

## Pertence ao n.º 60

Senhores Senadores. — A vossa comissão de guerra estudou o projecto de lei n.º 41-E sob o ponto de vista exclusivamente militar.

Para que se observasse o determinado no § 1.º, do n.º 2 da base 4.ª da lei de 14 de Julho de 1899, entendeu a comissão, que devia em primeiro lugar solicitar o parecer do Conselho do Estado Maior do Exército, que é favorável ao projecto.

Não pode contudo esta comissão fazer afirmações tão precisas e categóricas.

Como sabeis, os estudos até hoje realizados não permitem apresentar uma opinião incontestável sobre o melhor delineamento da rede ferro-viária da zona entre Tejo e Mondego, não só com relação aos traçados das diversas linhas, mas também com relação às larguras de vias. Nestas condições seria prematuro afirmar que não há melhor solução do que a proposta, tanto sob o ponto de vista

técnico como sob o ponto de vista militar, o que aliás não significa que a proposta seja má.

O estado maior reconhece também que não há perigo de aproveitamento da linha, quando abandonada às forças inimigas, porque as condições do seu traçado, a natureza do terreno e os preceitos que se devem observar na sua construção, nos garantem os meios de a podermos inutilizar pelo menos parcialmente.

O traçado e os preceitos de construção estão indicados vagamente no projecto de lei. É de esperar porém que o Governo, que tem de aprovar o projecto das linhas, atenda a tais condições e exigências.

Assim pois a comissão não tendo objecções determinadas a apresentar-vos, com relação ao projecto de lei sob o ponto de vista *exclusivamente* militar (pois entende que outras de carácter técnico e legislativo lhe devem ser feitas) propõe-vos a sua aprovação.

Sala das sessões da comissão de guerra do Senado, em 11 de Abril de 1912.

*António Xavier Correia Barreto.*

*António Pires de Carvalho.*

*Manuel Goulart de Medeiros.*

*Abílio Barreto.*

*Alfredo José Durão.*

O Conselho do Estado Maior do Exército, para satisfação do pedido feito pela comissão de guerra do Senado, vem apresentar o seu parecer acerca da influência militar da linha férrea de via reduzida, que se projecta construir do Entroncamento, por Tomar e Ferreira do Zézere a Certã.

Esta linha constituída por o trço de linha do Entroncamento à Lousã até Pias, e do ramal deste ponto à Certã, faz parte do plano ferro-viário entre o Tejo e o Mondego, elaborado pela comissão técnica, nomeada por portaria de 30 de Agosto de 1911, e enviado ao Estado Maior do Exército, em 18 do corrente mês, para sobre elle emitir parecer nos termos do § 1.º, do n.º 2.º da base 4.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

O Estado Maior do Exército tem de apreciar estas linhas conjuntamente com as demais do aludido plano; contudo, para satisfazer o pedido feito pela comissão de guerra do Senado, emite em separado o seu parecer favorável à construção destas linhas conformando-se com a informação junta, apresentada pela repartição competente da 1.ª Direcção do Estado Maior do Exército.

Lisboa, 30 de Março de 1912. — *João Martins de Carvalho*, general — *António Rodrigues Ribeiro*, coronel — *António Alfredo Barjona de Freitas*, coronel.

### Parecer

Pretende-se a informação sobre a influência militar que possa ter a linha férrea de via reduzida que se projecta construir entre Tomar e Certã.

Esta linha faz parte do plano da rede ferro-viária entre o Tejo e o Mondego, elaborado pela comissão técnica

nomeada por portaria de 31 de Agosto do ano findo, e enviado a esta repartição em 18 do corrente para, sobre o mesmo, emitir o seu parecer nos termos do § 1.º do n.º 2.º da base 4.ª da lei de 14 de Julho de 1899.

Reserva-se esta repartição para oportuna e conjuntamente com o das demais linhas, que fazem parte do aludido plano, apresentar, encorporado na devida altura, o parecer sobre a linha de «Tomar-Certã», porém, parecendo haver urgência na sua remessa à estação competente, a fim de ser submetido à aprovação do Congresso o respectivo projecto de construção, apressa-se a emitir tal parecer na parte que respeita exclusivamente a esta linha, não fazendo referências às considerações gerais de que faz preceder o seu relatório a respeito da rede geral, por o julgar escusado.

\*  
\* \* \*

A linha de que se trata terá como ponto de partida o Entroncamento (estação na linha férrea do Norte) e como *terminus* Certã ou Oleiros.

A sua directriz, passando por Tomar, Águas Belas e Certã, apresenta até este último ponto um desenvolvimento aproximado de 40 a 50 quilómetros, isto é, não mais de 2 dias de marcha para tropas de todas as armas.

A linha é de via reduzida e, portanto, o respectivo material circulante não poderá transitar para as linhas próximas do Norte e da Beira Baixa, nem o destas para aquela.

A directriz penetra directamente no Vale do Zézere, através duma região muito acidentada, encravada entre contrafortes da Serrania da Estrêla e da Gardunha.

As zonas beneficiadas, isto é, as que terão utilidade

em aproveitar os transportes pela linha que se projecta, serão aquelas que nada terão a ganhar servindo-se das linhas laterais do Norte e Beira Baixa, por muito afastadas ou por dificuldades de comunicações.

Resulta, pois, naturalmente a indicação de que a região servida pela linha se estenderá às bacias das ribeiras da Certã e do Isna e, quando muito, à do Zézere pela Pampilhosa, ambas da serra da Lousã, Pedrógãos, Figueiró e Alvaiázere.

Militarmente considerada, pois, a região atravessada pela linha em questão, a sua importância absoluta não é grande, por isso que, encravada, como dissemos, entre os maciços da Estrêla e da Gardunha, não se presta ao desenvolvimento estratégico de forças importantes. Mas já não podemos dizer o mesmo quanto à sua importância relativa.

De facto, entestando com o flanco esquerdo da grande barreira defensiva das Talhadas, que, desde Vila Velha de Ródão pela foz do Cabrão, catraia da estrada de Castelo Branco e Serra de Oleiros se prolonga até os Pedrógãos, normalmente às linhas de operações da Beira Baixa, permitirá a vigilância por meio de destacamentos entre a Certã e Oleiros, no dito flanco das Talhadas, e ainda guardar o acesso que, pelos Pedrógãos e Pampilhosa da Serra, pode ter a crista de Trovim e a do Espinhal, donde se cairia de revez nas posições da Lousã e Miranda do Corvo.

Em vista, pois, do exposto, vejamos qual possa ser a influência da projectada linha, como linha de operações: linha de abastecimento e transportes e linha de manobra em operações de guerra que interessem à região.

Como linha de operações vê-se, pelo que fica exposto, que a acção da via férrea proposta é muito reduzida ou, para melhor dizer, nula, tanto mais que, chegando a construir-se a grande artéria central — Entroncamento-Arganil-Mangualde — considerada já no plano da rede, perfilhado pela comissão técnica a que atrás nos referimos, a sua acção ficará unicamente limitada à região a leste do Zézere.

Se porventura, porém, a referida linha da Certã viesse a prolongar-se por Oleiros até à Cova da Beira, a sua importância como linha de operações excederia a da actual linha da Beira Baixa por ser mais segura, mais curta e mais interior.

Realmente, ao passo que a linha por Castelo Branco descreve a longa curva de Vila Velha de Ródão à Covilhã, muito exposta e sujeita a ser cortada desde o início das operações, a linha pela Certã e Oleiros estará completamente abrigada e por isso pouco sujeita a golpes de mão, garantindo-nos melhor uma exploração seguida até o momento em que as circunstâncias da guerra aconselhem a sua inobrigação, o que decerto não sucederá com a via férrea actual da margem do Tejo, a qual, quando muito, oferecerá garantias até Castelo Branco, para não dizer até Vila Velha.

Mas, para que tal *desideratum* fosse atingido, deveria a mencionada linha Tomar-Certã ter a bitola das vias largas, a fim de poder utilizar-se directamente da estação do Entroncamento, destinada a desempenhar um papel preponderante como estação-depósito de primeira ordem, em campanha.

Porém, as dificuldades de construção através duma região como a do Vale do Zézere, devem ser grandes e repetidas.

Como linha de abastecimento e transportes e linha de manobra, a projectada via férrea da Certã, mesmo de via estreita, prestará excelentes serviços, por isso que na primeira hipótese constituirá uma óptima linha de etapas segura e rápida, para as forças que ocupem a ala esquerda da citada posição das Talhadas, e, na segunda hipótese, porque, como dissemos, vem tornar fácil e rápido o acesso para o flanco esquerdo da já mencionada posição das Talhadas e garantir a segurança do flanco sueste da Serra da Lousã e Espinhal.

Porém, como aliás sucede a todas as linhas férreas quando abandonadas ao inimigo, a linha da Certã, logo que as nossas forças retirem para a zona da defesa concentrada, poderia ser de grande utilidade aos projectos do invasor, se as condições do seu traçado, a natureza do terreno e preceitos que se devem observar na sua construção, não nos garantissem os meios de a podermos inutilizar, pelo menos parcialmente, durante o período necessário aos interesses da campanha.

Direcção do Estado Maior do Exército, em 30 de Março de 1912. — O Chefe interino da 2.<sup>a</sup> Repartição da 1.<sup>a</sup> Direcção, José Augusto Alves Roçadas, tenente-coronel do serviço do estado maior.