

Sá da Bandeira e a Ameaça dos Caminhos de ferro

Dr.
Hugo Silveira Pereira



Introdução: os caminhos de ferro em Portugal

Na primeira metade do século XIX, a instabilidade foi a principal característica da vida política portuguesa e impediu a prossecução de uma política de melhoramentos materiais¹: se *“as principais reformas institucionais foram implementadas em meados da década de 1830, as obras públicas tiveram de esperar quase uma década pelas primeiras realizações práticas”*². Só após a subida de Costa Cabral ao poder se consegue a acalmia suficiente para se estabelecer o primeiro acordo para a construção de uma linha férrea em Portugal³. Apesar de não ter sido cumprido, em virtude dos conflitos internos e da queda do executivo, é com o cabralismo que se passa a entender que *“não basta que o espirito da mais severa economia presida aos actos do Governo (...). Não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas”*⁴.

Esta atitude manteve-se após o golpe de 1 de Maio de 1851, protagonizado pelo duque de Saldanha e pelo seu jovem aliado Fontes Pereira de Melo⁵, e que deu início ao período historicamente conhecido como Regeneração. As diversas correntes políticas optaram então por uma estratégia conciliadora entre si e por colocar o progresso como a meta a atingir, através da construção de uma rede de caminhos de ferro. Ao longo de 40 anos (até à declaração de bancarrota parcial em 1892) foram construídos cerca de 2300 quilómetros de vias-férreas (mais de metade da extensão máxima da rede atingida em 1982 com 3616 quilómetros)⁶. O grande objectivo deste programa de melhoramentos materiais era aproximar Portugal da Europa desenvolvida, quer em termos de distância e tempo, quer em termos económicos e tomar parte do grande desenvolvimento do comércio mundial que se verificara na década de 1850⁷. Ao mesmo tempo, unificava-se um reino caracterizado por meios e vias de transportes e comunicações arcaicos e onde 30 a 40% do território não tinha acesso a vias fluviais navegáveis⁸.

Porém, a facilitação dos acessos a Espanha poderia também ter implicações sobre a defesa nacional. O caminho de ferro prometia modificar a arte da guerra e as linhas

internacionais perspectivavam-se como vectores para uma invasão externa.

Nas linhas que se seguem, procurar-se-á demonstrar de que maneira esta questão foi encarada pelas esferas militares nacionais e em particular pelo general Sá da Bandeira. Para tal recorrer-se-á aos registos que este militar nos legou, quer nos anais do parlamento oitocentista, quer nas suas cartas e manuscritos à guarda do Arquivo Histórico Militar.

Os caminhos de ferro e a arte da guerra

A experiência rapidamente demonstrou que o caminho de ferro poderia ser um extraordinário instrumento de guerra: o movimento de tropas, materiais e víveres (para reforço ou retirada) era acelerado (respondendo plenamente ao princípio militar de reunir num ponto estratégico uma força maior do que a do inimigo), o que evitava o desgaste físico dos soldados pelas deslocações a pé; tornava possível levar as forças militares onde fossem mais necessárias e concentrá-las em pontos estratégicos sem necessidade de as fraccionar, contribuindo assim para uma estratégia a um prazo mais curto; finalmente, a própria transmissão de ordens se tornaria mais lesta através do telégrafo que normalmente acompanhava os carris⁹. Em suma, as ferrovias *“se não alteraram os principios fundamentaes da arte da guerra, vieram contudo apresentar novas variantes, soluções imprevistas, na sua applicação pratica”*¹⁰.

Na futura Alemanha, o seu valor estratégico foi reconhecido logo desde os anos 1840, quando se propôs uma linha que dificultasse uma invasão por parte dos franceses; em 1846 e 1850 a Prússia e a Áustria conseguiram concentrar milhares de homens junto dos seus alvos militares graças às ferrovias; a questão chegou também a França que cedo ponderou os efeitos dos caminhos de ferro sobre a defesa quando da definição da sua rede¹¹.

Porém, não era claro quem beneficiaria mais com a existência de uma linha férrea, se o invasor se o defensor e em Portugal, no início da década de 1850, o estudo do uso militar da ferrovia ainda estava por fazer, conforme se lia na Revista Militar na altura¹². Contudo, a opinião segundo a qual a ferrovia era mais favorável à defesa que ao ataque parecia prevalecer. Para o capitão de engenharia Frederico Augusto de Novais isso verificava-se desde logo por o caminho de ferro aumentar a prosperidade da nação e com ela os recursos disponíveis para a defesa e o amor dos cidadãos à independência¹³. João Crisóstomo, engenheiro militar e futuro ministro dos governos da esquerda monárquica, via no caminho de ferro a melhor máquina de guerra que um país poderia dispor¹⁴. Do lado de Espanha, o engenheiro Francisco Coello acreditava também que na feitura de um caminho de ferro se devia atender sobretudo às razões de ordem comercial, pois em termos militares as linhas férreas serviam mais ao defensor do que ao atacante¹⁵. Em todo o caso, o caminho de ferro era apenas mais um instrumento ao serviço da estratégia militar, como bem indicava D. Pedro V, e nunca a salvação de um país¹⁶; por outro lado, as linhas que entretanto se iam discutindo (do Barreiro a Vendas Novas e de Lisboa a

Sintra e Santarém) não se ligavam ainda a Espanha¹⁷.

Todavia, após a contratação do capitalista espanhol José de Salamanca para a construção da linha de Lisboa a Badajoz, os receios de uma marcha inimiga sobre a capital aumentaram, sobretudo na mente do general Sá da Bandeira.

Os receios e sugestões de Sá da Bandeira

Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo, barão, visconde e marquês de Sá da Bandeira foi um dos mais importantes militares e políticos portugueses do século XIX. Combateu os invasores franceses na Guerra Peninsular, os absolutistas durante a guerra civil e os cabralistas no episódio da Maria da Fonte e da Patuleia. O seu patriotismo, amor à monarquia constitucional e preocupação com a defesa nacional eram indubitáveis e visíveis nos seus actos, nas suas palavras e na manga que pendia vazia do seu lado direito. A possibilidade de se atribuir a um espanhol - José de Salamanca, rico, influente e poderoso político e capitalista - a construção de uma linha directa entre Lisboa e Espanha melindrou o general, que graças ao seu prestígio conseguia fazer ouvir a sua voz nas câmaras do parlamento.

O contrato assinado provisoriamente com José de Salamanca em finais de 1859 (para a construção das linhas de norte e leste entre Lisboa e, respectivamente, Porto e Badajoz)¹⁸ proporcionou a primeira ocasião para uma discussão aprofundada sobre a relação entre ferrovia e defesa, quer por se tratar da primeira linha que estipulava claramente como término a fronteira (a via contratada em 1852 até Santarém só previa a ligação a Espanha no caso de existir acordo prévio com este país), quer por causa da nacionalidade do empresário. Até então, Portugal tinha lidado com portugueses (Tomás da Costa Ramos e seus pares na linha entre o Barreiro e as Vendas Novas), franceses (Claranges Lucotte na falhada construção de uma linha entre Lisboa e Sintra) e ingleses (Hardy Hislop à frente da companhia que deveria levar os carris da capital a Santarém) e entre estes dois últimos com homens que haviam provado a sua fidelidade a Portugal nos conflitos civis da primeira metade do século. Salamanca era diferente. Era espanhol, sendo legítimo questionar onde estariam as suas lealdades. A sua generosidade em assumir os custos de alargamento da bitola (distância entre faces internas dos carris) da linha então construída de 1,44 (igual à francesa) para 1,67 metros (tal como em Espanha) e assim desperdiçar todo o material circulante existente era incompreensível, a não ser que tivesse outro objectivo.

No entanto, este era um mero detalhe. A verdadeira discussão seria patrocinada pela tenacidade de Sá da Bandeira logo desde a resposta à coroa de 1860, nas vésperas da discussão do acordo. O então visconde mostrava-se muito preocupado com defesa do território face ao advento do caminho de ferro e sua importância em conflitos militares (tão bem demonstrada nos recontros militares entre Itália e Áustria em 1859¹⁹) e exigia medidas restritivas na escolha das directrizes e nas características das linhas nacionais, tal como fizera a Bélgica, por esta altura. Neste país, a desconfiança em relação à

nacionalidade das companhias concessionárias tinha levado o parlamento a aprovar uma lei que impedia o trespasse de concessões de linhas internacionais a companhias estrangeiras sem autorização governamental²⁰.

A primeira batalha de Sá da Bandeira seria pela manutenção da diferença de bitola entre as redes espanhola e portuguesa (posição que manteria mais tarde em relação às linhas do Minho e Douro), medida sem a qual *“a segurança da nação e a estabilidade da corôa portuguesa estarão expostas á mais perigosa das aggressões”*²¹. Sá da Bandeira lembrava que relações amistosas não eram eternas *“e poderíamos ser surpreendidos, quando porventura se quizesse repetir o facto de 1807, em que sem declaração de guerra Portugal foi invadido”*²². O general invocava também o exemplo de Espanha, que tinha optado por uma bitola diferente em relação aos seus vizinhos franceses, muito embora tal medida se tenha ficado a dever a factores técnicos e não militares²³.

Quanto à directriz, não deveria seguir o vale do Tejo até à Barquinha, inflectindo depois para sudeste até Badajoz (como estava estipulado), mas sim começar em Cacilhas e servir Estremoz e Elvas e suas praças-fortes, evitando-se assim que a parte final da linha fosse paralela à fronteira. Os exemplos do conflito na Crimeia e entre a Itália e a Áustria²⁴ e de grande parte dos caminhos de ferro europeus passar por praças de guerra levaram-no a clamar para que Elvas e Estremoz fossem pontos forçados do caminho de ferro de leste. Para o general, tal via-férrea manteria intacto o seu potencial económico e comercial, mas o facto de não servir Lisboa levou-o a propor outras soluções de travessia do Tejo que incluíssem a capital nesta linha, mas que não alteravam sobremaneira o atravessamento da fronteira²⁵. Em carta particular aos duques de Terceira e Saldanha, em ofícios ao parlamento e ao governo, em reunião com aqueles dois camaradas, com Silva Costa e com o rei D. Pedro V, em súplica particular ao monarca, Sá da Bandeira mostrou ainda reservas quanto à ponte sobre o Tejo e procurou por todos os modos encontrar refrigério para as suas preocupações²⁶.

Terceira e Saldanha, numa antecipação ao parecer da Comissão de Defesa do Reino admitem a passagem por Elvas e alterações na ponte sobre o Tejo, mas no que concernia à bitola, rejeitam, invocando o obstáculo da baldeação na fronteira²⁷. O rei anuía, aconselhando a que *“não sacrifiquemos as condições da nossa prosperidade material a uma intelligencia acanhada das nossas necessidades militares”*²⁸.

O governo, por seu lado, mostrava-se pouco preocupado com a questão militar, confiando na eficácia da diplomacia lusa e entendendo que nada de mais fácil havia do que sabotar a linha e parar a marcha de um comboio. De Espanha não se esperava senão amizade. José Estêvão, homem de esquerda mas apoiante da política de fomento do governo regenerador (de direita), acreditava que *“nós podemos entreter as mais amigaveis e intimas communicações com a Hespanha, sem desdizer dos nossos brios e nacionalidade, antes pelo contrario reforçando e assegurando estes nossos principios”*²⁹. Evocando também o exemplo da Bélgica que, apesar de estar entalada entre duas potências militares, não deixou de construir linhas cruzando a sua fronteira, os apoiantes do governo inauguravam um novo entendimento da geopolítica europeia, bem consonante com o ideal de progresso que então se partilhava. Casal Ribeiro, homem forte do partido

do governo, afirmava sem rodeios que *“um paiz que discesse dos seus próprios recursos para os seus melhoramentos e para o seu progresso, era um paiz que tinha riscado o seu nome da Carta das Nações da Europa, um paiz que tinha perdido a sua autonomia politica”*³⁰. Quanto à desigualdade de bitolas, seria um grande obstáculo à integração de Portugal na Europa, *“ao nosso commercio, à nossa industria, aos nossos meios de viajar, ao futuro do nosso caminho, às nossas finanças até”*³¹, augurava Fontes.

Sá da Bandeira não pregava sozinho. Por esta altura, a discussão extravasou as paredes do parlamento. Na Revista Militar, o capitão Luís Augusto Pimentel iniciava inadvertidamente uma discussão com D. Pedro V a propósito da linha de leste. Compartilhando os receios de Sá da Bandeira temia que *“os nossos amados concidadãos, que habitam em Lisboa, accordem uma bella manhã, ao estrondo das musicas de um corpo do exercito hespanhol, que saído nessa mesma noite de Madrid, e dos pontos intermedios da linha, desembarca de numerosos waggons, e vai, sem disparar um unico tiro, tomar posse deste tão cubiçado eden, que outr’ora não pode manter na escravidão”*³². Contudo, o rei continuava a concordar com o governo: um caminho de ferro era um mero instrumento de guerra como a artilharia. Nunca seria nem a salvação, nem a perdição de um país. Racional e friamente apontava ainda como era impossível armar e transportar em silêncio diplomático um exército por caminho de ferro em poucas horas³³.

De qualquer modo, Sá da Bandeira conseguiria fazer com que na câmara alta do parlamento nacional, a Comissão de Guerra fosse ouvida juntamente com as de Obras Públicas e Fazenda. Porém, a sua composição não augurava nada de bom para o general: o conde de Santa Maria, o visconde da Granja e o visconde de Castelões eram cartistas (de direita) e D. António José de Melo, saldanhista. O conde do Bonfim, de esquerda como Sá da Bandeira, poderia ser um aliado, mas ele próprio confessava que o caminho de ferro de leste não era prejudicial à defesa nacional³⁴. Restava o cabralista D. Carlos de Mascarenhas (de direita mas em oposição ao governo) que em todo o caso era só um membro da comissão. Assim, sem apoios na Guerra, com uma maioria opositora na Fazenda e com engenheiros nas Obras Públicas, a cruzada do visconde estava condenada ao fracasso.

No parecer final que aprovava o contrato provisório assinado com José de Salamanca, concluía-se que as condições económicas não se deviam submeter às estratégicas e que os sacrifícios financeiros que estas impunham eram injustificáveis. Na discussão, Sá da Bandeira procurou investir pelo lado económico da questão, tentando demonstrar que as suas soluções beneficiavam essa vertente do acordo, em vão³⁵. O general apenas conseguiria fazer com que Elvas fosse ponto forçado. Ao visconde e futuro marquês mais não restava do que tentar minorar o que ele entendia ser um erro através da fortificação de Lisboa e de outros pontos estratégicos para a defesa nacional³⁶...

Conclusão

Apesar dos seus empenhos, Sá da Bandeira apenas conseguiu um dos seus objectivos. A atitude do marquês chocava com o optimismo e confiança na paz, garantida pelo progresso, partilhada pelos membros do governo e pelos técnicos que se iam formando nas escolas de engenharia civil de França e Bélgica³⁷. A passagem por Elvas foi uma concessão que na altura era tolerável por servir um centro populacional e económico de alguma dimensão, no entanto seria uma escolha condenada mais tarde pelos engenheiros Sousa Brandão, Larcher e Correia Pais e pelo próprio Conselho Geral de Obras Públicas, onde se reunia a elite da engenharia civil (e também militar) nacional³⁸.

As posições de Sá da Bandeira não podem ser consideradas antiquadas, ou anacrónicas face ao ideário vigente, tendo em conta os acontecimentos bélicos coevos, cujo desfecho em muitos casos tinha sido decidido pelos caminhos de ferro. Devem, sim, ser contextualizadas no seu percurso de vida (tinha experimentado na pele uma invasão estrangeira) e inseridas no esforço de imiscuir os militares na gestão e processo de decisão relativo ao mais recente arauto do progresso e do desenvolvimento, que seduzia governantes e governados em grande parte da Europa - o caminho de ferro.

Literatura

Fontes manuscritas

PORTUGAL. Arquivo Histórico Militar. Arquivo Particular de Sá da Bandeira, div. 3/18.

PORTUGAL. Arquivo Histórico Militar. Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto, div. 3/01, div. 3/20.

PORTUGAL. Arquivo Histórico Militar. Fundo Particular do General Vitoriano José César, FP 25/3/306/5.

Fontes impressas

A., M. (1860) - *Caminhos de ferro considerados sob o ponto de vista militar*. «Revista Militar», t. 12, n.ºs 8 e 10. Lisboa: Tipografia Universal, p. 250-258 e 351-355.

Brandão, Francisco Maria de Sousa (1878) - *A rede dos caminhos de ferro em Portugal*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 9, n.º 99. Lisboa: IN, p. 148-171.

Caminhos de ferro considerados militarmente (1857). «Revista Militar», t. 9, n.ºs 7-12. Lisboa: Tipografia de G. M. Martins, p. 381-386, 453-456, 477-479, 529-531, 557-563 e 596-604.

Coello, Francisco (1855) - *Proyecto de las lineas generales de navegacion y de ferrocarriles en la Peninsula Española*. Madrid: Imprensa de Tomás Nuñez Amor.

D. Pedro V (1927a) - *Ainda o Caminho de Ferro de Leste. Duas palavras ao sr. capitão Luiz Augusto Pimentel*. In Academia das Ciências de Lisboa - *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, vol. IV. Coimbra: Imprensa da Universidade, 194-208.

D. Pedro V (1927b) - *O Caminho de ferro de Leste. A razão economica, e a razão estrategica*. In Academia das Ciências de Lisboa - *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, vol. IV. Coimbra: Imprensa da Universidade, 173-193.

Duas palavras sobre o contracto Salamanca (1860). Lisboa: Tipografia do Futuro. Biblioteca da Assembleia da República, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2712.

Larcher, Jaime (1878) - *Caminhos de ferro em Portugal*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 9, n.º 102-103. Lisboa: IN, p. 256-279.

MELO, António Maria Fontes Pereira de (1849) - *Introdução*. «Revista Militar», t. 1, n.º 1. Lisboa: IN, p. 5-19.

Novais, Frederico Augusto de (1853) - *Os caminhos de ferro em Portugal. Considerações estrategicas e economicas*. «Revista Militar», t. 5, n.º 5, 7, 9 e 12. Lisboa: Tipografia do Centro Comercial, p. 237-244, 343-345, 422-425 e 568-572.

Pais, Miguel Carlos Correia (1878) - *Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 9, n.º 102-103. Lisboa: IN, p. 280-288.

Pimentel, Luís Augusto (1860a) - *A praça de Estremoz, e os caminhos de ferro do Alentejo*. «Revista Militar», t. 12, n.º 11. Lisboa: Tipografia Universal, p. 361-364.

Pimentel, Luís Augusto (1860b) - *Monomania patriotica*. «Revista Militar», t. 12, n.º 6. Lisboa: Tipografia Universal, p. 195-199.

Santos, Clemente José dos, compil. (1884) - *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*, 226/1910. 3233-3234.

Sousa, João Crisóstomo de Abreu e (1915-1919) - *Relatorio sobre os resultados de exploração do Caminho de Ferro de Leste no anno decorrido desde o 1.º de novembro de 1856 até 31 de Outubro de 1857*. In Dinis, Pedro Guilherme dos Santos, compil. - *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, vol. 1. Lisboa: IN, p. 391-504.

Veiga, Alfredo (1895) - *Introducção ao estudo do serviço das tropas de caminhos de ferro*. «Revista do Exercito e da Armada», vol. 5. Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar, p. 129-141, 193-202 e 269-282.

Publicações periódicas

Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria (1853-1868). Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, ed. Lisboa: IN.

Portugal. Câmara dos Deputados, ed. - *Diario da Câmara dos Deputados (1835-1860)*. Lisboa: IN.

Portugal. Governo, ed. - *Diario de Lisboa. Folha Official do Governo Portuguez (1860-1868)*. Lisboa: IN.

Portugal. Governo, ed. - *Diario do Governo (1842-1860)*. Lisboa: IN.

Bibliografia

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (1956) - *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*. [S.l.]: CP.

Bairoch, Paul (1976) - *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales.

Bonifácio, Maria de Fátima (1992) - *A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)*. «Análise Social», vol. 27, n.º 115. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 91-134.

CARON, François (1997-2005) - *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Fayard. 2 vols.

COMÍN, Francisco Comín (1998) - *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. [S. l.]: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2 vols.

FENOALTEA, Steffano (1983) - *Italy*. In O'BRIEN, Patrick, ed. - *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*. Oxford: St. Antony's College, p. 49-120.

Guillemois, Isabelle (1995) - *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne.

HERTEN, Bart van der; MEERTEN, Michelangelo van; VERBEURGT, Greta (2001) - *Le Temps du Train. 175 ans de chemins de fer en Belgique*. Louvain: Presses Universitaires.

Justino, David (1988-1989) - *A formação do espaço económico nacional. Portugal*

1810-1913. Lisboa: Vega.

MARQUES, A. H. de Oliveira, coord (2002) - *Portugal e a instauração do liberalismo*. In Serrão, Joel; Marques, A. H. de Oliveira, dir. - *Nova História de Portugal*, vol. 9. Lisboa: Presença.

Mata, Maria Eugénia; Valério, Nuno (1993) - *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*. Lisboa: Presença.

Matos, Ana Cardoso de; Diogo, Maria Paula (2007) - *Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)*. «Journal of History of Science and Technology», vol. 1. Disponível em www.johost.eu/?oid=8&act=&area=6&ri=2&itid=1 (consulta em 7-3-2011).

MÓNICA, Maria Filomena, dir. (2005-2006) - *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.

Pereira, Hugo Silveira (2008) - *Caminhos de ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.

Pinheiro, Magda (1983) - *Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX*. «Ler História», n.º 1. Lisboa: A Regra do Jogo, p. 47-67.

Robbins, Michael (1965) - *The railway age*. Londres: Penguin Books.

Sá da Bandeira, Marquês de (1866) - *Memória sobre as fortificações de Lisboa*. Lisboa: IN.

Sá da Bandeira, Marquês de (1867) - *Notas sobre o plano de defesa de Lisboa*. Lisboa: IN.

SOUSA, Fernando de; MARQUES, A. H. de Oliveira, coord. (2004) - *Portugal e a Regeneração (1851-1900)*. In Serrão, Joel; Marques, A. H. de Oliveira, dir. - *Nova História de Portugal*, vol. 10. Lisboa: Presença.

VALÉRIO, Nuno, coord (2001b) - *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa: INE.

* Mestre em História Contemporânea pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Em 2008 iniciou o curso de doutoramento na mesma instituição. Investigador no Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Financiado por Fundos Nacionais através da FCT - Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projecto PEst-OE/HIS/UI4059/2011

- 1 Marques, 2002: 552-621.
- 2 Mata & Valério, 1993: 142.
- 3 Sousa & Marques, 2004: 467.
- 4 SANTOS, 1884, n.º 174: 1.
- 5 MELO, 1849.
- 6 Bonifácio, 1992: 96-98. Pinheiro, 1983: 53. VALÉRIO, 2001: 372-376.
- 7 Bairoch, 1976: 33-36.
- 8 Guillemois, 1995. Justino, 1988-1989: 189-190.
- 9 A., 1860. Arquivo Histórico Militar (AHM). Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto (CDL). Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4. AHM. Francisco Maria Godinho. Utilidade das marchas em caminho de ferro, vantagens geraes e especiaes e sua applicação aos usos da guerra. 13 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58
- 10 AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4: 1v.
- 11 ROBBINS, 1965, cap. 14. CARON, 1997-2005, vol. 1: 122 e ss.
- 12 *Caminhos de ferro...*, 1857.
- 13 Novais, 1853.
- 14 Sousa, 1915-1919. Para as biografias deste e doutros parlamentares portugueses, consultar MÓNICA, 2005-2006.
- 15 COELLO, 1855: 9-24.
- 16 D. Pedro V, 1927b.
- 17 PEREIRA, 2008.
- 18 Para os detalhes do contrato, ver ABRAGÃO, 1956.
- 19 Veiga, 1895. AHM. Ministério da Guerra. Estado-Maior do Exército. Tenente Abel dos Anjos Rocha. Construções e modificações que sob o ponto de vista estratégico convem introduzir na rêde geral dos caminhos de ferro. 1938. Div 3/20/38/52; Fundo Particular Vitoriano José César. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5.

- 20 Duas palavras..., 1860. HERTEN et al., 2001: 110-111.
- 21 Sá da Bandeira, 1867: 7-8.
- 22 Diário de Lisboa (DL), Sessão da Câmara dos Pares de 14-5-1866: 1588.
- 23 COMÍN, 1998, vol. 1: 56-61.
- 24 FENOALTEA, 1983: 88-89.
- 25 Diário do Governo, sessão da câmara dos Pares de 17-2-1860: 183-184. DL, sessão da câmara dos Pares de 21-3-1860: 528-529.
- 26 AHM. Visconde de Sá da Bandeira. [Requerimento ao Governo]. Div 3/20/23/44; Arquivo Particular Sá da Bandeira. Minuta de reunião realizada em 29 de Março de 1860. Div 3/18/9/16/16; Carta a D. Pedro V. Div 3/18/9/16/16. SANTOS, 1884. (Ofício de Sá da Bandeira sobre a linha de leste).
- 27 AHM. Duque da Terceira. Duque de Saldanha. [Resposta a Sá da Bandeira]. Div 3/20/23/44; Comissão de Defesa do Reino. Parecer à cerca da directriz do caminho de ferro de leste. FO 31/1/375/6.
- 28 D. PEDRO V, 1927b: 181.
- 29 Diário da Câmara dos Deputados (DCD), 8-4-1859: 101.
- 30 DCD, 3-4-1860: 24.
- 31 DCD, 27-3-1860: 302.
- 32 Pimentel, 1860a. Pimentel, 1860b: 198.
- 33 D. PEDRO V, 1927a.
- 34 DL, Sessão da Câmara dos Deputados de 25-4-1860: 466.
- 35 DL, Sessão da Câmara dos Pares de 23-4-1860: 446-447
- 36 SÁ da bandeira, 1866: 4-5.
- 37 MATOS & DIOGO, 2007.
- 38 Boletim do Ministerio das Obras Publicas, 1865, n.º 4: 421-423. BRANDÃO, 1878: 153-154. Larcher, 1878. Pais, 1878.