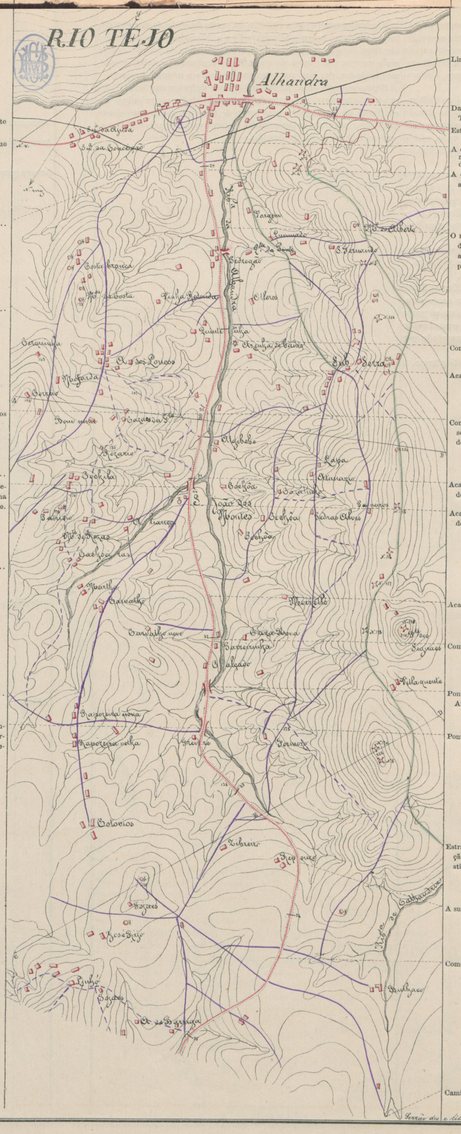
PRIMEIRA DIVISÃO MILITAR

ITINERARIO DE LISBOA Á PRAÇA DE PENICHE PASSANDO POR SACAVEM, ALHANDRA, ARRUDA, SOBRAL DE MONTE AGRAÇO, TORRES VEDRAS E LOURINHÃ

Desenvolvimento total da estrada, 98 kilometros

Nomes das povoações e habitações isoladas que se encontram na estrada	Distancia em metros	Tempo de marcha: Infantaria	Tempo de marcha: Cavallaria	Largura da estrada	Lado direito	Desenho na escala de 1/20000 com 1 kilometro para cada lado da estrada	Lado esquerdo	Perfis
Villa Franca								
Pedrogão	26^{k},350	5^{h}19'15''	4^{h}13'30''	3^{h}06'45''				
S. João dos Montes	27^{k},950	5^{h}40'29''	4^{h}40'46''	3^{h}20'23''	5^{m},6			
Parreirinha	28^{k},880	5^{h}51'59''	4^{h}50'00''	3^{h}25'00''				
Calçado	29^{k},200	5^{h}53'33''	4^{h}51'30''	3^{h}25'45''				
Arruda								



Linha do caminho de ferro.

Da praça do Pelourinho parte a estrada para Torres Vedras.

Estrada real para Lisboa.

A estrada cruza a linha ferrea, e tem barreiras para vedar o transito na passagem dos comboios.

A estrada começa a ser murada com muro alto de quinta.

O muro das quintas passa a ser na margem direita da ribeira, sendo a estrada unida a esta e guarnecida com um pequeno parapeito de alvenaria.

Começa uma ligeira subida.

Acaba a subida.

Começa uma forte subida, a estrada affasta-se da ribeira continuando a ter parapeito de alvenaria.

Acaba a subida. Ponte de 10^{m} de comprido e de um só arco.

Acaba o pequeno muro de alvenaria, seguindo um valiado.

Acaba o valiado, seguindo um pequeno muro

Começa a subir regularmente.

Ponte de um arco, e 10^{m} de comprimento. Augmenta a subida.

Ponte de um arco, e de 8^{m} de comprimento.

Estrada calçada que estabelece a communicação entre todas as fortificações, que constituem as linhas de Torres Vedras.

A subida torna-se mais suave.

Começa a descer com pequena inclinação.

Caminho para Trancoso.

Linha do caminho de ferro do Norte e Leste

Estrada real de Lisboa ao Porto a qual segue a margem do Tejo até ao Carregado.

A estrada é murada com muro alto.....

Caminho para Villa Franca.....

Acaba o muro alto, continuando outro menos elevado.

Caminho para Villa Franca.....

Linha de agua de margens asperas, não apresentando difficuldades para a passagem na proximidade da ribeira para que confluo. A estrada deixa de ser murada.

Caminho para as Cardosas.....

Caminho para Villa Franca.....

Ribeira de Alhandra, de bastante importancia, principalmente pela natureza das margens do seu valle; a estrada tem um pequeno parapeito entre as duas pontes.

A estrada seguida de que se continua o itinerario, começa no largo do Pelourinho de Alhandra em direcção a Torres Vedras, é de 2.ª ordem e a macadam em regular estado de conservação, o que exige grande cuidado e despeza, por isso que a faixa empedrada é de material muito pouco consistente, tornando-a alem d'isso muito incommoda para o transito, pelo muito pó que levanta no verão, e pelas lamas que occasiona na estação invernosa.

A estrada segue pelo fundo do valle a margem esquerda da ribeira de Alhandra até á origem d'esta ribeira proximo da quinta do Repouso, tendo-a antes cortado em dois pontos da curva que ella fórma entre os casaes do Calçado e do Freire.

Entre os kilometros 34 e 35 a estrada atravessa a linha de cumeada de ordem inferior, que separa a ribeira de Alhandra dos affluentes da ribeira da Arruda.

As pontes e pontões que a estrada apresenta, foram construidos com a estrada velha e aproveitados para a construcção moderna. Uns e outros são pouco importantes.

O terreno de um e de outro lado da estrada constitue as duas margens do valle de Alhandra, as quaes são ambas fortemente inclinadas e terminam em duas linhas de cumeada proximamente parallelas e equidistantes do fundo do valle.

As communicações lateraes são em pequeno numero e em difficeis condições, tornando-se esta difficuldade mais notavel na margem esquerda, que é ao mesmo tempo aquella que termina pela linha de cumeada de menor elevação.

Nas proximidades do Bulhaco, sobre a linha de cumeada que separa as nascentes da ribeira de Alhandra e da Ponte da Lage existe uma ruptura n'aquella cadeia de alturas proveniente, não só da separação das aguas de que fallámos, mas tambem da direcção que um pouco ao sul do Bulhaco toma a ribeira do Calhandriz. N'esse ponto a ribeira volta rapidamente para o sul, passando a correr de norte para sul e apresenta a abertura do seu valle n'uma direcção perpendicular á cadeia de alturas de que tratâmos.

Entrando na estrada de Alhandra a Torres Vedras as columnas têem que empregar uma pequena frente e as viaturas só poderão seguir em columnas de secções.

O terreno sendo limitado para um e outro lado pelas linhas de alturas em que terminam as margens do valle exige, para segurança da marcha, que se occupem essas alturas com forças sufficientes, porque da posse d'ellas depende immediatamente a operação que se executa no fundo do valle.

Quando a marcha for executada em condições taes que um ataque seja possivel por um e outro lado, é preciso empregar dois fortes corpos de flanco para occupar as alturas das duas margens, e n'este caso a marcha até ao kilometro 34 é uma operação difficil que póde ser considerada nas condições geraes da passagem dos desfiladeiros.

Mas esta hypothese difficilmente se realisará, porque as alturas do lado esquerdo da estrada constituem uma posição militar de importancia muito conhecida, para deixar de ser previamente occupada, em qualquer operação que tenha por theatro esta zona de terreno. D'este modo diminuem as difficuldades sem desapparecerem completamente, e a operação será ainda delicada exigindo muita attenção para o flanco direito.

Com o pequeno numero de communicações com a posição do lado esquerdo da estrada, com as difficuldades que o terreno apresenta para o desenvolvimento da columna, póde esta ser surprehendida e atacada rapidamente, sem que as forças d'aquella margem a possam soccorrer; mas por outro lado as communicações na outra margem são ainda peiores, o terreno é difficil, e a artilheria não tem estradas por onde se possa mover.

Em vista d'estas condições póde concluir-se, que a marcha por esta parte da estrada não é uma operação arriscada, quando haja algum cuidado e esteja occupada a posição de Alhandra. Esta posição militar é tão importante, desempenhou tão grande papel na campanha de 1810, que não podemos deixar de dizer alguma cousa a seu respeito.

O resultado da batalha de Talavera fez nascer a idéa de cobrir Lisboa com um vasto campo entrincheirado. Esta batalha mostrou a pouca solidez das tropas hespanholas, a falta de harmonia que existia entre os seus generaes, e convenceu lord Wellington que para o futuro só poderia contar com o exercito luso-britannico, e limitar-se a uma guerra puramente defensiva. D'aqui a necessidade de cobrir Lisboa, objectivo principal n'esta guerra, e de estabelecer uma communicação segura com o mar. Para esse fim foi reconhecido o terreno entre o Tejo e o mar, e escolhida a frente Povoa, Bucellas, Montachique e Mafra para ser fortificada. Ao mesmo tempo escolheu-se Torres Vedras e Sobral do Mont'Agraço para obras avançadas d'aquellas linhas.

As fortificações começaram a ser construidas, mas desde o principio se notou uma parte muito fraca n'aquella linha; era o seu flanco direito nas alturas da Povoa.

Com o fim de remediar este inconveniente foram escolhidas as alturas da margem direita da ribeira de Alhandra para formar uma posição militar avançada, que cobrisse efficazmente a parte fraca das principaes linhas. Para isso foram construidos os reductos n.os 3, 4 e 5, que se acham representados no desenho, e cujas ruinas se encontram no terreno, e mais duas obras n.º 1 entre a estrada e o Tejo, e n.º 2, que liga esta com aquellas. D'estas ultimas obras desapparecêram completamente os vestigios.

Com o desenvolvimento progressivo das fortificações foi-se tornando mais palpavel a importancia da posição de Alhandra, e ali desenvolvidas as obras com a construcção dos reductos n.º 114 a 119. Ao mesmo tempo esta posição tendo um ponto fraco formado pela ruptura que a linha de alturas apresenta na proximidade do Bulhaco, foram fortificadas mais na retaguardá d'esse ponto as duas margens do valle da ribeira do Calhandriz, na parte em que esta corre de norte a sul, e aproveitando a volta que a ribeira faz para leste, deu-se a estas fortificações a fórma de um angulo reintrante, de modo que á primeira vista esta parte, que parecia fraca, era, quando o inimigo se approximasse e a descobrisse, reconhecida como um ponto realmente forte.

Este ponto apparentemente fraco não passou desapercebido ao marechal Massena; a 16 de outubro dirigiu por elle um forte reconhecimento de cavallaria, e elle proprio seguiu o movimento para reconhecer a estrada do valle do Calhandriz. Foi então que, vendo as fortificações que ali estavam construidas, se convenceu da impossibilidade de atacar as linhas e passou da attitude offensiva que até ali tinha conservado, para uma posição puramente defensiva. Foi esta a ultima tentativa, e o seu resultado diz John Jones «destruiu a opinião geralmente admittida de que os exercitos francezes eram invenciveis e mostrou á Europa opprimida que podia ainda resistir e libertar-se».

Na epocha da occupação das linhas, a importancia da posição de Alhandra, forte em todos os sentidos, o desenvolvimento que tinham adquirido as fortificações de Torres Vedras e do Sobral, as grandes chuvas que deram ao rio Sizandro uma importancia que elle não tinha em qualquer outra epocha, conjunctamente com as considerações politicas, decidiram adoptar esta linha como primeira linha de defeza, deixando a outra Bucellas, Mafra, como segunda linha. A acertada escolha d'estas posições salvou Lisboa da invasão franceza e cobriu de gloria a nação e o exercito portuguez.

Concelhos	Povoações para um e outro lado da estrada até 3 kilometros	Habitações isoladas que se encontram no desenho	Fogos	Acantonamento: Regular Homens	Acantonamento: Regular Cavallos	Acantonamento: De guerra Homens	Acantonamento: De guerra Cavallos	Aguas: Poços	Aguas: Fontes	Recursos para a alimentação: Homens	Recursos para a alimentação: Cavallos	Observações geraes
Villa Franca	A dos Loucos	–	37	37	2	400	4	2	1			O terreno de um e de outro lado da estrada com excepção das alturas dos fortes que são de charneca, é empregado na cultura de cereaes e de vinhas, predominando a cultura das vinhas. Os postes kilometricos até Torres Vedras são de madeira em fórma de prisma triangular, collocados todos do lado esquerdo da estrada.
			1	**4**	**4**	**15**	**8**	**1**				
		Moinhos da Costa	1	2	–	10	–	–	1			
		Arenha de baixo	1	1	–	10						
	Cotovios	–	14	14	2	150	4	–	1			
		Mofarda	1	2	1	10	2	1				
	Adanaia	–	**12**	**12**	**3**	**120**	**6**	–	**1**			
		Quintinha	1	4	2	12	4					
		Paneiro	1	1	1	10	2	1				
		Algibebe	1	1	–	10	–	1				
		Atanasio	1	1	1	10	2	1				
			1	**3**	**2**	**10**	**4**					
		Casal da Cochôa	2	8	4	20	8					
		Quinta da Cochôa	1	2	1	10	2	1				
		Murcello	2	2	2	20	4					
		Casa Nova	1	6	4	12	8	1				
			1	**1**	–	**10**						
		Carvalho	1	8	6	12	12					
		A do Freire	2	4	4	20	8	–	1			
		Formoso	2	1	1	20	2	1				
	Sub Serra	–	34	40	10	360	20	–	2			
		Raposeira nova	2	2	1	20	2					
	Trancoso de baixo	–	**66**	**60**	**10**	**700**	**20**	**8**	**1**			
		Raposeira velha	2	2	1	20	2	1				
	Trancoso do meio	–	**17**	**17**	**4**	**180**	**8**	**3**				
	Trancoso de cima	–	**27**	**27**	**3**	**300**	**6**	**1**	**1**			
		Reposuo	1	4	3	20	8	1				
		Bulhaco	1	18	12	24	24	–	1			
		Tojaes	2	6	–	25						
		José Rijo	1	3	–	10						
		Linhó	2	6	6	40	20					
		A do barriga	4	12	–	40						
Arruda												

Regular

Regular