

A experiência do projecto da Rota Histórica das Linhas de Torres: uma paisagem polivalente

Florbela Estêvão*

RESUMO: O projeto intermunicipal e transdisciplinar da Rota Histórica das Linhas de Torres (1ª fase – 2007-2011) visa compreender e valorizar a “espessura” de múltiplas valências de uma paisagem estremenha, na qual foram efectuadas, no início do século XIX, uma série de obras militares de campo visando a defesa da capital do Reino relativamente aos exércitos franceses invasores.

Esta Rota pretende valorizar esse Sistema Defensivo das Linhas a Norte de Lisboa, que apresenta um alto grau de simbiose entre características físicas do terreno e a tipologia das estruturas nele implementadas, com vista a obter a máxima eficácia militar. Os seus pontos mais altos tinham uma grande capacidade de abarcar visualmente as regiões envolventes, o que, na atualidade, é também um óbvio motivo de interesse para o visitante moderno, a quem é fornecida uma multiplicidade de motivos de atração.

PALAVRAS-CHAVE: Linhas de Torres; rota histórica; paisagem; turismo cultural.

ABSTRACT: The inter -and transdisciplinary project of the Historical Route of the Lines of Torres (1rst phase 2007 -2011) aims to understand and underline the "thickness " of multiple valences of a landscape of Portuguese Estremadura. There were made in the early nineteenth century a series of military field works designed to protect the capital of the Kingdom from the invading French armies.

This Route aims to enhance the value of this system of Defensive Lines to the north of Lisbon, which has a high degree of symbiosis between the physical characteristics of the terrain and the type of structures it implemented, strategically adapted to the territory in order to achieve maximum military effectiveness. Their highest points had a great ability to visually encompass the surrounding regions, and, today, they also provide the modern visitor with multiple points of interest.

KEYWORDS: Lines of Torres; historical route; landscape; cultural tourism.

* Câmara Municipal de Loures.

Embora se compreenda o interesse estratégico, para a defesa da qualidade do meio habitado, de considerar “paisagens culturais” ao lado de outras que seriam “paisagens naturais”, a verdade é que, no plano conceptual, esta diferença entre cultura e natureza não tem sentido. Não há no mundo paisagem alguma que não seja produto da interacção do “meio” com a acção humana, apenas variando o grau com que cada um dos factores entra na equação. O mesmo se poderia aplicar à distinção entre “material” e “imaterial”: a reificação de cada uma dessas categorias é enganadora, como se houvesse um mundo material sobre o qual se viria depor o “mundo do espírito”. A perspectiva do ser humano sobre a realidade que o rodeia implica ambos os aspectos.

Por outro lado, é óbvio que uma paisagem se enriquece com a multiplicidade de leituras de que é alvo (multidisciplinaridade), e também com a transdisciplinaridade, que implica o cruzamento de muitas perspectivas e portanto de muitas pessoas com formações (e “olhares”, já que a paisagem é um conceito que deriva da pintura ocidental) diferentes.

Toda e qualquer paisagem é assim, desde que sobre ela incide a atenção humana, corpórea e incorpórea, natural e cultural, e, simultaneamente, uma realidade temporal, com uma história. Assim, toda a paisagem é o produto momentâneo, contingente, de um processo (sempre inacabado) de transformações.

O projecto intermunicipal e transdisciplinar da Rota Histórica das Linhas de Torres (cuja primeira fase decorreu entre 2007 e 2011), em que tenho estado envolvida no seio de uma vasta equipa, visa precisamente compreender e valorizar essa “espessura” de múltiplas valências de uma paisagem estremenha, na qual foram efectuadas, no início do século XIX, uma série de obras militares de campo de grande vulto, visando a defesa da capital do Reino relativamente aos exércitos franceses invasores. Esta Rota pretende valorizar o Sistema Defensivo das Linhas a Norte de Lisboa, o qual apresenta um alto grau de simbiose entre características físicas do terreno e a tipologia das estruturas nele implementadas. Trata-se pois de um conjunto harmónico e orgânico, em que a orografia/topografia e a arquitectura se imbricam. Sendo um dispositivo defensivo militar em rede, estrategicamente adaptado ao território com vista a obter a máxima eficácia, nele tinha uma grande importância a capacidade de abarcar visualmente as regiões envolventes, o que, na actualidade, é também um óbvio motivo de interesse para o visitante moderno. Este quer compreender as intenções dos militares do século XIX, através da experiência visual que obtém do alto dos lugares onde estão implementadas as construções, ao que acrescenta a sua própria vivência das paisagens entretanto modificadas. É nesse jogo entre o que permanece e o que se transformou (entre as materialidades visíveis e a

imaginação), incorporado pelo visitante, que reside o interesse desta sua experiência. Portanto, mais do que entender apenas estruturas materiais, arqueológicas ou arquitectónicas, trata-se de perceber uma realidade incorpórea que é a da estratégia militar, com tudo o que isso envolvia de logística e de pessoas, por um lado, e por outro de integrar valências ambientais que tornam viva a paisagem e a experiência que ela permite.

As Linhas de Defesa a Norte de Lisboa edificadas aquando da 3^a Invasão Francesa nos inícios do século XIX e também conhecidas como Linhas de Torres Vedras para a defesa da cidade e do seu porto, são uma realidade histórica bem conhecida. Trata-se de um sistema militar edificado, constituído por um conjunto de fortificações de campo, às quais se associou outras obras militares complementares de defesa, por sua vez ligadas por uma rede viária militar e por um sistema de comunicações que então se inventou e que ficou conhecido como semáforo ou telégrafo visual. As extremidades da frente defensiva foram reforçadas com a colocação de canhoneiras flutuantes, no mar a oeste e no rio Tejo a este. **[Imagem 1]**

A inovação do sistema ao nível da arquitectura militar residiu na aplicação do conceito de baluarte à ideia de linha, simultaneamente associada a uma tática de mobilidade conseguida através de uma rede de estradas; tal mobilidade era fundamental quer para o abastecimento quer para uma comunicação eficaz entre os vários corpos do exército anglo-luso. Mas, outro fator não menos importante para o sucesso das obras defensivas (sobretudo o seu efeito dissuasor), foi indubitavelmente a implementação de uma política de terra queimada na zona a norte das Linhas. Com efeito, à medida que as forças anglo-lusas e a população civil recuaram para se abrigarem no interior das Linhas, o invasor progrediu num território devastado, ficando assim impossibilitado de se abastecer com os víveres indispensáveis a uma força militar tão numerosa, situação que muito concorreu para o seu enfraquecimento.

Se todo esse complexo defensivo foi posto em prática sob a tutela inglesa (com comando militar de Wellington) – situação resultante da menoridade política em que Portugal se encontrava, indefeso perante a disputa das duas maiores potências de então – a verdade também é que ele só foi possível devido à orografia da Estremadura, ao seu estudo e conhecimento por parte de portugueses e estrangeiros, à conjugação de esforços e novas estratégias e táticas de guerra e, muito particularmente, ao envolvimento obrigado das populações, a quem se deve um imenso esforço em toda esta obra. Ela permitiu conter, na terceira invasão, o que na primeira não tinha sido possível: a chegada dos franceses a Lisboa, provocando finalmente uma derrota às tropas de Napoleão, a qual viria a ser o prenúncio de outras batalhas por ele perdidas e, afinal, da sua própria queda.



Imagem 1 - Excerto de um mapa geral da época com a indicação das Linhas de Torres segundo MONTEIRO (Coord.), 2011, p. 55.

Porém, este património histórico, que abrange diversos municípios, e que em geral se encontrava em mau estado de conservação e de visibilidade (chegando mesmo até, em certas das suas componentes, a ter sido olvidado) começou neste século a ser encarado com novo interesse, acabando por levar à concretização do projeto de intervenção e valorização acima referido, o da Rota Histórica das Linhas de Torres (RHLT)¹. Ora, não só tive a oportunidade, como já disse, de colaborar neste projeto – em que para já participaram seis municípios² - desde o seu início, como também recentemente apresentei à Faculdade de Letras da Universidade do Porto uma dissertação de Mestrado em Museologia sobre o tema³. Nessa dissertação enfatizo a questão da paisagem, e discuto a problemática de “paisagem cultural”, razão pela qual julgo que a temática tratada se enquadra bastante bem na escolhida para este Encontro.

Por que razão falo de paisagem polivalente a propósito deste complexo defensivo e seu contexto? Desde logo, o território abrangido pelas quatro Linhas de Torres é muito vasto (de facto convém referir que o projeto da RHLT apenas se debruçou sobre a 1ª e a 2ª Linhas, as mais a norte e mais extensas). Por outro lado, a orografia relativamente acidentada da Estremadura prestou-se muito bem ao objectivo militar em vista, implicando uma grande adaptação ao território, e portanto à sua diversidade. Tratava-se, fundamentalmente, de, aproveitando as características do território, o transformar num dispositivo de defesa, o mais rápida e eficazmente possível. Para tanto, usaram-se os pontos altos para colocar fortificações de onde fosse possível atacar o adversário, com artilharia em fogo cruzado, quando este pretendia progredir pelos vales em direção a sul. Esses pontos altos, assim reforçados, eram também de difícil acesso para os invasores que os tentassem escalar. Mesmo nas cumeadas de certas elevações, especialmente na 2ª Linha Defensiva, o declive acentuado era sublinhado com a construção dos escarpamentos, tarefa que visava aumentar ainda mais o grau de inclinação tornando praticamente impossível o acesso do atacante ao objetivo⁴. Mas os próprios caminhos de vale podiam sofrer um conjunto diversificado e engenhoso de

¹ Candidatado em 2006 ao MFEE – Grants – Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu, o projeto desenvolveu-se fundamentalmente entre 2007 e 2010.

² Os municípios parceiros deste projeto organizaram-se numa estrutura informal, com a elaboração de protocolos que garantem o seu funcionamento, estrutura designada por “Plataforma para a Linhas de Torres”, onde estão representados os executivos ao nível da Comissão Política dos seis municípios a saber: Arruda dos Vinhos, Loures, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Vila Franca de Xira. Esta mesma estrutura tem como parceiros directos o Exército, mais precisamente o Gabinete de Estudos Arqueológicos das Infra-estruturas do Exército e a Direção Geral do Património Cultural, mais precisamente o Departamento de Departamento de Estudos, Projectos, Obras e Fiscalização. Foi também celebrado um protocolo de colaboração com a Academia Portuguesa de História.

³ Sob a orientação da Prof.ª Alice Semedo (FLUP), e intitulada “Transformações de Uma Paisagem: Sistema Defensivo das Linhas de Torres e sua Musealização”.

⁴ Exemplo deste tipo de construção são todos os escapamentos existentes na Serra de Serves e da Serra de Ribas que reforçavam a passagem do vale do Trancão em Bucelas.

modificações, através por exemplo do abate de grandes árvores dispostas de um modo determinado (abatizes), destinadas a impedir o avanço, ou através do alagamento dos terrenos, tudo obstáculos que barravam ou atrasavam a progressão do exército napoleónico. Um exército, aliás, que tinha encontrado à sua passagem poucos abastecimentos (como disse acima uma “terra queimada”, ou seja, desprovida de víveres pelos habitantes que se refugiaram atrás das Linhas), que estava treinado, fundamentalmente, para batalhas em campo aberto, na Europa Central, e que ainda se pautava por uma “arte de guerra” onde os corpos conflituantes se postavam frente a frente antes do combate. Aqui, ao contrário, encontrou uma barreira natural reforçada militarmente, muito difícil de transpor, e portanto uma situação desgastante onde o tempo contava a favor do defensor, agravada ainda pelos ataques “à traição”, do tipo guerra de guerrilhas, que populares dispersos ou outras forças menos convencionais moviam aos militares napoleónicos, sobretudo quando estes se dispersavam em pequenos grupos, para busca de alimentos.

Estamos portanto perante um complexo de defesas em linha, portentosas no conjunto, apesar do seu aparato individual relativamente modesto, complementadas com uma grande capacidade de deslocação de tropas de um ponto para outro, e de toda a série de obstáculos e contratempos experimentados no terreno pelo exército vindo de França.

Como cada fortificação militar de campo - forte, reduto, baterias, escarpamentos, etc.- se ajustava à topografia e também aos objectivos estratégicos em vista, cada um desses casos é um caso, constituindo uma variedade grande de estruturas, variedade essa a que se soma a diversidade de paisagens envolvidas, as quais vão do oceano Atlântico, a oeste, ao rio Tejo, a leste. Algumas dessas paisagens não só extasiaram muitos dos oficiais mais cultos envolvidos na guerra, que disso nos deixaram testemunho, como ainda hoje são susceptíveis de interessar numerosas pessoas que visitam as fortificações das Linhas de Torres, sobretudo se forem capazes de enquadrar o que veem num certo conhecimento da história. Tem sido essa uma das preocupações da equipa de trabalho como mediadora indispensável entre diferentes tipos de público e estruturas que nem sempre são imponentes e portanto atraentes por si próprias.

Com base nos estudos topográficos previamente realizados por Neves Costa, que caracterizavam muito bem a região imediatamente a norte de Lisboa, e também nos estudos cartográficos e matemáticos de outro militar português, Francisco Ciera, Wellington, que também tinha um conhecimento razoável desta região, gizou uma estratégia. Na impossibilidade de defender uma fronteira terrestre tão extensa como a portuguesa com os recursos que tinha disponíveis, centrou o seu plano defensivo nesta zona a norte de Lisboa, onde barreiras naturais constituídas por serras e várias colinas

só permitiam o acesso à cidade seguindo quatro itinerários possíveis; e foi em torno dessas eventuais vias de penetração do invasor que se construiu o maior número de fortificações. [Imagem 2]



Imagem 2 - Vista geral da serra dos Picotinhos onde se localiza duas obras militares (Loures).

A relação entre as fortificações e o seu local de implantação é em geral perfeita, porque o local escolhido corresponde a um ponto estratégico do qual é possível ter sempre dois níveis de controlo visual: um imediatamente próximo, para as elevações vizinhas, com as quais a fortificação fará fogo cruzado de artilharia, batendo assim os vales e portanto as zonas de passagem; e outro relativo a posições militares mais afastadas, permitindo assim saber as movimentações do adversário e ajustar rapidamente a estratégia e recursos disponíveis, encaminhando-os para os locais de confronto. Ou seja, abarcando uma área muito extensa, a 1^a e a 2^a Linhas defensivas garantiam duas barreiras de defesa a qualquer força vinda de norte. Como não se sabia de antemão qual seria o eixo escolhido pelo exército comandado por Masséna, era importante garantir uma frente - neste caso, com duas barreiras sucessivas – cujos defensores se ajustariam às necessidades de reforço em cada momento, deslocando-se em função do ponto escolhido pelo adversário para tentar a passagem. Assim, sempre

atento à movimentação do inimigo, Wellington podia deslocar as tropas anglo-lusas de forma flexível e eficaz. De fato, o fator mobilidade no interior das linhas era crucial, não só para garantir essa adaptabilidade às situações, mas em última análise para permitir um recuo e embarque em segurança e com rapidez das tropas inglesas na 3ª Linha, situada junto a Oeiras, em São Julião da Barra. Este embarque, caso fosse necessário por eventual ineficácia do sistema construído, teria ainda como protecção de retaguarda uma 4ª Linha, localizada nos altos de Almada, que garantiria a defesa da esquadra inglesa na sua retirada. **[Imagem 3]**



Imagem 3 - Vista da estrada militar de Ribas ladeada pelo escarpamento com a mesma designação (Loures).

Todas as fortificações dominam grandes áreas do território, sendo obviamente pontos de observação por excelência para os militares, e confundindo-se com as cumeadas das várias colinas, devido às técnicas de construção utilizadas. Podemos afirmar que as estruturas assim erigidas estão em consonância com as características geomorfológicas desta região, num casamento perfeito entre os obstáculos naturais e os objectivos militares de defesa.

Deste modo, ainda hoje, e tal como no passado, estes locais defensivos são pontos de observação por excelência e, como a paisagem da Estremadura é muito diversificada, de cada local visitado o observador tem uma experiência única. **[Imagem 4]**



Imagem 4 - Vista da Serra de Serves que tem junto da cumeada um escarpamento (Loures).

Para reforçar a ideia de simbiose entre as fortificações e o terreno onde se encontram, é de referir que todas elas obedecem a um modelo de construção standard: apresentam uma planta poligonal que se adapta à morfologia do local e ao objectivo estratégico específico deste; são rodeadas por um fosso seco em todo o seu perímetro exterior, e no seu interior, por norma, possuem plataformas e canhoneiras de acordo com a sua capacidade de fogo de artilharia, um paiol e estruturas defensivas para os soldados, as quais se designam por través. Toda a arquitectura é em terra, ou seja, foi usada maioritariamente a técnica de construção em taipa militar, e também é por isso que o fosso assume um papel fundamental neste tipo de estrutura: a sua abertura permite a retirada de matéria-prima para o resto da construção, sendo simultaneamente um obstáculo para o inimigo. Assim, se cada obra militar em certa medida corresponde a um determinado modelo ou padrão, ela, ao adaptar-se ao local e ao ser construída com os materiais desse mesmo local, adquire uma característica que a

torna única. Não há portanto uma obra igual a outra. A diversidade é de fato uma constante. [Imagem 5]



Imagem 5- Pormenor do paio do Forte do Arpim (Loures).

Como é de calcular, as diferenças que existem de obra para obra também só que entendem tendo em consideração a estratégia militar no seu todo, ou seja, encarando cada caso no seu relacionamento com as restantes posições militares, e também tendo em consideração o valor estratégico-militar específico desse caso.

Por isso o sistema engloba obras militares de grande dimensão, como sejam o Forte de São Vicente (Torres Vedras) ou o Forte do Alqueidão (Sobral de Monte Agraço), fortes e redutos de dimensão média, que constituem a maioria, baterias também de tipos diversos, de acordo com o seu local de implantação e objectivo estratégico e escarpamentos. Há que referir ainda os quartéis-generais que serviam de base aos oficiais comandantes e que eram, eles próprios, móveis, ou seja, as sedes de comando passavam de quinta para quinta com relativa rapidez, acompanhando a movimentação das tropas no terreno.

Entre as obras de defesa complementares saliento as obras de hidráulica, também estas intimamente associadas às condicionantes geomorfológicas, as quais, quer junto a Alhandra, quer junto a Torres Vedras, ou até mesmo na várzea de Loures,

possibilitavam criar zonas alagadas de forma a obstaculizar ou atrasar o avanço do adversário, dando tempo ao exército anglo-luso de recuar para posições mais vantajosas.

É bem sabido quanto a paisagem da Estremadura – a província portuguesa que melhor se define pela negativa (não tem elevações de grande altitude como no Norte do país, não possui extensas planícies como no Alentejo, por exemplo, etc.) – tem já de si uma fisionomia diversificada (pela geologia, pela geomorfologia, pela flora, fauna e sobretudo pelos modos de ocupação humana) e mesmo fragmentária (por exemplo, um povoamento muitas vezes disperso e anárquico). Foi durante muito tempo uma zona de fronteira (daí o seu nome) e também uma região de passagem, além de possuir todo um mosaico de meios-ambientes que vão de áreas frondosas como Sintra, por exemplo, aos planaltos calcários que recebendo forte precipitação, não retêm água à superfície, sendo portanto muitas vezes zonas menos atractivas. Sendo assim, não é de estranhar que um sistema defensivo que muito aproveita as especificidades do terreno tenha tido que ser, ele próprio, diversificado. E tudo isso hoje concorre para que a experiência da fruição das paisagens da RHLT seja muito rica para o visitante.

A área onde está implementado o sistema defensivo militar apresenta uma predominância de calcários e de basaltos, que provocam modelados diferentes, nomeadamente um relevo caracterizado por uma sucessão de colinas por vezes arredondadas, outras vezes escarpadas, vales em geral pouco amplos, características essas que no seu conjunto constituem um ambiente muito heterogéneo, com numerosos ecossistemas, e permitem uma diversidade biológica que advém não só da variedade de solos, mas da combinação de vários factores como diferenças em relação à exposição solar, níveis de humidade, influências dos ventos atlânticos, etc. Assim, criam-se vários nichos ecológicos que permitem uma tal diversidade que leva a que por vezes possamos observar uma vegetação de cariz atlântico, numa encosta, e logo, noutra vertente próxima, um coberto vegetal bem diferente, de cariz mediterrânico, para não mencionar zonas intermédias, de características mescladas. Estas diferenças estão também elas expressas ao nível do uso agrícola do solo, e naturalmente este mosaico de ecossistemas contribui para uma acentuada biodiversidade, interessante de observar e de estudar.

E isso apesar da periferia de Lisboa (num sentido geral e abrangente) ter sofrido nas últimas décadas o mesmo de muitas outras áreas periurbanas, ou seja, se ter transformado numa “manta de retalhos” onde as ocorrências patrimoniais e históricas se intercalam com unidades rurais mais ou menos conservadas, mas também com bairros dormitórios, vias de todas as dimensões, ou seja, uma por vezes sofrível qualidade de ambiente que contrasta com a retórica repetitiva dos responsáveis pelo

planeamento e ordenamento do território. É realmente uma paisagem em geral sem coesão nem particular harmonia (apesar de enclaves conservados que estão perfeitamente identificados⁵); mas até justamente por isso o projeto da RHLT foi e é importante, porque, a ser sustentado (agora como um objeto de visita e fruição, mas também, desejavelmente, como um objeto contínuo de investigação e valorização, se houver meios), vem fazer um efeito contrário, de contribuir, se bem que modestamente, para dar unidade de sentido a um conjunto muito diversificado de paisagens, através da associação de elementos visíveis no terreno com uma realidade cultural e histórica bem precisa e de repercussão internacional, a da defesa da capital do país nos inícios do século XIX.

Hoje, colocado o observador da paisagem não nos vales, mas nos pontos altos, nos locais onde estão as fortificações militares de campo, ele tem um campo visual amplo, está num local que se pode considerar como um observatório de paisagem.

É claro que as leituras que realiza, a sua interação com o lugar será quanto mais variada e diversificada consoante as informações de que dispõe para a interpretação/leitura dos diferentes níveis e vestígios que qualquer paisagem comporta. Aqui, os elementos de mediação são fundamentais para enriquecer essa experiência e orientar a leitura, neste caso de um sistema militar em linha e funcionando em rede, em que conseqüentemente um aspeto só é importante se for inserido no seu conjunto; ou seja, a sua compreensão implica não só um certo nível de abstracção como também alguns conhecimentos históricos e ambientais que contextualizem o local e sua relevância.

Em suma, a RHLT permite a deslocação por territórios onde aquele que se movimenta pode fruir de um conjunto de paisagens muito diversas, que têm em comum um sistema de arquitectura militar construído pelas populações locais num determinado contexto histórico europeu. Assim, dos pontos altos, ele pode observar paisagens, por exemplo, onde o estuário do Tejo e as Lezírias são amplas e se apresentam quase infinitas ao olhar; outras, que são paisagens urbanas; ou periurbanas; ou marcadamente rurais; ou paisagens litorais, etc. Como cada local é único, assim como cada monumento militar também tem a sua especificidade, a RHLT é também sem dúvida propiciadora de um conjunto de paisagens polivalentes.

Por exemplo, nos casos em que predominem zonas rurais mais bem conservadas na envolvente dos fortes, destes poder-se-á observar autênticos mosaicos de parcelas

⁵ O trabalho que tem vindo ser desenvolvido por algumas áreas urbanas e periurbanas pode ser consultado por exemplo no projecto EUROSCAPES, onde o município de Loures também colabora juntamente com outros parceiros europeus, e no caso de Loures, podemos conhecer as 10 paisagens seleccionadas por este grupo de trabalho no livro “Loures. 10 Paisagens. Euroscapes. Gestão de Paisagem em Áreas Urbanas e Periurbanas”, 2012, Câmara Municipal de Loures.

agrícolas para cultivos variados – por exemplo, de sequeiro nas encostas e de regadio nos vales - conferindo a essa paisagem-espetáculo uma policromia visual agradável, sobretudo ao visitante citadino. Mas, por oposição aos terrenos cultivados, outras parcelas agora abandonadas, e anteriormente destinadas a culturas de sequeiro, são cobertas progressivamente por outro tipo de vegetação, como o tojo e o carrasco, aumentando também a presença do carvalho-cerquinho. Muitos destes terrenos ainda destinados à pastorícia são locais excelentes para a proliferação, por exemplo, de orquídeas silvestres.

Por seu turno, as divisórias em muros de pedra seca ou com sebes vivas, os terraceamentos dos campos, e todo um outro conjunto de outras obras humanas que pontuam o terreno, adequam-se ao imaginário daquele que, habituado a ver, por exemplo, pinturas de paisagem, sente o conforto psicológico de, de algum modo, as ver “na realidade”. É essa realidade mítica que o urbanita busca na natureza, no verde, em suma, em todos os valores que o compensem do cinzento do betão e da rotina. É isso que também temos para lhe oferecer ao longo das caminhadas e nos percursos que a Rota Histórica das Linhas de Torres tem a propor. Uma experiência histórica, sim, mas também sensorial.

Bibliografia

- ESTÊVÃO, Florbela (2002), *O património das Linhas de Torres no município de Loures. Identificação e caracterização das obras militares*, in VV.AA. (2002), “Fortes, Fortins e Redutos. Um Contributo Para a História Local”. Loures: Câmara Municipal, pp. 65-80.
- MARCARENHAS, António José Maia de; BERGER, José Paulo Ribeiro (2013), *As Linhas de Defesa de Lisboa Construídas na Guerra Peninsular: Memórias de Engenheiros Militares Coligidas por Ocasão do 2º Centenário*. Lisboa: Direção de Infra-estruturas do Exército.
- MATTOSO, José; DAVEAU, Suzanne; BELO, Duarte (2010), *Portugal. O Sabor da Terra. Um Retrato Histórico e Geográfico por Regiões*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- MONTEIRO, Miguel Corrêa (Coord.) (2011), *As Linhas de Torres Vedras. Um Sistema Defensivo a Norte de Lisboa*. Torres Vedras: PILT – Plataforma Intermunicipal para as Linhas de Torres.
- RIBEIRO, Orlando (1967- 3ª ed.), *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora.
- SILVEIRA, Carlos et al. (Coord.) (2011), *Rota Histórica das Linhas de Torres, Guia*. PILT: Vila Franca de Xira.

URRY, John (1995), *Consuming Places*. London: Routledge.

URRY, John (2002 – 2nd ed.), *The Tourist Gaze*. London: Sage Publications.

VENTURA, António (2010), *Linhas de Torres Vedras. Memórias Francesas sobre a III Invasão*. Lisboa: Livros Horizonte.

VV.AA. (2012), *Loures 10 Paisagens. Euroscapes. Gestão de Paisagem em Áreas Urbanas e Periurbanas Europeias*. Loures: Câmara Municipal Loures.