talvez só em 1812, marcam o final do período de construção das *Linhas*. No entanto foram detectadas algumas obras, não de construção, mas de restauro de fortes e estradas entre os anos de 1812 e 1814.

Resumindo, podemos dizer que a construção das Linhas de Torres Vedras foi o resultado de um processo contínuo de planeamento e construção, decorrido, na generalidade entre 1808 - se pretendermos incluir os primeiros estudos feitos por Neves Costa sob a alçada de Vincent - e 1814 - data até à qual existem notícia de obras de restauro das fortificações, estradas, etc.

A nível da planificação, Wellington e Neves Costa são duas figuras essenciais à compreensão da estratégia que conduziu ao plano inicial, expresso no *memorando* de 20 de Outubro de 1809. No entanto, não são de desconsiderar aqueles que, anteriormente haviam pensado a defesa de Lisboa, entre eles Vincent, Lourenço Homem da Cunha d'Éça e Morais Antas Machado, ou aqueles que na realidade lidaram com os problemas da aplicação do sistema defensivo ao terreno e que, certamente, melhor perceberam as suas potencialidades, falo do grupo de engenheiros que chefiou as obras, nomeadamente de Fletcher e John Thomas Jones.

Foi com o trabalho de todos, conhecidos e anónimos, que cresceu nos montes ao norte de Lisboa a barreira que viria a travar Massena, desenhando o seu destino conjunto, aqui, nas Linhas de Torres Vedras.

