



As Linhas de Torres Vedras

Carlos Guardado da Silva

O contexto

Há muito tempo que Napoleão procurava fechar os portos continentais aos navios ingleses, face ao poderio económico de Inglaterra resultante da Revolução Industrial. Neste sentido, em 1806, decretou o Bloqueio Continental, exigindo o encerramento dos portos continentais às embarcações britânicas. Portugal não acatou a medida, tendo adoptado uma posição de neutralidade, uma atitude que não agradou a França que, pelo menos desde a *Guerra das Laranjas*, tinha o apoio de Espanha. O imperador queria intervir em Portugal, mas os conflitos militares que travava no norte da Europa, nomeadamente na Áustria, Prússia e Rússia, desde 1805, impediam-no de o fazer de imediato.

Terminados esses conflitos, Napoleão decidiu invadir Portugal, obrigando-o a esse encerramento. No Outono de 1807, um exército, comandado pelo general Andoche Junot, atravessou a fronteira de Portugal, em direcção a Lisboa, com o objectivo de capturar o príncipe regente D. João e toda a família real. Mas enquanto Junot se aproximava da capital, D. João e a corte partiam em direcção ao Brasil, a 29 de Novembro de 1807.

Nos sete anos seguintes, os reinos ibéricos transformaram-se num palco de guerra entre França e Inglaterra, que envolveu também os exércitos de Portugal e de Espanha, para além de militares de outros países ao serviço ou em apoio do de França.

Tendo chegado a Lisboa, Junot substituiu a bandeira portuguesa pela francesa, proclamando o fim da Casa de Bragança no trono do reino de Portugal. Dissolvido o Conselho de Regência nomeado por D. João antes da sua partida, instaurou, no seu lugar, um governo em nome de Napoleão.

Mas o período de colaboração entre Espanha e França terminava em breve com a revolta de dois de Maio, em Madrid, acontecimento que teve grande eco em Portugal. Na sequência do mesmo, eclodiram várias revoltas no reino, tendo começado com levantamentos militares no Porto, a que rapidamente aderiu a população.

O Porto levantou-se a 18 de Junho, constituindo-se uma Junta Provisional do Governo Supremo do Reino, presidida pelo bispo da diocese, D. António José de Castro, que procurou organizar a resistência. O movimento revoltoso estendeu-se a todos o país, com menor incidência na Estremadura e Lisboa, onde se encontrava Junot, organizando os preparativos para um possível confronto. Outras Juntas regionais e locais foram criadas, por todo o país obedecendo às ordens da Junta Suprema do Porto.

Com a chegada da notícia da insurreição espanhola a Inglaterra, um corpo de tropas de nove mil efectivos, sob o comando do tenente-general Arthur Wellesley, embarcou em Cork, a 12 de Julho, para apoiar a insurreição contra a França, levada a cabo na Península. Em Portugal, tiveram particular destaque as batalhas das Roliça (Columbeira-Roliça), a 17 de Agosto, e Vimeiro, no dia 21, saindo vitorioso o exército anglo-luso. Com uma pequena derrota na primeira batalha, a vitória decisiva de Wellington sobre as tropas napoleónicas deu-se a 21. A invasão terminava com um acordo, negociado no dia 22, dando origem a uma Convenção, que a história lembra erradamente com o nome de Convenção de Sintra, uma vez que foi assinada em Torres Vedras e ratificada em Lisboa. Portugal não tomou parte nas negociações que deram origem à Convenção assinada a 30 de Agosto por Junot e Sir Hew Dalrymple, que tinha assumido o comando chefe do Exército Inglês. O acordo impunha aos franceses a retirada do país, permitindo-lhe, no entanto, levar os produtos dos seus saques, armas e tudo quanto quizeram. Abandonaram Lisboa, em meados de Setembro, em navios ingleses em direcção a França. Mas, mal os soldados pisaram o solo francês, estavam de regresso a Portugal, consumando-se uma nova invasão, desta vez comandada por Soult. Os franceses cruzaram a fronteira pelo vale do Tâmega e ocuparam imediatamente o norte do país, chegando ao Porto a 24 de Março.

Entretanto, a Regência tinha solicitado a Inglaterra a reorganização do exército nacional, tendo aquela enviado o general Beresford, que chegou a Portugal em inícios de Março de 1809, assumindo funções como marechal do exército português e comandante em chefe das tropas portuguesas, no quartel general de Tomar, a 8 de Abril de 1809.

Tudo mudaria com a chegada de Arthur Wellesley a Lisboa, a 21 de Abril de 1809, enviado pelo governo britânico, que entretanto decidira aumentar o número de Ingleses em Portugal para trinta mil. Wellington substituiu o general John Craddock, tendo elaborado um plano para tomar o Porto, libertar a cidade e aniquilar o exército de Soult, conseguindo uma vez mais, expulsar as tropas de Napoleão do território nacional.

Afastado o perigo do Norte do país, Wellington estabeleceu, em Agosto de 1809, o seu quartel-general em Badajoz, onde permaneceu até final do ano, onde planearia a construção de um campo entrincheirado na Estremadura portuguesa, que servisse de base de operações ou, em caso de derrota, lhe permitisse efectuar a retirada do exército.

Grande parte de Espanha estava sob o jugo de Napoleão. Mas Portugal, protegido pelo exército inglês sob o comando de Arthur Wellesley, o exército português de Beresford, a Legião Lusitana de Sir Robert Wilson, e as tropas de Tenente-General Francisco da Silveira, entre o Alto Alentejo e o Douro, espaços que os estudos anteriormente efectuados tinham demonstrado serem possíveis de sofrer uma invasão, constituíam um forte entrave às pretensões de Napoleão no território português.

Arthur Wellesley retirou-se para Portugal, no início de 1810, com o objectivo de acompanhar de perto os trabalhos em curso na construção das Linhas de Torres Vedras, projecto aprovado pelo governo inglês. Se Napoleão intentasse uma nova invasão, Wellington procuraria evitar o combate directo, preferindo retirar-se

até ao interior do país, destruindo os recursos que pudessem ser utilizados pelo inimigo, debilitando-o com a acção das milícias e organizando ao mesmo tempo a defesa de Lisboa. Esta era a sua estratégia! Instalou um quartel-general em Viseu, transferindo-o mais tarde para Celorico e Alverca, na Beira.

Terminada a campanhas militares na Áustria, onde Napoleão adquirira nova vitória, o imperador decidiu uma mais uma ofensiva contra Portugal, confiando a operação a um dos seus melhores chefes militares o Marechal André Massena, duque de Rivoli e Príncipe de Essling, o «Filho querido da Vitória», tal como Napoleão lhe chamava dado o importante número de vitórias que havia conquistado enquanto militar. Assim foi designado por decreto imperial, datado de 17 de Abril de 1810. Massena assumiu o comando do exército com oitenta e seis mil homens, constituído pelo 2.º corpo, comandado pelo general Jean Louis Ebenezer Reynier, que se encontrava na Extremadura ajudando Soult e procurando conquistar Cádiz, o 6.º Corpo de Ney, que se encontrava em Salamanca desde Abril, estacionando depois em Ciudad Rodrigo, o 8.º corpo, dirigido por Junot em Valladolid, e Ney na retaguarda. A estas tropas juntavam-se as divisões independentes de Jean-Pierre Bonnet, Kellermann e Jean-Marie Dorsenne, que constituíam a reserva geral.

Segundo os planos de invasão de Portugal, Soult deveria tomar Badajoz e Elvas com 30 mil homens, avançando depois até ao Alentejo em direcção a Lisboa. O ataque principal estaria a cargo de Massena pela Beira Alta, apoiado por Soult, no Alentejo. Massena deveria neutralizar Ciudad Rodrigo e Almeida, praças que defendiam a fronteira, e marchar depois pelo vale do Mondego, sobre Lisboa. Soult, com um corpo de exército, deveria invadir o Alentejo, destruir as quatro brigadas inglesas e portuguesas sob a direcção de Hill e ameaçar Lisboa pela margem esquerda do Tejo.

Napoleão ordenou que as operações militares tivessem início no fim do Verão, defendendo o seu exército das elevadas temperaturas. Esta decisão permitiu que Wellington avançasse com a construção das Linhas de Torres Vedras.

Ney fustigou Almeida até à sua rendição, a 28 de Agosto. Na verdade, os franceses tinham dificuldades para assediar devido à falta de artilharia e munições, tendo de recorrer aos canhões de ciudad Rodrigo, conseguindo reunir 65 peças de artilharia. O assédio organizou-se a 15 de Agosto, tendo começado o bombardeamento a 26. Esperava-se uma resistência prolongada, mas um acidente ditaria outro desfecho. Um projectil francês atingiu um paiol, provocando uma enorme explosão, que matou cerca de quinhentas pessoas, para além de centenas de feridos. Depois de forte resistência, levada a cabo pela guarnição dirigida pelo brigadeiro William Cox, a praça caía a 28 de Agosto. O exército francês sofreu, porém, um enorme desgaste, tendo de efectuar uma pausa no seu avanço, para recompor-se e reorganizar-se, antes de retomar a marcha em direcção a Lisboa, que só ocorreria em Setembro de 1810.

Entre os possíveis percursos escolhidos por Massena, o marechal decidiu avançar pela margem direita do rio Mondego, em direcção a Coimbra. Tendo atravessado a ponte de Juncais, Massena encontrou um país silencioso e deserto, uma estratégia montada por Wellington com o apoio da Regência, privando o invasor de qualquer recurso. Mas o avanço tornava-se também difícil devido ao mau estado dos caminhos, bem como ao

desconhecimento dos mesmos, uma vez que traziam mapas antigos e sem referências topográficas, incapazes de recolher informação sobre o terreno.

Wellington, vendo o percurso tomado por Massena, reuniu forças para tentar defender Coimbra, apoiando-se na serra do Buçaco, onde obteve uma vitória sobre as tropas de Napoleão, na batalha travada a 27 de Setembro. O marechal contava com 65 mil homens, tendo sofrido entre 2400 e 4500 baixas, frente a 1252 dos aliados.

Na sequência da batalha, Wellington retirou-se para Coimbra e dali até Condeixa em direcção a Torres Vedras. A 8 de Outubro as forças aliadas alcançavam as Linhas de Torres Vedras, ocupando a primeira linha defensiva. Quatro dias depois, Massena instalou o seu quartel-general em Alenquer. O 2.º corpo de Reynier posicionou-se primeiro no Carregado e depois em Vila Franca de Xira. O 6.º corpo de Ney estacionou em Ota e o 8.º corpo de Junot, em Sobral de Monte Agraço. Massena julgava que a retirada de Wellington para sul se devia à falta de efectivos que, por essa razão, procuravam embarcar. Um erro que se manteve até que chegou defronte das Linhas de Torres Vedras, construídas com a maior descrição, um obstáculo intransponível no caminho para Lisboa. Pois não as conseguiram ultrapassar, tendo sido obrigados a retirar, na noite de nevoeiro de 14 para 15 de Novembro de 1810. A derrota marcou o início da queda de Napoleão, dando aos acontecimentos de Portugal, e particularmente da região de Torres Vedras, uma dimensão europeia.

Os projectos

A questão da autoria moral e material dos projectos das Linhas de Torres Vedras colocou-se ainda no século XIX, pouco tempo depois da sua construção.

Em 1799, já o general inglês Stuart tinha referido a necessidade de defesa de Lisboa, tendo apresentado então ao governo português, um plano para a defesa terrestre de Lisboa, destacando a topografia da região. Napier, historiador coevo dos acontecimentos, refere esse plano, que não chegou até nós (NAPIER, 1834:308). Assim, os primeiros projectos acerca da defesa a norte de Lisboa de Lisboa assentes nas características defensivas da natureza devem-se a Vincent, comandante do Corpo de Engenheiros da Girona, elaborados na sequência da primeira invasão. Para tal, Vincent Solicitou a colaboração de engenheiros militares portugueses, incumbindo o tenente-coronel Caula do reconhecimento da costa portuguesa entre Peniche e Lisboa, em 1808, sendo auxiliado pelos engenheiros José Maria das Neves Costa e Joaquim Norberto Xavier de Brito.

Em resposta ao governo português, após a primeira invasão, o engenheiro Morais Antas Machado, apresentou uma memória para a fortificação de Lisboa, que acabaria por ter aplicação complementar às Linhas de Torres Vedras. Todavia, para si, a defesa de Lisboa assentava numa estratégia de defesa de proximidade face a outra eventual invasão por terra. Concebeu então um projecto assente na zona periurbana da capital com um sistema de fortificações tendo em conta as vias de comunicação que o inimigo poderia tomar, as vantagens da configuração do terreno, bem como o aproveitamento de construções

existentes. Tal seria possível recorrendo à mosquetaria auxiliada por artilharia volante e, quando necessário, através da construção de redutos fechados com fossos e traveses, nos pontos elevados.

Lourenço Homem da Cunha d'Eça, responsável pelas obras de recuperação das estradas militares em Torres Vedras a partir de Outubro de 1812, também concebeu um plano que previa a defesa da capital do reino, através do posicionamento de tropas ao longo de uma linha, coincidente em grande parte com o que viria a ser a segunda linha defensiva. Era um sistema baseado nas comunicações e na mobilidade que, no entanto, não previa a construção de fortificações.

Todavia, para Vincent, bem como para Neves Costa, não seria suficiente uma defesa próxima da capital. Vincent elaborou uma memória sobre a defesa terrestre de Lisboa, dada a permanente ameaça de um ataque à cidade, então sob o jugo de Junot. Nesse estudo efectuado com base nos trabalhos de Caula, Neves Costa e Xavier de Brito, assim como nos documentos do arquivo das fortificações fornecidos em 1808 pelo emigrado francês ao serviço de Portugal La Rozière, realçou as vantagens defensivas da natureza em volta de Lisboa: *La nature si prodigue envers le beau port de Lisbonne semble avoir aussi voulu que la vaste cité qui lui doit son établissement fut dans le cas d'être puissamment et facilement protégée contre les attaques de terre que l'on pourrait diriger contr'elle.*

O reconhecimento efectuado sob a direcção de Vincent não previa, porém, a edificação de fortificações. Assentava sobretudo nas vantagens que a paisagem fornecia para fazer frente a um exército invasor, que pudesse atacar Lisboa por via terrestre, princípio que viria a estar subjacente aquando da construção das Linhas de Torres Vedras. A defesa de Lisboa seria conseguida pela existência de duas fortes linhas naturais, nomeadamente o rio Tejo, que não permitia qualquer travessia a vau entre Santarém e Lisboa, meio de defesa contra ataques que se dirigissem através do Alentejo, e o sistema montanhoso que compreendia a Serra de Montejunto, a Serra de Sintra e os montes de menor dimensão entre estas, reforçando a defesa da capital pelo lado norte. A linha a norte de Lisboa tinha o seu início na vertente norte de Montejunto, no Cercal, estendendo-se pela parte principal da dita serra até Runa, onde deixa de ter um relevo tão acentuado, continuando até Sintra, onde se eleva novamente, projectando-se para a costa, sobre o Cabo da Roca. Entre Runa e o mar situava-se o espaço que melhor permitiria ser transposto por um exército invasor.

Com o fim da primeira invasão pelas tropas de Napoleão, não terminou a necessidade de proteger a capital, o que parece testemunhar o decreto de 11 de Dezembro de 1808, que ordenava, entre outros aspectos, a fortificação dos principais centros urbanos do reino. José Maria das Neves Costa, um dos engenheiros que tinha colaborado nos estudos de Vincent, iniciou diligências junto do Conde da Feira, então Secretário da Regência na Repartição da Guerra para que fosse possível continuar o levantamento do terreno a norte de Lisboa. Os trabalhos tiveram início em Janeiro de 1809 com a ajuda de Caula, que realizou os estudos de triangulação, Joaquim Norberto Xavier de Brito e José Feliciano Farinha.

Concluído o reconhecimento em Fevereiro, Neves Costa apresentou uma memória descritiva a 24 de Maio de 1809 que, entregue a 6 de Junho ao Secretário da Regência na Repartição da Guerra, foi mostrada a Arthur Wellesley, visconde de Wellington.

Neve Costa centrou-se num eventual ataque por via terrestre, colocando a natureza ao serviço da estratégia militar. Na sequência de Vincent, procurou descrever pormenorizadamente o terreno a Norte de Lisboa, indicando as posições que ofereciam vantagens ao exército defensor. Os seus trabalhos foram seguidos de perto por Wellington, assim como por R. Fletcher e John Thomas Jones na construção da estrutura defensiva que viria a ser conhecida por Linhas de Torres Vedras.

Neves Costa analisou um conjunto de vias principais de avanço sobre a capital, bem como de trajectos variantes, apontando os pontos que trariam mais vantagens a uma defesa, muitos dos quais seriam posteriormente fortificados no contexto das Linhas de Torres Vedras.

Não se limitando à espera da aproximação das tropas napoleónicas às Linhas, Wellington, Comandante em Chefe do Exército Anglo-luso a partir de Maio de 1809, desenvolveu um que plano implicava uma estratégia de defesa em profundidade, alargada no território, com base no desgaste constante e no corte de apoios e abastecimentos, culminando numa derradeira barreira, próxima a Lisboa, que finalmente decidiria o destino da campanha.

John Thomas Jones, engenheiro encarregado da sobras de fortificação, atribuiu, desde início, a concepção das Linhas de Torres Vedras exclusivamente a Wellington, cuja decisão de as mandar construir teria sido tomada na sequência da Batalha de Talavera, travada a 27 de Julho de 1809.

Tradicionalmente, o *memorando* enviado a R. Fletcher por Wellington, a 20 de Outubro de 1809, tem sido considerado como o documento fundacional das Linhas de Torres Vedras. Arthur Wellesley propunha a criação de um sistema defensivo com o objectivo de garantir ao exército anglo-luso o domínio da cidade de Lisboa e do Tejo, garantindo simultaneamente um embarque seguro do exército inglês, em caso de revés. No documento, é visível a concepção das Linhas de Torres Vedras enquanto sistema defensivo, no qual Wellington solicitava a Fletcher a fortificação de algumas posições. Todavia, o planeamento das linhas não se esgota no *memorando*. Sendo o projecto distinto em alguns aspectos para a defesa da cidade de Lisboa, nomeadamente nos pontos a fortificar, o projecto é semelhante ao de Neves Costa e segue o princípio das linhas fortificadas.

Certo é que Wellington a mandou erigir, assim como não descurou os trabalhos de Neves Costa que, tendo sido colaborador de Vincent, tinha essa informação para os seus trabalhos. Sendo a ideia de linha anterior, o projecto final dos pontos a fortificar é da sua autoria, a que não foram alheios os contributos do Coronel Richard Fletcher. O plano foi constantemente aperfeiçoado, ao ritmo da construção, tendo em conta o atraso dos franceses. O plano de defesa de Wellington assenta na fortificação de um espaço na Estremadura, vedando o acesso à capital, e permitindo ao exército e à população refugiar-se no seu interior, obrigada a abandonar as suas terras e haveres. Uma defesa que assenta igualmente no mar, ligando o Tejo e o Oceano, cujo controlo estava assegurado pela marinha inglesa.

O nome

John T. Jones refere que Wellington defendia a possibilidade de transformar, através de fortificações, a Estremadura numa praça de armas passível de concentrar o exército anglo-luso, assegurando ao mesmo tempo o abastecimento de víveres e de munições durante um período de tempo relativamente logo. Mas defender Portugal implicava sobretudo defender Lisboa, dada a dificuldade em prever por onde Napoleão invadiria Portugal, face à extensão das suas fronteiras terrestres. Tendo em conta a dimensão do rio Tejo, entre Santarém e Lisboa, e dado o facto de não ser vadeável, interessava ter em conta a defesa a norte da capital. Deste modo, a península de Lisboa apresentava condições naturais para a defesa da capital pelo paralelo de Torres Vedras, segundo os diversos estudos efectuados até então. Na região de Torres Vedras, seria possível construir um campo entrincheirado, garantindo na retaguarda um porto seguro para embarque, em caso de necessidade, como veio a acontecer com a escolha da baía de São Julião.

Wellington conhecia bem a região, desde Agosto de 1808, onde esteve aquando da batalha do Vimeiro, e voltou em Outubro de 1809 e Fevereiro do ano seguinte. O reconhecimento do terreno da baixa Estremadura, entre o Tejo e o mar, permitiu a Wellington ordenar a construção de uma estrutura defensiva em linha, fortificando os pontos mais elevados, de modo a obstaculizar a passagem das forças militares inimigas.

Mas qual a origem da denominação *Linhas de Torres Vedras*? A sua designação parece fixada desde início, a par de outras como *Linhas defensivas a norte de Lisboa*, a maioritariamente utilizada pela documentação portuguesa ao longo do século XIX, ou somente *Linhas de defesa* ou *Linhas fortificadas*, para além da designação de *Linhas de Lord Wellington sobre Lisboa* ou *Linhas de defesa de Wellington*, estas duas numa referência ao decisor pela sua construção. Diversas designações a que se juntou a de *Linhas de Sintra*, referida em mais de um autor, de que é exemplo Jean-Baptiste Antoine Marcelin, barão de Marbot, nas suas memórias escritas em 1847 e publicadas em 1891 (MARBOT, 2006:83).

Inicialmente, o plano previa uma linha de fortificações, à direita, entre a Castanheira, onde o Tejo já não é vadeável, em direcção a Montachique, terminando no mar, junto a Ribamar. Frente a esta primitiva linha de defesa, situavam-se as posições defensivas avançadas de Sobral de Monte Agraço e de Torres Vedras. Estas, naturalmente, destacavam-se do conjunto. Nas recomendações de Wellington a Fletcher, aquele referia a construção imediata das posições avançadas em Torres Vedras e Sobral de Monte Agraço, uma vez que era entre estas duas vilas que se situavam as únicas posições intermédias susceptíveis de serem atacadas com êxito pelos franceses, o que estes reconheceram à sua chegada.

Na verdade, a linha defensiva de Wellington pretendia fechar os principais acessos a Lisboa por Torres Vedras, um nó viário obrigatório a cruzar nas ligações entre o litoral e o interior, bem como entre o norte e o sul, pelo litoral, como já notara Cristina Clímaco, em 1991 (2009). No seu trabalho de reconhecimento do terreno a norte de Lisboa, John Jones notou que as três estradas de acesso a Lisboa passavam por desfiladeiros de Mafra, Montachique e Bucelas, tendo Torres Vedras como ponto de passagem inevitável. Ora, considerando que o plano de defesa de Wellington assentava no sistema de comunicações, a par do

relevo, e dada a importância do nó viário de Torres Vedras, assim como o facto de tratar-se da maior fortificação em conjunto com o forte grande da serra (forte do Alqueidão), em Sobral de Monte Agraço, parecem explicar a preponderância da vila de Torres Vedras na designação das Linhas. Já Neves Costa havia evidenciado a posição de Torres Vedras ao referir que «todas as estradas transversais do terreno próximo do Tejo vão para Torres Vedras, vão buscar o Sobral para evitar as dificuldades do país que lhe fica ao sul; circunstância que faz este lugar muito importante para os movimentos populares».

Teve certamente relevância para a fixação da denominação *Linhas de Torres Vedras* o carácter pioneiro das construções na vila. Pois, como afirma Jones, «...as obras de Torres Vedras começaram três meses antes de qualquer outra parte das Linhas. Esta circunstância aliada à celebridade de que gozava este desfiladeiro fez com que o seu nome fosse dado a todo o sistema de defesa» (JONES, 2004:21).

Na verdade, as obras de fortificação iniciaram-se na vila, a 10 de Abril de 1809, na sequência da publicação do decreto de 11 de Dezembro de 1808, e da apresentação do projecto e mapa com o levantamento do terreno a norte de Lisboa por Neves Costa em Março do ano seguinte. Todavia, logo após o memorando de Wellington, datado de 20 de Outubro de 1809, as obras começaram em São Vicente, precisamente a 8 de Novembro, sob o comando do capitão Mulcaster.

Mas também é verdade que a primeira linha ou principal a ser construída acabaria por vir a ser a segunda linha. Rapidamente, os fortes grandes da serra (Sobral de Monte Agraço) e de São Vicente (Torres Vedras - redutos 20, 21 e 22), pontos avançados da primeira linha ou principal, viriam a constituir uma nova linha, tornando-se esta na primeira linha.

Mas também a designação adoptada de *Linhas de Torres Vedras* acabou por ser uma forma de distinguir das *Linhas de Lisboa*, estrutura defensiva que se encontrava em construção quando Beresford foi nomeado comandante do Exército Português, a 7 de Fevereiro de 1809 ou aquando do desembarque de Wellington em Lisboa, a 22 de Abril do mesmo ano. Uma distinção que Wellington reconhecia, como parece testemunhar uma carta dirigida a Charles Stuart, datada de 6 de Outubro de 1810, clarificando o plano de operações, sobre o qual diz ser o único a ter conhecimento do mesmo até ao último momento. Nessa carta referia: «creio que nem vós nem o governo sabeis quais são as linhas que quero ocupar. Não será nas que se encontram à volta de Lisboa que colocarei o exército, mas nas que se estendem *de Torres Vedras ao Tejo*», isto é as linhas de Torres Vedras ao Tejo. Do lado do mar, Torres Vedras era de facto um marco, uma referência toponímica obrigatória, que acabaria por influenciar a designação.

A denominação *Linhas de Torres Vedras* aparecia pouco depois, na documentação oficial da câmara municipal de Torres Vedras, onde na acta da reunião de 8 de Novembro de 1811 é feita uma referência concreta às *Linhas de Torres Vedras*¹. E numa carta de João Paulo Bezerra, ministro plenipotenciário português em Londres, datada de 1817, as Linhas são referidas pelo mesmo nome. Aí, o ministro referia que Inglaterra reclamava a Portugal a assunção de uma parte das 255.793 mil libras esterlinas, quantia em que teriam importado o sistema defensivo, a título de contribuição para o esforço de guerra. Esta reclamação

¹ AMTVD - Câmara Municipal de Torres Vedras. *Acórdãos*. Liv. 24 (1802-1812), fl.255-258v, 8 de Novembro de 1811.

que se devia ao facto do país dever a sua salvação e a sua independência às Linhas, segundo Londres, e que por conseguinte, Portugal devia participar *em proporção da utilidade que retirou da construção das Linhas militares de Torres Vedras*².

No início da segunda década do século XIX, já a denominação *Linhas de Torres Vedras* era largamente utilizada a par da designação *Linhas a Norte de Lisboa*, como parece testemunhar a obra de Manuel José Cardoso Dias intitulada *Apontamentos e reflexões sobre as linhas do norte de Lisboa ou linhas de Torres Vedras*, publicada em 1823.

A estrutura defensiva

O *Memorando* dirigido a Fletcher, a 20 de Outubro de 1809, ordenava o reconhecimento do terreno e a fortificação dos pontos mais convenientes e defensáveis, criando um sistema de defesa a norte de Lisboa, que viria a ser conhecido por Linhas de Torres Vedras - três linhas com um total de 152 redutos (encontrando-se 126 construídas aquando da sua ocupação pelas tropas anglo-lusas e da chegada dos franceses frente às Linhas) e 600 peças de artilharia, um sistema de comunicações com dez postos de sinais, defendido por cerca de 140 mil soldados portugueses, britânicos e espanhóis, bem como tropas portuguesas não regulares, estendidos ao longo de mais de 88 quilómetros. Este foi o maior sistema de defesa efectiva na história, construído ente 1809 e 1812, sob a direcção do Tenente-coronel britânico Richard Fletcher.

O plano de defesa de Wellington assentava num espaço fortificado, protegido por um conjunto de obras militares dispostas em linha, defendendo os acessos à capital, ao mesmo tempo que servia de refúgio ao exército anglo-luso e à população. Suportado pelo rio Tejo e pelo mar, este sistema de defesa foi concebido para uma força móvel, que deveria desgastar e atrasar o exército francês, contando, para tal, com a ajuda das guerrilhas populares. Na verdade, a fronteira de Portugal era demasiado longa para poder ser defendida no seu todo, e esta era a única forma de defender a capital de um novo ataque.

Apoiado pelo rio Tejo e pelo mar, Wellington viu a baixa Estremadura como o espaço para a implantação da estrutura de defesa fortificada - as Linhas de Torres Vedras. Aqui, transformou este espaço num campo entrincheirado, controlando todas as estradas que davam acesso a Lisboa, garantindo um porto de embarque, na retaguarda, a leste da baía de São Julião, em caso de necessidade de retirada do exército inglês, com o reforço da posição com a construção de uma linha defensiva de três quilómetros.

À medida que as obras avançavam no terreno e se ganhava tempo, ia-se alterando o projecto inicial, aumentando o número de obras militares e melhorando as já construídas. Em Fevereiro, três meses depois do início das obras em Sobral de Monte Agraço (4 de Novembro) e de Torres Vedras (8 de Novembro), quando Wellington esteve na região de Torres Vedras, teve a possibilidade de acompanhar os trabalhos e de dar instruções pormenorizadas para a sua continuação, bem como de determinar a posição de outras

² AHM - 3.ª Divisão, 1.ª secção, cx. 5, p. 26. *Correspondência de João Paulo Bezerra para o Patriarca Eleito de Lisboa*. 15 de Agosto de 1817.

fortificações a construir. Mas o reforço da primeira linha aconteceu sobretudo a partir de Julho de 1810, pelas mãos de Jones que, desde o início do mês, substituíra Fletcher na direcção das obras.

Face a uma eminente invasão por parte das tropas francesas, o ritmo das obras tinha de acelerar. Nesse sentido, Wellington chamou Jones ao quartel-general inglês ordenando-lhe esse mesmo reforço. Testemunha-o uma carta de Fletcher para Jones, datada de Celorico, 29 de Julho de 1810: «como estamos prestes a iniciar a nossa marcha para a parte de Portugal, onde se encontra, penso que é correcto informá-lo para que todos os redutos estejam prontos para serem ocupados imediatamente. No que diz respeito aos redutos começados ultimamente, colocá-los-eis naturalmente de modo que possam abrigar-nos pelo menos da mosquetaria, e se os fossos ainda não estão em estado de constituírem um obstáculo para o inimigo, penso que deveríamos, se for possível, colocar paliçadas de estacas no fundo. (...) Penso que vós podeis preparar estes redutos para ocupação imediata sem interromper os seus progressivos melhoramentos» (JONES, 2004:142-143).

Deste modo, a primeira linha - entre Alhandra e a Foz do Sisandro - não estava sequer no plano inicial, vindo a constituir-se no terreno, à medida que os artífices das obras militares ganhavam tempo, retirando as vantagens da serra de Montejunto. Sendo o troço entre a então vila de Torres Vedras e o mar menos defensável, devido à sua orografia, construíram-se mais fortes e efectuaram-se obras no Sisandro, cujo efeito seria multiplicado pelo rigor do inverno de 1810, que trouxe cheias ao vale do Sisandro, beneficiando o sistema de defesa. À medida que se terminava cada forte, este era numerado, colocando-se um número grande, gravado numa tábuca de madeira, para que fosse visível a partir das obras militares mais próximas.

A segunda linha, que antes de ser construída outra a norte fora a principal, ligava também o Tejo ao mar, nomeadamente entre Vialonga e Ribamar. Os desfiladeiros - Arruda, Torres Vedras e Mafra - foram fechados com grandes fortes e, entre estes, construíram-se pequenos fortes, para permitir acolher uma guarnição menor.

Naturalmente, os fortes articulavam-se entre si, pelo que era possível (como ainda hoje) avistarem-se os redutos mais próximos, à esquerda e à direita de cada forte.

Quanto à sua configuração, os fortes assumiram, desde início, uma forma de estrela, permitindo a sua defesa de flanco sobre os fossos, bem como fazer fogo cruzado. Todavia, tal diminuía o seu espaço interior, passando a sua forma a ser determinada em função da configuração do terreno. As fortificações eram, regra geral, poligonais, sólidas, construídas com muros fortificados e parapeitos, permitindo um fogo cruzado, reforçando as defesas com pedras e troncos. Maioritariamente, tinham uma guarnição de 200 a 300 homens e três a seis canhões. A fortificação da serra, junto ao Sobral, tinha 25 canhões e 1600 homens.

Cada reduto era reforçado com um fosso de cerca de 15 pés de largura e 10 de profundidade. Os parapeitos eram, regra geral, feitos em pedra. Os fossos eram protegidos com paliçadas de estacas colocadas no fundo, construídas com troncos de árvores embutidos no solo. Para transporem os fossos, os soldados que os guarneciam atravessavam-nos por uma ponte de madeira movediça.

Terminada a sua construção, instalavam-se plataformas nos redutos, na maior parte das vezes madeiros colocados sob as rodas das carretas, sobre as quais se colocavam os peças de artilharia, proporcionando a altura adequada para permitir que o fogo atingisse a distância desejável. Os redutos eram protegidos por abatizes (trancos de madeira, preferencialmente de oliveira, embutidos no chão formando uma cortina de lanças de cinco a sete pés de altura), construídos a uma distância de 20 a 30 metros de altura na frente daquele. Por vezes, para ajudar a defesa do reduto, abriam-se “covas de lobo” para impedir a aproximação do inimigo, sendo colocadas também estacas no fundo das mesmas. Para reforço das posições elevadas, escarpavam-se as vertentes das colinas junto ao topo, adequando a natureza, já por si agreste.

A sua construção durou um ano, não considerando aqui, os fortes números 127 a 152, erigidos depois do Outono de 1810, exigindo um trabalho intenso. Participaram nas obras dezoito engenheiros, proporcionando as milícias portuguesas a força de trabalho em troca de um salário extra. Também colaboraram na sua construção camponeses contratados - entre 5 e 7 mil - e milhares de campesinos recrutados semanalmente numa distancia de 40 milhas, trabalhando em grupos de 100 a 1500, sob a direcção de um oficial inglês engenheiro. O custo global da obra rondou as 100 mil libras, tornando-se as Linhas numa das invenções mais baratas da história, como referiu Charles Oman.

No que diz respeito ao armamento colocado nos fortes, eram peças de artilharia (canhões) fornecidas pelo arsenal de Lisboa, de seis nove e 12 arráteis, consoante o peso dos seus projecteis, e obuses e morteiros. O número de peças de artilharia, bem como a guarnição a acolher dependiam da importância e do espaço interior do reduto. O transporte das peças para os redutos era feito através de carreto ou reparo de dois eixos. Tratando-se de fortes de difícil acesso, recorria-se aos carros de bois.

Cada reduto dispunha do seu próprio paiol, muitas vezes resultante da transformação de um antigo moinho, dada a protecção que oferecia dado ser um edifício de pedra. As árvores foram cuidadosamente arrancadas do terreno, para que não houvesse qualquer problema a disparar.

Na maior parte das vezes, fruto da escassez de pedra, mão-de-obra e tempo, os materiais utilizados na construção dos redutos eram limitados e de fraca qualidade, contribuindo para que se deteriorassem mais rapidamente, sendo necessário repará-los frequentemente. Mas também as chuvas de Outono causaram grandes estragos nos primeiros fortes a serem construídos, obrigando à sua reparação mesmo antes da chegada dos franceses.

Para as obras de fortificação, utilizava-se muitas vezes a pólvora para fazer explodir rochedos e escarpas encostas, destruir pontes e estradas. Era um trabalho duro que exigia uma grande força de músculos para o manuseamento de picaretas, alviões, enxadas, pás de ferro, machados, entre outras ferramentas rudimentares e em número reduzido. Para 400 homens havia em média dez pás, seis picaretas e três machadas. Para trezentos, oito pás, quatro picaretas e dois machados. Para duzentos, 7 pás, quatro picaretas e dois machados, a que se juntavam as ferramentas que cada um podia trazer.

Na retaguarda dos fortes, construíram-se estradas fora da vista dos inimigos, para facilitar as comunicações entre si. Todos os fortes tinham ligação à estrada militar que seguia a linha, do mar Até ao

Tejo. Estes caminhos, encontravam-se em construção do Outono de 1810, e continuariam nos anos seguintes, sendo calçetados nos vales, enquanto os troços de montanha se encontram apenas revestidos com pedra solta. **Eram calçadas de 28 palmos de** largo, que pediam muita pedra, pelo que as ligações entre as linhas eram asseguradas por lamacentos caminhos de carroça. Calçetam-se sobretudo os caminhos onde o terreno era mole, procurando-se fazer passar a estrada por terrenos mais duros.

Para melhorar a eficácia da defesa, instalou-se um sistema de comunicações ópticas composto por dez estações de sinais, permitindo que uma mensagem transmitida desde o quartel-general de Wellington, em Pêro Negro, pudesse chegar às diversas posições das linhas em apenas sete minutos, graças a um semáforo. O serviço ficou sob a direcção do tenente Leith, da marinha britânica. Naturalmente, tal dependia das condições meteorológicas e da qualidade dos óculos que eram, inicialmente, de baixa qualidade.

O equipamento dos fortes comportava ainda barris para o abastecimento de água, tendo por cálculo um litro de água por dia a cada homem, para além da água necessária para o serviço da artilharia. A água era armazenada em grandes tonéis, com uma capacidade de cerca de 45 mil litros, fornecendo uma reserva para cerca de três dias. Em Torres Vedras, Sobral, Alhandra, Bucelas, Montachique e Mafra, locais previstos para acolher os quartéis-generais, foram colocados depósitos de víveres e tendas.

Apesar da dimensão do plano, este decorreu em segredo. As autoridades de Londres não sabiam que se encontrava em desenvolvimento, nem tampouco o representante inglês em Lisboa. Pela correspondência mantida, ninguém tinha conhecimento do projecto. E muito menos os franceses imaginavam o que estava acontecendo. O general Pamplona, companheiro de Massena no Estado-maior, referiu que Napoleão, que tinha uma importante rede de espiões, esqueceu Portugal e o seu exército, e como consequência ficou surpreendido.

A grandiosidade das Linhas percebe-se na exclamação de Massena, quando chegou defronte das mesmas - Que diabo! Wellington não construiu estas montanhas!>.

A 15 de Novembro começou a retirada da frente das Linhas, sob o lençol de nevoeiro da noite, estabelecendo-se em Santarém e Torres Novas, onde se encontrava Junot, à espera de reforços para tentar qualquer acção contra as Linhas ou Lisboa. Wellington seguiu de perto todos os seus movimentos, estabeleceu o seu quartel-general no Cartaxo, e esperou. Os exércitos permaneceram durante algum tempo imóveis.

Com o passar do tempo, a peste e a fome dizimavam o exército francês, mantendo uma luta incessante maior que a da guerra. As comunicações encontravam-se cortadas na retaguarda, fruto dos movimentos de guerrilha portugueses e espanhóis. A moral das tropas encontrava-se em baixo, aumentavam as deserções e até os cavalos morriam de fome por falta de forragem.

A 4 de Março, os soldados franceses iniciavam a sua retirada de Portugal, cruzando a fronteira espanhola a 4 de Abril. Wellington iniciou a perseguição a Massena, mantendo o seu exército, doravante, fora de Portugal, terminando então a terceira invasão. Napoleão tentaria ainda uma nova investida, em Abril de 1812, sob o comando de Marmont. Mas o fogo da vitória apagava-se cada vez mais.

Fontes e Bibliografia

- CLÍMACO, Cristina - *As Linhas de Torres Vedras: Invasão e resistência: 1810-1811*. Torres Vedras: Câmara Municipal; Lisboa: Colibri, 2010. [no prelo]
- DIAS, Manuel José Cardoso - *Apontamentos e reflexões sobre as linhas do norte de Lisboa ou linhas de Torres Vedras*. Lisboa: Nova Impressão da viúva Neves e Filhos, 1823.
- ESDAILE, Charles - *La Guerra de la Independencia: una nueva historia*. Barcelona: Crítica, 2004.
- ESDAILE, Charles - *Peninsular Eyewitnesses: the experience of war in Spain and Portugal: 1808-1813*. Barnsley: Pen& Sword Military, 2008.
- GURWOOD - *Recueil choisi des dépêches et ordres du jour de field Maréchal duc de Wellington*. Bruxelles : Meline, Cans et Cie, 1843.
- HORWARD, Donald D., ed. - *The french campaign in Portugal: 1810-1811: an account by Jean Jacques Pelet*. Minneapolis: University of Minnesota press, 1973.
- HORWARD, Donald D. - «Wellington's Peninsular Strategy, Portugal, and the Lines of Torres Vedras». *Portuguese Studies Review*. Durham: University of New Hampshire, 1992-93. [International Conference Group on Portugal]
- JONES, John T. - *Memoranda relative to The Lines thrown up to cover Lisbon in 1810*. [fac-símile da ed. de 1829]. Uckfield: The naval & Military Press, [2004].
- KOCH, [Jean-Baptiste-Frédéric] - *Memórias de Massena: Campanha de 1810 e 1811 em Portugal*. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.
- LASPRA RODRIGUEZ, Alicia - *Intervencionismo y revolución en Astúrias y Gran Bretaña en la Guerra de la Independencia: 1808-1813*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos, 1992.
- LOBO, Francisco de Sousa - «A defesa das Linhas de Torres Vedras». In: *Um general que chega um príncipe que parte um país que resiste: Portugal 1807-1808: Actas do X Curso de Verão da Ericeira*. Ericeira: Mar de Letras, 2008. p. 81-100.
- MARBOT - *Memórias sobre a 3.^a Invasão Francesa*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2006.
- MELÍCIAS, André Filipe Vítor - *As Linhas de Torres Vedras: construção e impactos locais*. Torres Vedras: Câmara Municipal, Livrododia, 2008.
- MOLINER, Antonio, ed. - *La Guerra de la Independencia en España: 1808-1814*. Barcelona: Nabla, 2007.
- NAPIER - *Histoire de la guerre de la Péninsule et dans le midi de la France, depuis l'année 1807 jusqu'à l'année 1814*. Paris : Treuttel et Wurtz, 1834. T. 6.
- NORRIS, A. H., BREMNER, R.W. - *As Linhas de Torres Vedras; as três primeiras Linhas e as fortificações ao sul do Tejo*. Torres Vedras: Câmara Municipal, 2001.
- SILVA, Carlos Guardado [et al.] - *Cronologia da História de Torres Vedras*. Torres Vedras: Município, 2008.
- SILVA, Carlos Guardado, coord. - *A Guerra Peninsular*. Torres Vedras: Câmara Municipal; Lisboa: Colibri, 2009.

TERENAS, Gabriela Gândara - *O Portugal da Guerra Peninsular: a visão dos militares britânicos: 1808-1812*. Lisboa: Colibri, 2000.

TORRES, Manuel Agostinho Madeira - *Descrição historica e economica da villa e termo de Torres Vedras*. Fac-símile da 2.^a ed. acrescentada com algumas notas dos editores. Torres Vedras: Santa Casa da Misericórdia, 1988.

VINCENT - *Reconnaissance d'une portion de terrain en avant de Lisbonne comprise entre la Tage et la Mer, et considérations sur les attaques de terre à redouter pour la ville*.