

Portugal, Espanha e as preocupações militares sobre caminhos-de-ferro (1845-1899)Hugo Silveira Pereira (Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória)¹.**Abstract:**

When Portugal began building railways, the military concerns were real but still far from the Portuguese rulers minds. The first lines discussed in the parliament only in the long term would be connected to Spain, so worrying about their implications over the defensive plans of the kingdom was not a pressing matter. Besides, the entrepreneurs of the larger and more important railroads were either Portuguese or British and had little interest in weakening Portugal's defenses. However, all of that changed when a Spanish businessman –D. José de Salamanca– proposed the building of a railway from Lisbon to the frontier near Badajoz. This contract marks the beginning of a comprehensive discussion regarding the military consequences of railways throughout the national defensive system. Many were frightened that this would be the first step to a foreign invasion with Lisbon as main target, since it was known that Spain wished to unify the Iberian Peninsula in one nation. Meanwhile, railways throughout Europe and North America proved to be a valuable asset in war and so the concerns grew bigger and bigger. Since then, military distresses became part of the parliamentary feuds (both in favor and against one given line) even in railroads that wouldn't have any connection with Spain nor sufficient extension to be used by the army. Outside the parliament, many army officers also provided their input to the debate, trying to prove their worthiness in the management of railways. To study this matter, we will use the debates that took place in both houses of the Portuguese parliament and –since they can be tainted by political agenda– some records of the Portuguese military (kept in the Military Historical Archive and published in the Military Journal) and the opinions of some engineers, which in the most part also had military background. We will try to determine the thoroughness of this discussion and to what extent was it important to the definition of the Portuguese railway network.

¹ Financiado por Fundos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projecto PEst-OE/HIS/UI4059/2011

Portugal, Espanha e as preocupações militares sobre caminhos-de-ferro (1845-1899)

Hugo Silveira Pereira (Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória)

Introdução: Portugal em meados do século XIX²

Entre 1820 e 1840, o cenário político nacional foi marcado por uma enorme falta de estabilidade. 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”³. Na década de 1840, um governo conservador (liderado por Costa Cabral) traz alguma solidez ao sistema e consegue reunir as condições para firmar o primeiro contrato para a construção de uma linha-férrea em Portugal. Apesar de desse contrato não se ter realizado e Portugal ter continuado sem caminhos-de-ferro, é com o cabralismo que se passa a entender que “não basta que o espírito 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.

O golpe de Estado de 1.5.1851 deu início ao período da Regeneração, caracterizado por um espírito conciliador entre as diversas facções políticas e pela colocação do progresso material como objectivo a atingir. O principal objectivo da construção ferroviária era aproximar Portugal da Europa, em tempo, distância e desenvolvimento económico. Em meados da década de 1850, o comércio mundial tinha atingido um valor máximo. Em Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha ou Estados Unidos da América, este dinamismo comercial e económico era acompanhado por um grande crescimento da rede de caminhos-de-ferro e era muito tentador ligar ambos os fenómenos, se bem que outros factores estruturantes justificassem o desenvolvimento daquelas nações.

Simultaneamente, esperava-se o estímulo da actividade económica, pelo fornecimento de meios eficazes para o escoamento dos produtos, e a unificação de um país caracterizado por meios e vias de transportes arcaicos, onde 30 a 40% do seu território continental não tinha acesso fácil a vias fluviais navegáveis.

Havia um problema, contudo. Se os caminhos-de-ferro eram sem dúvida um excelente meio de aproximar povos e nações, eram também um extraordinário instrumento de guerra, já que “se não alteraram os principios fundamentaes da arte da guerra, vieram contudo apresentar novas variantes, soluções imprevistas, na sua applicação pratica, por isso que os movimentos das tropas, particularmente das reservas, e os transportes de víveres e munições se realisam com muito maior brevidade do que outr’ora”⁵. Por outro lado, para ligar Portugal à Europa era preciso passar por Espanha e havia o receio de que essas ligações pudessem um dia ser usados não para fins pacíficos e comerciais mas com intuítos bélicos e de agressão. Esses temores tornaram-se notórios quando uma dessas linhas (de Lisboa a Badajoz) foi adjudicada a um espanhol. A partir de então, esta questão passou a ser debatida de forma mais ampla em Portugal por políticos, engenheiros e militares. Neste artigo procuraremos caracterizar essa discussão (maiores apreensões, rebatimento desses receios, etc.) e determinar até que ponto foi importante para a configuração final da malha férrea nacional. Para tal, recorreremos aos debates mantidos no parlamento português (um dos palcos privilegiados para a discussão sobre caminhos-de-ferro) e também – para evitar uma análise baseada numa só percepção, que de resto era influenciada por agendas político-partidárias – às

² Para a bibliografia referente a este ponto, consultar Pereira (2011a).

³ Mata & Valério (1993): 142.

⁴ Santos (1884), n.º 174: 1.

⁵ 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: 1v.

opiniões dos militares que não faziam parte das cortes (preservadas no Arquivo Histórico Militar e publicadas em revistas da especialidade) e ainda dos engenheiros civis que na sua maior parte tinham também formação militar.

1. A novidade ferroviária

O início da construção de caminhos-de-ferro em Portugal com certeza sobressaltou as instâncias militares portuguesas, se tivermos em conta que já em 1845 um plano de melhoria da navegação do Tejo aumentou os receios de invasão de Espanha⁶ e que no início da década de 1850 o estudo do uso militar da ferrovia estava ainda por fazer, segundo se lia na Revista Militar (RM) na altura⁷. As estradas de ferro tinham alterado a arte da guerra e poderiam tornar a defesa do país ainda mais periclitante. Exemplos europeus reforçavam esta posição: na Alemanha, o valor estratégico dos caminhos-de-ferro fora reconhecido logo desde os anos 1840 (propondo-se uma linha para dificultar 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; em 1848-1849, comboios transportaram em cinco dias de Cracóvia para a Hungria milhares de soldados e dezenas canhões (normalmente tal viagem demoraria 18 dias); França, começou também a ponderar os efeitos das ferrovias sobre a sua defesa quando da definição da rede⁸.

Contudo, as primeiras referências sobre esta temática adoptam uma tendência muito mais optimista. Na década de 1840, Silvestre Pinheiro, *economista* português, concluía que a ferrovia concorria de modo inequívoco para a independência de uma nação por constituir um excelente meio de defesa real e moral, pois o inimigo que tivesse conhecimento da existência de vias-férreas no território ambicionado nem sequer se atreveria a atacar⁹. Nos anos seguintes, o engenheiro belga Du Pré, que estudara a linha de Lisboa à fronteira com Espanha, e a comissão que apreciara a proposta de Hardy Hislop para a mesma via concordavam. O primeiro achava aquele caminho-de-ferro muito útil para a defesa do país¹⁰; a comissão, numa visão mais pacifista, previa uma maior aproximação entre Lisboa e Madrid que afastava qualquer espectro bélico da península¹¹.

Nos anos 1850, esta visão segundo a qual a ferrovia era mais favorável à defesa que ao ataque manteve-se, uma vez que se entendia que a sua destruição só beneficiaria o defensor, pois seria feita à retaguarda da batalha (muito embora se admitisse também que qualquer sabotagem da linha era facilmente reparável). Para o capitão de engenharia Frederico Novais o caminho-de-ferro tinha ainda o condão de aumentar a prosperidade da nação e com ela os recursos disponíveis para a defesa e o amor dos seus cidadãos à sua independência¹². João Crisóstomo, engenheiro militar que chegou a ser ministro das Obras Públicas e primeiro-ministro, via também no caminho-de-ferro a melhor máquina de guerra com que se poderia dotar o exército de um país¹³. Do lado de Espanha, o engenheiro Francisco Coello não tinha um pensamento muito diferente: na feitura de um caminho-de-ferro devia-se atender sobretudo às razões de ordem comercial, pois em termos militares as linhas-férreas serviam mais ao defensor que ao atacante e, além disso, eram facilmente sabotáveis¹⁴. Em todo o caso, um caminho-de-ferro nunca valeria só por si, tendo de ser bem combinado com os

⁶ Gaspar (1970): 163.

⁷ RM, t. 9, n.ºs 7-12, pp. 381-604.

⁸ Caron (1997-2005), vol. 1: 122 e ss. Robbins (1965), cap. 14. Pereira (1932).

⁹ Apud Cardoso (2006).

¹⁰ Du Pré (1905).

¹¹ Santos (1884), [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

¹² Novais (1853). AHM. Processo individual.

¹³ Sousa (1915-1919). Para as biografias deste e doutros parlamentares consultar Mónica (2005-2006).

¹⁴ Coello (1855): 9-24.

meios militares convencionais para tornar um país difícil de dominar, como aliás concordava o rei de Portugal D. Pedro V¹⁵.

Até esta altura, os contratos assinados para a construção de ferrovias em Portugal não constituíam também por si focos de ameaça. Em 1852 tinha-se adjudicado uma linha entre Lisboa e Santarém a um inglês (Hardy Hislop) que só depois de alcançado o acordo com Espanha quanto à travessia na fronteira caminharia nesta direcção. Ainda com ponto inicial na capital tinha-se concedido uma via até Sintra a um francês de nome Claranges Lucotte. Tanto um como outro tinham ajudado os liberais na guerra civil de vinte anos antes contra os absolutistas, pelo que ninguém suspeitava das suas lealdades. Mais a sul, a construção de um terceiro caminho-de-ferro (que também estacava bem longe da fronteira) tinha sido entregue a um grupo de portugueses emigrantes no Brasil. Mais tarde contratou-se um outro britânico que deveria construir a linha entre o Porto e Lisboa, portanto sem qualquer ligação ao país vizinho¹⁶.

2. Os receios do contrato Salamanca

No final da década de 1850, apenas o grupo de portugueses tinha conseguido tornar o seu contrato em realidade e Portugal desesperava por caminhos-de-ferro. É neste contexto que surge a figura de D. José de Salamanca com a proposta de pôr a circular comboios entre Lisboa, Porto e Badajoz. A possibilidade de uma ligação a Espanha ser uma realidade a breve trecho, aliada à nacionalidade do proponente, pôs alguns militares em sobressalto. A sua generosidade (em alargar à sua custa a bitola da linha então construída de 1,44 m para os 1,67 usados em Espanha e desperdiçar assim todo o material circulante existente) era estranha e incompreensível, a não ser que Salamanca tivesse outro objectivo¹⁷. Na Bélgica, por esta altura, a desconfiança em relação à nacionalidade dos concessionários e das companhias por eles formadas tinha levado o governo a aprovar uma lei que impedia o trespassar de concessões a companhias estrangeiras sem autorização governamental¹⁸.

No entanto, as origens de Salamanca seriam um mero detalhe na discussão, que recairia sobre outros aspectos do contrato e seria alimentada sobretudo pela tenacidade do general e visconde de Sá da Bandeira, um herói de guerra que muito jovem havia combatido os franceses no início de Oitocentos e mais tarde defendeu a causa liberal contra os exércitos absolutistas, tendo inclusive perdido o braço nessas lutas. O contrato provisório foi assinado em 1859 e logo na resposta ao discurso de abertura das cortes da coroa, Sá da Bandeira mostrou as suas apreensões em relação à chamada linha de leste (de Lisboa a Badajoz). Na discussão do contrato propriamente dito, o visconde manteve a sua posição, mostrando-se muito preocupado em relação à defesa do território com o advento e ligação do caminho-de-ferro à arte da guerra, tão bem demonstrados em alguns recontros militares recentes, e exigia medidas restritivas na escolha das directrizes e características das linhas nacionais¹⁹.

A sua primeira batalha seria pela diferença de bitola em relação a Espanha. Na sua opinião a distância entre faces internas dos carris deveria ser igual à francesa e não à castelhana para bem da segurança da nação, uma vez que relações amistosas não seriam eternas “e poderíamos ser surpreendidos, quando porventura se quizesse repetir o facto de 1807, em que, sem declaração de guerra, Portugal foi invadido”²⁰. Espanha tinha tido esta preocupação – continuava – e tinha optado

¹⁵ D. Pedro V (1927b)

¹⁶ Pereira (2008).

¹⁷ *Dois palavras...* (1860). Pimentel (1860b).

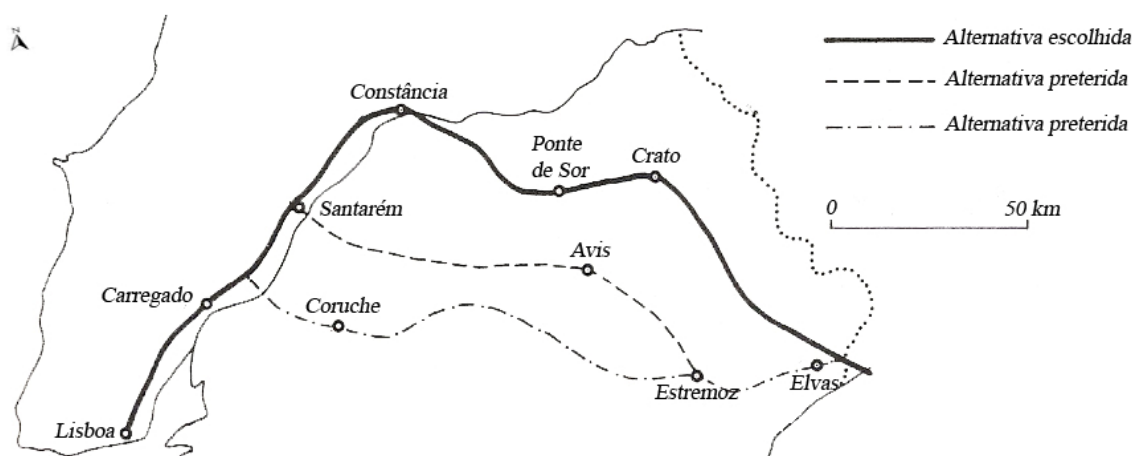
¹⁸ Herten et al. (2001): 110-111.

¹⁹ Diário de Lisboa (DL), sessões da câmara dos Pares de 17-2-1860, 183-184 e de 23-4-1860 a 25-4-1860, 446 a 467.

²⁰ DL, sessão da câmara dos Pares de 14-5-1866: 1588.

por uma bitola diferente dos seus vizinhos franceses. Na verdade, Espanha tinha escolhido uma bitola diferente da francesa, mas isto não se deveu a preocupações militares, mas sim a questões de ordem técnica (ligadas à potência e força de tracção das locomotivas e à orografia do reino), económicas (Espanha sempre pensou a sua rede para o tráfego interno) e práticas (1,67 m equivaliam exactamente a 6 pés castelhanos)²¹. Em todo o caso, era sempre possível usar esta escolha como argumento de cariz militar. Quanto à directriz, deveria servir Estremoz e Elvas, começando em Cacilhas, o que seria positivo não só do ponto de vista militar, mas também do ponto de vista económico. Os exemplos do conflito entre a Itália e a Áustria e das linhas europeias passarem por praças de guerra levavam-no a clamar para que Elvas fosse ponto forçado do caminho-de-ferro de leste. Levaram-no ainda a sugerir outras soluções de directriz para o caso de se querer também fazer de Lisboa ponto terminal daquela via-férrea. Por fim, chamava a atenção para o facto de a parte final da rota traçada estar colocada paralelamente e muito próxima da fronteira.

Mapa 1. As directrizes possíveis para a linha de leste



Fonte: Alegria (1990): 251.

Em carta particular dirigida aos duques da Terceira (general e primeiro ministro à época) e de Saldanha (general e influente político), em ofícios ao parlamento e ao governo, em reunião com aqueles seus camaradas, com o engenheiro 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 de todos os modos fazer valer as suas preocupações²². Os dois militares, numa antecipação ao parecer da Comissão de Defesa do Reino (CDR) admitem a passagem por Elvas e alterações na ponte sobre o Tejo, mas no que concernia à bitola, rejeitam liminarmente invocando o obstáculo da baldeação na fronteira²³. O rei por seu lado aconselhava também a que “*não sacrifiquemos as condições da nossa prosperidade material a uma intelligencia acanhada das nossas necessidades militares*”²⁴. Sá da Bandeira estava em minoria.

O governo também não lhe prestava apoio. Não só pertencia a uma facção partidária oposta (Partido Regenerador, conservador), como não partilhava os receios de Sá da Bandeira, mostrando-se aliás pouco preocupado com a questão militar (pois nada de mais fácil havia do que sabotar a linha e parar a marcha de um comboio), dando mais importância ao valor e eficácia da diplomacia e ao

²¹ Artola (1978): 61 e ss. e 186-190. Comín Comín (1998), vol. 1: 56-61. Wais (1943): 151-158.

²² AHM. Visconde de Sá da Bandeira. [Requerimento ao Governo]. Div 3/20/23/44; Arquivo Particular de 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].

²³ AHM. Duque da Terceira. Duque de Saldanha. [Resposta a Sá da Bandeira]. Div 3/20/23/44; CDR. Parecer acerca da directriz do caminho de ferro de leste. FO 31/1/375/6.

²⁴ D. Pedro V (1927b): 181.

impacto que o caminho-de-ferro traria sobre a riqueza nacional. Era de resto a posição que um dos seus membros e futuro lider, Fontes Pereira de Melo, havia defendido onze anos num artigo da RM²⁵. De Espanha não se esperava senão amizade, podendo Portugal “entreter as mais amigáveis e intimas communicações com a Hespanha, sem desdizer dos nossos brios e nacionalidade, antes pelo contrario reforçando e assegurando estes nossos principios”²⁶. Quanto à desigualdade de bitolas, seria um grande obstáculo à integração de Portugal na Europa e “ao nosso commercio, á nossa industria, aos nossos meios de viajar, ao futuro do nosso caminho, ás nossas finanças até”²⁷. A posição do governo não diferia muito da tomada por Inglaterra, onde a questão militar se limitava à obrigação das companhias transportarem sem custos as tropas inglesas. Na melhor das hipóteses, os caminhos-de-ferro eram instrumentos para manter a ordem interna, não sendo o seu uso militar sequer considerado. Todavia, o exemplo inglês constituía na verdade mais uma excepção do que uma regra, pois nas grandes nações europeias a vertente militar era um factor decisivo na delineação da rede. Aliás, a guerra da Crimeia e a campanha de Itália mostraram à sociedade a importância do caminho-de-ferro no desfecho de conflitos²⁸.

Sá da Bandeira não pregava sozinho. Fora do parlamento, na RM, o capitão de caçadores Augusto Pimentel iniciava inadvertidamente uma discussão com o próprio rei D. Pedro V, que se cobria sob a capa do anonimato. Mostrando compartilhar 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”²⁹. O rei respondia fria e ponderadamente: um caminho-de-ferro era um mero instrumento de guerra tal como a artilharia; nunca seria nem a salvação, nem a perdição de um país. Racionalmente apontava ainda como era impossível armar e transportar em silêncio diplomático um exército por caminho-de-ferro em poucas horas³⁰.

De qualquer modo, Sá da Bandeira conseguiria fazer com que na câmara alta do parlamento – à qual pertencia – 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 conservadores 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 nacional³¹. Restava o cabralista (conservador, mas em oposição ao governo) D. Carlos de Mascarenhas que em todo o caso era só um membro da comissão. Sem apoios, a cruzada do visconde estava condenada ao fracasso. No parecer conjunto, 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 ainda investir pelo lado económico da questão, tentando demonstrar que as suas soluções beneficiavam essa vertente do acordo, em vão³². Apenas conseguiria fazer com que Elvas fosse ponto forçado, o que seria, de resto, mais tarde condenado do ponto de vista técnico e económico³³. Ao visconde e futuro marquês mais não restava que tentar

²⁵ Melo (1849).

²⁶ Diário da Câmara dos Deputados (DCD), 8-4-1859: 101 (José Estêvão).

²⁷ DCD, 27-3-1860: 302 (Fontes Pereira de Melo).

²⁸ Robbins (1965), cap. 14. Pereira (1932).

²⁹ Pimentel (1860a). Pimentel (1860b): 198.

³⁰ D. Pedro V (1927a).

³¹ DL, sessão da câmara dos Pares de 25-4-1860: 466.

³² DL, sessão da câmara dos Pares de 23-4-1860: 446-447

³³ Brandão (1878): 153-154.

minorar o que entendia ser um erro através da fortificação de Lisboa e de outros pontos estratégicos³⁴.

3. Que esperar dos caminhos-de-ferro e que precauções tomar em termos militares?

Ao longo do período estudado, as vantagens que eventualmente (felizmente, Portugal nunca teve de as confirmar na prática) se poderiam esperar do uso do caminho-de-ferro em tempos de conflito foram confirmadas. Os militares eram unânimes em reconhecer que graças às ferrovias (tanto as construídos para efeitos unicamente estratégicos como as de interesse geral) se transmitiam ordens (pelo telégrafo) de forma mais rápida; se acelerava o movimento de tropas, materiais e víveres (para reforço ou retirada), respondendo plenamente ao princípio militar de reunir num ponto estratégico uma força maior que a do inimigo; se evitava o desgaste físico dos soldados pelas deslocações a pé; se tornava possível conduzir as forças para onde fossem mais necessárias e concentrá-las em pontos estratégicos sem necessidade de as fraccionar, contribuindo para uma estratégia a um prazo mais curto³⁵.

O caminho-de-ferro veio reforçar o axioma segundo o qual a defesa de Portugal não se fazia na fronteira (dada a configuração geográfica rectangular do reino), mas sim concentradamente em torno de Lisboa (cuja perda consumaria a perda do reino). Deste modo, toda a zona entre os vales do Tejo e do Mondego, bem como toda a planície alentejana (por onde provavelmente se iniciaria um ataque) tornavam-se fulcrais. Em consequência, em termos de rede, a centralização em Lisboa era recomendada pelos militares. Daqui partiriam vias para a fronteira e cobrindo a costa nacional, todas elas ligadas por outros caminhos-de-ferro transversais, de modo a que houvesse mais do que uma linha a servir o esforço de defesa e para facilitar a retirada para a capital. A nível da linha individual, podia-se e devia-se tomar depois certas e determinadas precauções. A rede seria, de facto, construída para servir aquela centralização, mas por motivações económicas (aproveitar o porto da capital) e não militares³⁶.

Dever-se-ia ter também em conta os interesses económicos da nação. Uma rede puramente estratégica seria inexecutável, por incapacidade financeira do Estado, por falta de interesse das companhias privadas e também por em certa medida a vertente económica das linhas poder ser útil à sua gestão estratégica (as grandes povoações são também pontos estratégicos e as que mais recursos podem disponibilizar às tropas em movimento e as linhas comerciais tendem a percorrer o trajecto mais curto)³⁷.

Contudo, os interesses militares e privados não eram inteiramente coincidentes: às companhias interessaria o maior número de linhas possível e uma bitola igual à das nações vizinhas, mas aos estrategas não. Para que os caminhos-de-ferro não servissem mais ao invasor e satisfizessem

³⁴ Sá da Bandeira (1866): 4-5.

³⁵ AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4. AHM. Francisco 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. A. (1860).

³⁶ AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Descrição resumida dos trabalhos e estudos empreendidos. 31-3-1886. FP 46/1/847/2; Considerações geraes sobre a defeza do paiz. 31 de Março de 1886. Div 3/01/21/14: 1-3; António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5. A. (1860). Dias (1907).

³⁷ AHM. CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; António Rodrigues Ribeiro e Eduardo Alberto Leão Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5. A. (1860). D. Pedro V (1927b).

plenamente ao defensor, necessário se tornava tomar algumas medidas: em primeiro lugar era fulcral fazer passar a linha por pontos fortificados ou praças de guerra, proteger especialmente os cruzamentos, bifurcações e obras de arte e fazer com que servisse adequadamente as baterias, campos entrincheirados e os postos marítimos e terrestres; em segundo lugar, colocá-la ao abrigo de ataques de mar e do fogo da artilharia inimiga fronteiriça (em caso de linhas paralelas à fronteira ou ao mar); terceiro, as linhas deveriam ser construídas em via dupla (para possibilitar um maior movimento de comboios com toda a segurança) e com vias de resguardo (para ultrapassagens) suficientemente extensas, levando em linha de conta que os comboios militares eram, em regra, mais pesados que os comboios ordinários, mas exigiam altas velocidades e condições nas estações para rápidos embarques e desembarques, acampamento de tropas e reabastecimento de água potável (naturalmente o evoluir da tecnologia e da técnica permitiu também a redução da exigência em relação a condições de tracção, pois locomotivas mais potentes rebocavam mais material); quarto, os terminos internacionais deveriam ser feitos nas partes convexas da fronteira e em posição de boa defesa; quinto, um regulamento geral para uso militar dos caminhos-de-ferro (onde se garantisse às autoridades marciais o direito de se apropriar das linhas sempre que necessário, sobretudo em tempo de guerra, mas também em paz) deveria ser elaborado³⁸; finalmente, e mais importante, para alguns militares a bitola usada em Portugal deveria ser diferente da espanhola: “enquanto esta medida se não tomar, a segurança da nação e a estabilidade da corôa portugueza estarão expostas á mais perigosa das aggressões”, diria sem dúvidas Sá da Bandeira. No entanto nem todos concordavam com este princípio. Para outros oficiais, o essencial era que a bitola fosse igual dentro do reino, enquanto um terceiro grupo admitia bitola diferente somente nas linhas internacionais, desde que esta não fosse em via estreita (de 1 metro)³⁹.

Contra-argumentava-se que qualquer invasão por caminho-de-ferro seria detida com a mera sabotagem das linhas. No entanto, a inutilização das linhas tinha também a sua arte e saber, a que se dedicaram muitos militares nacionais. Um dos aspectos que estes estudiosos referiam era que a mera danificação das vias era uma solução de curta inteligência, uma vez que os caminhos-de-ferro eram muito caros e eram excelentes meios de defesa. Assim, tal medida só deveria ser empregue em último caso. Mas mesmo quando essa fosse a solução mais azada, haviam ainda determinados requisitos a seguir. Era imperioso que o corte na linha fosse feito de modo a que pudesse ser reparada facilmente pelo defensor, prevendo o caso de uma alteração repentina da sorte da guerra. Isso exigia que o dano fosse feito de modo a só poder ser consertada pelo exército defensor, o que se podia fazer retirando peças, mas numerando-as para depois a reparação ser mais lesta. Nestes casos os actos deveriam ser executados em rectas. Daí a necessidade de formar os corpos de exército nestas operações. No caso de a probabilidade de um contra-ataque ser remota, então uma destruição mais grave e nas curvas (de restauro mais complicado) era inevitável. Neste ponto, o ideal seria uma sabotagem tal que passasse despercebida ao inimigo. Um pequeno alargamento ou estreitamento ou a deformação pelo fogo da via seria pouco perceptível e traria consequências desastrosas ao invasor, com o descarrilamento de comboios e a perda de homens e material. Nas pontes, o afrouxamento em certas partes da estrutura seria suficiente para fazer cair um comboio,

³⁸ AHM. CCDR (3ª secção). [Defesa dos portos e das costas do Reino]. 22 de Abril de 1881. Div 3/01/14/18/16; CDL. Consulta ácerca do projecto da linha ferrêa entre a Torre de Belem e Cascaes. 23 de Julho de 1887. Div 3/20/27/11; António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.; Manuel José Esteves. Conferencia á cerca da Historia militar e processos a seguir para a defeza das vias ferreas. 15 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5; Curso de Estado Maior. 2º Ano. 9ª cadeira. Caminhos de ferro. 1898-1899. FP 25/3/306/5. RM, t. 9, n.ºs 7-12, pp. 381-604. A. (1860). Breyner (1868). Machado (1875): 7-8. Dias (1907).

³⁹ Sá da Bandeira, 1867: 7-8. A., 1860: 351 e ss. Machado, 1875: 7-8. Dias, 1907. RM, t. 9, n.ºs 7-12, pp. 381-604.. AHM. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 4 e ss.

mas até era possível não fazer absolutamente nada, pois a prudência do inimigo à passagem de uma ponte obrigá-lo-ia ao seu exame e à conseqüente perda de tempo precioso para os barricados. De qualquer modo, construir as pontes com câmaras de fornos (caixas de pólvora enterradas) para facilitar a sua demolição era sempre uma precaução assisada, se bem que o uso desse trunfo tivesse de ser muito bem ponderado. Na linha da Beira Baixa por exemplo, a destruição de uma hipotética ponte sobre o Tejo em Ródão poria Lisboa a salvo do inimigo que invadisse por aquela província, mas por outro lado esse mesmo acto impediria o reforço ou retirada de tropas lusas. Quanto aos túneis, só deveriam ser demolidos em situações extremas, bastando na maioria dos casos o seu entulhamento, o mesmo acontecendo com as trincheiras. Importante era não deixar material de reparação nem um caminho ordinário que facilitasse à marcha do inimigo.⁴⁰

4. Depois da linha de leste

Entretanto, na Europa e no mundo, os caminhos-de-ferro iam-se tornando cada vez mais um valioso trunfo na decisão da sorte da guerra: na guerra civil americana revelara-se de grande importância em virtude das grandes distâncias que as tropas necessitavam vencer e os prussianos contariam com eles nas vitórias sobre a Dinamarca (1864) e sobre a Áustria (1866). No plano ferroviário espanhol de 1867, “por lo que concernía a los intereses estratégicos del país, muchas de las líneas planteadas favorecían las condiciones defensivas facilitando los movimientos y concentración de los recursos militares y la entrada de los auxilios, que pudieran recibirse a través de los puertos”⁴¹. Mais determinante seria a vitória prussiana sobre a França (1870-1871), que mostraria claramente o partido que se podia retirar dos caminhos-de-ferro na guerra quando a sua disposição e o seu uso eram preparados antecipadamente. A guerra mostrara a insuficiência de instalações, equipamentos e organização da rede francesa do ponto de vista da articulação entre estratégia militar e condições de exploração da via (em 1867, Niel, o ministro da Guerra, esforçara-se por actualizar os regulamentos, mas morreu entretanto e o seu sucessor Leboeuf descura esse assunto). A partir deste conflito as nações começaram a tomar medidas para agilizar a mobilização de tropas em caminhos-de-ferro, bem como a sua construção e reparação⁴².

Acompanhando o evoluir da situação internacional, o argumento militar ia-se também introduzindo na discussão das linhas em Portugal, embora a construção de caminhos-de-ferro tenha paralisado nos anos após a abertura das linhas de norte e leste por motivos de política económica e financeira⁴³.

Na discussão sobre a linha do Minho (entre o Porto e Tuy, com ramal para Braga), por exemplo, Pereira da Cunha argumentava em favor deste caminho-de-ferro com a praça de Valença que a protegeria de qualquer investida externa⁴⁴. Sá da Bandeira, perdida a batalha parlamentar da linha de leste, preparava com antecedência outras discussões, chamando prematuramente a atenção para a necessidade de construir a linha da Beira Baixa pela margem direita do Tejo por conveniência

⁴⁰ AHM. CDL. Parecer sobre o caminho de ferro da Beira Baixa debaixo do ponto de vista da sua influencia sobre a defesa de Lisboa. Sem data. Div 3/20/38/1; António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 47 e ss; Manuel José Esteves – Conferencia á cerca da Historia militar e processos a seguir para a defeza das vias ferreas. 15 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58; Ernesto Augusto da Silva Pereira. Conferencia militar sobre destruição das vias ferreas realizada em 24 de fevereiro de 1894. 24 de Fevereiro de 1894. Div 3/5/9/36/58. Pimentel (1865).

⁴¹ Artola (1978): 120.

⁴² Breyner (1886). Caron (1997-2005), vol. 1: 417-426. Esteves (1915a). Guillemin (1867). Robbins (1965), cap. 14. Pereira (1932).

⁴³ Pereira (2012). Vieira (1983).

⁴⁴ DL, sessão da câmara dos deputados de 9-3-1864: 734-736.

militar⁴⁵. Fora do parlamento era novamente acompanhado por Augusto Pimentel. No hemiciclo, adiantavam-se sugestões para construir as linhas do Minho, Douro e Beira Alta e o então major alertava para o erro crasso que seria levar estas duas últimas linhas à fronteira, abrindo dois vectores de invasão⁴⁶. Durante a guerra franco-prussiana, António de Melo Breyner proporia ao governo liderado por Saldanha a necessidade de submeter todos os caminhos-de-ferro a condições de boa defesa e de se preparar o exército para o uso e destruição dos caminhos-de-ferro, mas aquele executivo cairia antes de a proposta poder ser sequer considerada⁴⁷.

Na década de 1870, quando se retomaram a construção ferroviária e o debate, os militares voltaram a movimentar-se no sentido de que esse alargamento da rede obedecesse a preceitos estratégicos mínimos, confiantes que com os recentes desenvolvimentos bélicos na Europa conseguiriam obter um maior sucesso que Sá da Bandeira anos antes. Entre os militares as preocupações eram evidentes. O miliciano e membro do Partido Regenerador, Avelar Machado, alertava aos seus correligionários no governo: “temos construído e continuamos a construir caminhos de ferro á toa; ou, diremos melhor, subordinados unicamente ás conveniencias partidarias; e ninguem se preocupa, sequer, dos males incalculaveis, que isso accarreta, augmentando o imposto, defraudando a riqueza publica, difficultando a defesa do territorio, e compromettendo por consequencia a nossa autonomia”⁴⁸.

Em abono da verdade, é nesta altura que se generaliza a obrigatoriedade de submeter os projectos definitivos dos contratos ferroviários ao crivo do ministério da Guerra. No entanto, não foi por isso que algumas decisões contrárias à estratégia militar se deixaram de tomar. O ramal de Cáceres (adjudicado em 1877 com início em Torre das Vargens na linha de leste e término na fronteira), que deveria corrigir o longo desvio que a linha de leste oferecia na ligação a Madrid, abriu o Alentejo a uma invasão estrangeira ao evitar a passagem pela praça de Elvas; a chegada a Valença (estudada em finais da década de 1870) fez-se paralela à fronteira (não constando que o ministério da Guerra tenha sido ouvido como sugeria a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (JCOMPM))⁴⁹; a linha da Beira Alta (adjudicada em 1878) afastou-se da praça de Almeida para cruzar a fronteira em Vilar Formoso (embora fosse naturalmente defensável por atravessar uma zona acidentada que obrigara à construção de muitas obras de arte⁵⁰); a linha da Beira Baixa adjudicada em 1883 para alguns militares era um erro do ponto de vista militar, mas outros viam-na como um tremendo auxiliar da defesa; no norte, duas ligações que se bifurcavam em território espanhol cruzavam a fronteira portuguesa muito próximas entre si (em Barca de Alva e Vilar Formoso). Na Associação de Engenheiros Civis Portugueses (AECV), que na segunda metade da década de 1870 foi palco para uma discussão sobre o plano geral de rede, as considerações estratégicas, se não foram eliminadas, foram subjugadas às considerações económicas, apesar dos pedidos de alguns engenheiros militares. Não só a maioria deles estava destreinado, como a associação era de engenheiros *civis*⁵¹. Poder-se-ia argumentar que o espectro da guerra se afastara ou que os caminhos-de-ferro já não eram um elemento fulcral da estratégia militar, mas não era isso que atestavam os conflitos russo-turco (1877-1878) ou anglo-boer (1880-1881)⁵².

⁴⁵ DL, sessão da câmara dos Pares de 11-12-1865 e 23-12-1865: 2846-2847 e 3004-3005.

⁴⁶ Pimentel (1865).

⁴⁷ Breyner (1870).

⁴⁸ Machado (1875): 69.

⁴⁹ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. JCOMPM. Cx. 19 (1875-1876), parecer 6733 (5-8-1875).

⁵⁰ Machado (1879).

⁵¹ Pereira (2011a).

⁵² Veiga (1895).

Mapa 2. Ramal de Cáceres



Fonte: Alegria (1990). Artola (1978).

Mapa 3. Linha do Minho



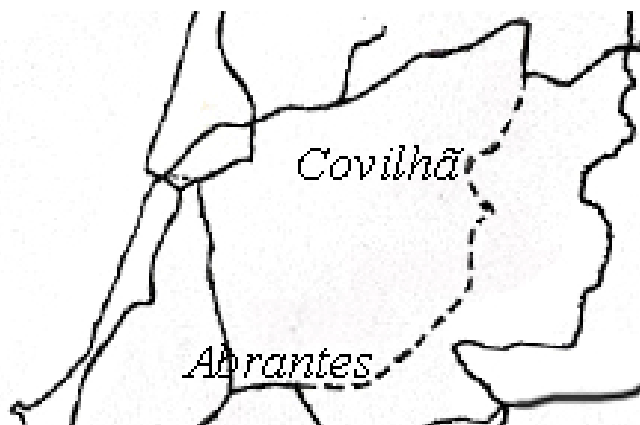
Fonte: Alegria (1990).

Mapa 4. Linhas do Douro e da Beira Alta e suas ligações a Salamanca



Fonte: Alegria (1990). Artola (1978).

Mapa 5. Linha da Beira Baixa



Fonte: Alegria (1990)

Na década de 1880, tomam-se algumas medidas para otimizar a gestão militar dos caminhos-de-ferro em caso de guerra (quer ao nível da construção, quer da exploração), mas a partir de finais dessa década a concessão de novas linhas é paralisada e até lá mais nenhuma via internacional é adjudicada. Quando em 1898-1899, se inicia o processo de retoma do investimento através do complemento das linhas públicas (Minho e Douro no norte e sul e sueste no Alentejo), a lei postula claramente a necessidade de se ouvirem as instâncias militares antes de decretar a construção de qualquer linha. Contudo e uma vez que as linhas internacionais não faziam parte dos objectivos da política ferroviária de então, os receios não eram tão grandes. Apesar disto, os próprios engenheiros que delinearão a rede do ponto de vista técnico e económico tiveram esta preocupação, advertindo para a necessidade de a sul do Tejo não se construírem mais linhas internacionais e fazer a ligação entre as redes a norte e sul daquele rio o mais afastado possível da fronteira⁵³.

5. O argumento militar como arma de arremesso político

Em virtude daqueles erros estratégicos (que mostravam que a audição do ministério da Guerra não garantia nada) e por se ter apercebido que era um bom motivo para atacar o governo, a questão militar instalou-se no parlamento. Curiosamente, as hostilidades começariam no início da década de 1880 com a linha entre Lisboa e Pombal (na linha do norte), que não era transnacional, mas que atravessava as míticas linhas de Torres (importantes durante as Invasões Francesas) e servia Lisboa. Era uma via há muito sugerida ao governo e defendida por alguns engenheiros da AECP⁵⁴. Em 1879, é mesmo incluída numa proposta de lei apresentada pelo governo regenerador, que deveria fixar com força de lei a rede geral nacional⁵⁵. Caindo o governo e a proposta, aquele caminho-de-ferro é novamente apresentado ao parlamento pelo novo executivo (do Partido Progressista), que é violentamente atacado pela oposição. Nas várias críticas incluíam-se razões de ordem militar ligadas ao término escolhido. Na câmara dos deputados, até parlamentares sem formação marcial entravam na discussão para dificultar a concessão da linha. Apesar dos obstáculos, o governo dispunha ali de maioria pelo que conseguiu aprovar a proposta. Já nos Pares a tarefa afigurava-se mais difícil. Mesmo apoiantes do governo, aos quais se juntavam alguns independentes, insistiam na necessidade de a comissão de Guerra ser ouvida antes da discussão do contrato propriamente dito⁵⁶. Fora do hemiciclo, portaria de 10-4-1880 nomeia uma comissão (composta por Domingos

⁵³ Portugal (1899).

⁵⁴ Pereira (2011a).

⁵⁵ DCD, 7-2-1879: 345-353. Alegria (1990): 287.

⁵⁶ DCD, 17-3-1880 a 24-4-1880: 951 a 1604. DCDPR, 30-4-1880: 495-501.

Pinheiro Borges e Carlos Roma du Bocage sob a presidência do visconde de São Januário, a quem seria adido, por portaria de 21-10-1880, Sebastião Custódio de Sousa Teles) para apreciar a questão⁵⁷. No final não havia consenso, o que não surpreende, pois tudo dependia da forma como a eventual invasão era antevista⁵⁸. É legítimo também supor que as políticas partidárias pesaram no desempenho da comissão, pois Bocage era regenerador ao passo que Pinheiro Borges e o visconde de São Januário eram progressistas.

Meses depois, quando os regeneradores regressam ao poder, retomam o projecto criticado, alterando o início da linha (da estação central de Lisboa passava para os arredores da capital em Alcântara) e o entroncamento na linha do norte (para Alfarelos), incluindo uma ligação à Figueira da Foz. Mais uma vez a discussão azedou, por motivos militares, entre outros. Qualquer argumentação era válida e tinha os seus prós e contras, dependendo dos pressupostos assumidos. Se o entroncamento em Pombal, por exemplo, nunca ficaria bem defendido, o entroncamento a norte do Mondego seria desastroso para Lisboa se caísse nas mãos do inimigo, que ficaria com uma linha para marchar sobre a capital evitando Coimbra. Por outro lado, a união de linhas em Pombal garantiria um reforço em duplicado a Coimbra, mas não permitia um auxílio mais a norte em caso de corte da linha de norte ou em caso de tomada de Coimbra. O mais tarde denominado caminho-de-ferro de oeste acabaria por ser construído de acordo com a vontade regeneradora, servindo a Figueira e com entroncamento em Alfarelos⁵⁹.

Com a linha de Cascais, adjudicada à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP), passar-se-ia o mesmo. Tal como para a linha de oeste, nem todos viam nesta via uma ameaça à defesa. Ela era aprovada e sugerida por muitos dos engenheiros que arriscaram uma opinião sobre a rede geral na AECF na década de 1870⁶⁰. O governo de então só via nela interesse turístico, afirmando ser preferível adoptar condições de defesa quando estas fossem necessárias, “de maneira que se os hespanhoes desembarcassem em Cascaes para tomar Lisboa, bradavamos nós de cá: «espere lá sr. inimigo, até que nos ponhamos em condições de defeza este nosso caminho de ferro de recreio»”⁶¹, ironizava Câmara Leme. Neste caso, tais críticas tinham pouca razão de ser. Era uma via-férrea que pela sua extensão (cerca de 30 quilómetros) era completamente inócua do ponto de vista militar. Um caminho-de-ferro só tinha impacto se servisse grandes distâncias. Caso contrário, mais valia percorrer a distância a pé, dado o tempo que se demorava a embarcar e a desembarcar tropas, cavalos e material⁶².

Um ano depois discutia-se a linha litoral do Algarve. Do ponto de vista estratégico uma invasão pelo extremo sul do reino era mais que improvável, mas isto não impediu o advogado e alta figura do Partido Regenerador Hintze Ribeiro de invocar as insuficiências militares do caminho-de-ferro para censurar a decisão do governo progressista. Estes defendiam-se, lembrando os erros maiores

⁵⁷ Colecção das Ordens do Exército, 1880: 115 e 394.

⁵⁸ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10-4-1880 – Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal, div. 3/20/25/29. Carlos Roma du Bocage – Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881, div. 3/20/25/29. Comissão nomeada por portaria de 10-4-1880 – Exposição apresentada pela maioria sobre o estudo militar comparativo entre o caminho de ferro de Lisboa por Torres Vedras ao Pombal, e aquelle cujo traçado seguisse de Lisboa por Torres Vedras á Figueira, div. 3/20/25/29. Domingos Pinheiro Borges – [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal], div. 3/20/25/29.

⁵⁹ DCD, 10-3-1882 a 18-3-1882: 660 a 800. Trigo (2003).

⁶⁰ Pereira (2011a).

⁶¹ DCDPR, 10-2-1888: 212.

⁶² 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; Fundo Particular Vitoriano José César (FPVJC). Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5. Armand (1963): 68.

dos seus opositores partidários, como Cáceres (que foi negociado quando Fontes estava no poder) ou a linha de leste⁶³.

O uso político da questão militar dos caminhos-de-ferro durante o debate parlamentar fica também bem demonstrado pelo facto de os tribunos não recearem falar publicamente das formas de invasão. Em muitas discussões, enumeravam-se pontos fracos, melhores vectores de ofensiva e estratégias a tomar pelo inimigo, que depois eram transcritos e divulgados através dos diários das câmaras. Por seu lado, os militares (sobretudo os que não eram da arma de engenharia) não rejeitavam a discussão, pois era uma forma de mostrar o seu valor no processo de construção de caminhos-de-ferro.

Os engenheiros no ministério das Obras Públicas podiam ter desempenhado um papel conciliador nesta matéria, contudo estes corpos consultivos raramente opinavam sobre questões do foro militar, muito embora estivessem para tal habilitados, pois a maioria dos seus membros tinha formação na área. Na melhor das hipóteses passavam a responsabilidade para o ministério da Guerra ou optavam pelo silêncio que na maior parte das vezes era interpretado como concordância em relação ao projecto em questão. De qualquer modo, mesmo que tivessem optado por um papel mais interventivo, o resultado final não seria muito diferente, porque nem em obras públicas de carácter civil aqueles corpos conseguiam gerar unanimidade e condicionar as decisões do governo. No ministério apenas se reuniam dez a quinze engenheiros enquanto que, por exemplo, na AECP se reuniam dezenas com muitas opiniões diferentes.

6. Saber usar as linhas durante a guerra

Tão importante como construir uma rede que tivesse em conta considerações do ponto de vista estratégico era treinar e preparar os soldados para a sua utilização. O primeiro regulamento de transporte de pessoal e material de guerra data de 1866. Apesar de ser bastante minucioso, demonstrava também a natural inexperiência do exército nacional na sua relação com o caminho-de-ferro, incentivando-o a viajar de comboio e preceituando, por exemplo, que “logoque a tropa estiver embarcada, é absolutamente prohibido deitar a cabeça e os braços de fóra”; ou que “as praças que acompanharem os cavallos (...) a todos os sylvos da locomotiva terão o cuidado de os afagar para que se não espantem”⁶⁴.

Como vimos, após a vitória dos prussianos sobre os franceses, devida em boa parte a uma mais eficaz utilização dos caminhos-de-ferro, as nações europeias começaram a preocupar-se mais com este aspecto. Segundo o militar português Fernando Serpa Pimentel (o grande mentor desta reforma em Portugal), Alemanha, França, Áustria, Rússia, Espanha, Itália, Bélgica (se bem que, segundo Herten, este país não tivesse nenhuma secção de tropas especializadas em transporte ferroviário⁶⁵) e Inglaterra tinham caminhado nessa direcção e procurado aperfeiçoar a relação entre manobras militares e ferrovias, dotando os exércitos do material necessário à sua prática, colocando oficiais nas direcções das companhias ferroviárias e construindo linhas exclusivamente militares. No caso francês, as leis de 24-7-1873 e 3-7-1877 obrigavam as companhias a colocar à disposição do governo as suas infra-estruturas em caso de guerra. Formavam ainda comissões para estudar os aspectos militares dos caminhos-de-ferro e preparar em paz os procedimentos de mobilização para a

⁶³ Diário dos Dignos Pares do Reino (DDPR), 6-4-1888: 521; 23-4-1888: 614-616 e 630-632.

⁶⁴ Colecção Oficial de Legislação Portuguesa (COLP), 1866: 416-419

⁶⁵ Herten et al. (2001): 136-137.

guerra. Em Portugal essa necessidade era ainda mais sentida por parte dos militares, uma vez que, como vimos, eles entendiam que a construção da rede não tinha atendido a preceitos estratégicos⁶⁶. Em 1884, toma-se em Portugal uma medida para conciliar defesa com caminho-de-ferro, através da reforma do exército, que atribuiu à arma de engenharia responsabilidades sobre a edificação, reparação e destruição em campanha de vias de comunicação (capítulo V)⁶⁷. Em 1886, é concedido um parque à companhia militar dos caminhos-de-ferro para que esta pudesse desenvolver as suas competências⁶⁸. Ainda neste ano é criado um regulamento para o uso militar das linhas-féreas privadas e do Estado. Entre outras coisas, obrigava os ministérios da Guerra e Obras Públicas a enviar para as direcções daquelas linhas um certo número de praças da companhia dos caminhos-de-ferro do regimento de engenharia para praticar a construção, reparação e exploração de vias-féreas, definindo determinados critérios de selecção (preferencialmente saber ler, escrever e contar e possuir experiência de serralharia ou ferraria) e fixando disposições típicas da hierarquia militar⁶⁹. Antes, em 7-7-1886, o alvará que concedera à CRCFP a linha de cintura de Lisboa (via que circundava os limites da capital desde Santa Apolónia até Alcântara) colocava várias obrigações de cariz militar: a facilitação do uso da via à companhia militar dos caminhos-de-ferro para treino; a admissão para escola prática do pessoal dessa companhia militar, bem como o seu pagamento a partir do momento em que alcançassem conhecimentos suficientes; a entrega da exploração da linha à companhia militar assim que esta estivesse habilitada para tal; necessidade de construir a estação do Campo Pequeno obedecendo a preceitos estratégicos; além das costumeiras reduções no transporte de material e pessoal do exército. No ano seguinte, a adjudicação das linhas urbana (desde a Estação do Rossio até à linha de cintura em Campolide) e marginal (de Santa Apolónia a Alcântara Cascais) à mesma companhia impôs iguais obrigações. A CRCFP teria de admitir pessoal para treino e entregar a exploração da secção entre Santa Apolónia e Caxias assim que os militares estivessem habilitados para tal. Pedia-se à CRCFP que auxiliasse “com o seu patriotismo, no que não lhe cause prejuízo e offensa dos legitimis interesses, as instituições tendentes a assegurar as melhores condições defensivas do paiz”⁷⁰. Finalmente se respondia à precisão de se dar treino em tempos de paz a homens destinados a executar serviços ferroviários em tempos de guerra, que o pessoal civil não estava habilitado a fazer. Para alguns militares, o pessoal da CRCFP não era incompetente para a função, mas faltava-lhe instrução militar⁷¹.

O esforço de regulamentar a relação entre caminhos-de-ferro e guerra continuou nos meses seguintes. Por decreto de 7-3-1888 e por se entender “da mais alta conveniencia o estudo de todas as vias de comunicação e em especial das linhas ferreas, cujo traçado e aproveitamento influe de uma maneira decisiva no resultado das campanhas” é criada a Comissão Superior de Guerra (CSG). Tinha como função, entre outras, preparar durante a paz os regulamentos e medidas a usar nos caminhos-de-ferro em tempos de guerra. Dispunha de uma secção unicamente dedicada às comunicações (apreciaria os caminhos-de-ferro em termos de traçado, condições de tracção, estações, etc., elaboraria regulamentos e convenções com as companhias ferroviárias e treinaria a organização militar dos caminhos-de-ferro e o emprego do telégrafo civil em campanha), onde se juntariam não só autoridades militares, mas também representantes das companhias ferroviárias

⁶⁶ AHM. Legação de Sua Majestade Fidelíssima em Itália – [Relatório sobre o estado militar das vias férreas em Itália]. Div 3/50/13/4; FPVJC. Apontamentos sobre o emprego dos caminhos de ferro na guerra. Sem data (posterior a 1906). FP 25/3/306/5. DDP, 10-3-1883: 173-176 (Vaz Preto). Breyner (1886). Pimentel (1886). Pimentel (1894). Gazeta dos Caminhos de Ferro (GCF), a. 28, n.º 652, pp. 53-54.

⁶⁷ COLP, 1884: 444.

⁶⁸ Pimentel (1886).

⁶⁹ COLP, 1886: 347-349. COE, 1886: 831-836. Ferreira (1886).

⁷⁰ COLP, 1886: 347-349; 1887: 181.

⁷¹ AHM. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 50 e ss.

cujas linhas fossem de relevo para a defesa⁷². Até final do século a concessão de novas linhas esteve congelada por falta de capacidade financeira da CRCFP, a principal companhia ferroviária em Portugal, e do Estado para subsidiar novas construções. A CSG apenas interveio na discussão da linha que ligava as redes a norte e sul do Tejo entre Vendas Novas e Santarém⁷³.

Para lá destas regras e discussões, a intervenção do Estado limitava-se a obrigar as companhias a facilitarem o transporte de material e pessoal oficial de guerra em serviço (recorrente em todos os caminhos-de-ferro subvencionados). Em 1889, essa isenção é alargada ao transporte em lazer, aos não-oficiais e aos oficiais da marinha. A justificação para esta medida era fomentar as viagens dos militares pelo país para que o pudessem conhecer melhor e avaliar o seu potencial defensivo, facilitar as visitas às suas terras de naturalidade e, no caso dos marinheiros, difundir entre a população informações sobre as colónias (portaria de 6-3-1889 e decretos de 24-4-1889 e 9-5-1889)⁷⁴.

Estas medidas não eram suficientes para alguns, pelo que a contestação à vertente militar das linhas foi constante. Por muitos decretos que se aprovassem, a rede não se alteraria e os seus defeitos defensivos não se apagariam como que por magia. Por outro lado, era sempre um óptimo argumento para atacar o governo.

7. Resultado final da rede: que contributo dos militares?

Na década de 1880, grande parte da rede estava feita. Mal ou bem, era com ela que os militares e os civis tinham de lidar. A única medida que se podia tomar era não cometer mais erros ou tentar corrigir os que se haviam feito. Foram assim surgindo relatórios do ponto da situação e pareceres para a sua melhoria. Em termos gerais, a avaliação que se fazia não era de todo positiva: na linha do norte, os declives acima dos 10 milímetros a partir do Entroncamento dificultavam a formação de grandes comboios militares; a linha de leste estava batida pela margem esquerda do Tejo, a sua travessia sobre o rio e daqui até Elvas estava completamente desprotegida e na aproximação a Elvas caminhava paralelamente à fronteira numa distância de 6 quilómetros; a norte, duas linhas cruzavam a fronteira muito próximas entre si bifurcando-se em Espanha; o Alentejo ainda mais desabrigado tinha ficado com o ramal de Cáceres (que não tinha o menor acidente geográfico de protecção); a Beira Alta estava também em condições de vulnerabilidade; por fim, muitas pontes não permitiam o trânsito a pé nem de veículos⁷⁵.

Nem tudo era negativo nem consensual: a linha do norte era de uma grande utilidade por ligar as duas mais importantes cidades nacionais, servia e estava protegida por Tancos, Coimbra, Serra do Pilar e Aveiro; as linhas de sul e sueste eram também de relevo militar, muito embora a sua desconexão com Espanha e com Lisboa tornasse improvável o seu uso pelo invasor (o que porém não devia invalidar a criação de uma zona de segurança na península de Setúbal para impedir um bombardeamento a partir de Almada); a linha do Minho estava protegida em parte por Valença e impedia um desembarque pelo litoral, enquanto se mantivesse na posse dos portugueses; o mesmo

⁷² COLP, 1888: 100-101.

⁷³ AHM. CSG. Parecer sobre o projecto de caminho de ferro de Vendas Novas a Santarém. Div 3/20/27/18.

⁷⁴ Fino (1883-1903), vol. 3: 34-39.

⁷⁵ Arquivo Histórico Diplomático. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mç. 5, ofs. de 8-12-1878 e 20-12-1878. AHM. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1; CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Domingos Pinheiro Borges. [Exposição sobre os relatórios da maioria e minoria sobre o estudo militar do caminho-de-ferro de Lisboa a Pombal]. Div 3/20/25/29; DCD, 12-5-1879: 1666. DDP, 17-6-1882: 891 e ss. AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876), 4-3-1876. Costa (1878). Pais (1878).

papel desempenhava a linha do oeste, que, além disso, servia as linhas de defesa da capital de forma independente em relação à linha do norte, contava com uma boa ligação a Coimbra pela margem correcta do rio em termos militares, descongestionava Santa Apolónia e encontrava-se sempre bem batida pelas defesas portuguesas⁷⁶.

As soluções práticas (em termos de construção de linhas) que entretanto iam sendo apresentadas para minorar aqueles defeitos eram variadas. Três reuniam maior unanimidade: a linha que circundava Lisboa (que foi realmente construída no século XIX excepto a secção entre Santa Apolónia e o Cais do Sodré), a ligação entre as redes de norte e sul (só assente no início do século XX) e sobretudo o caminho-de-ferro paralelo à fronteira pelo interior do país desde a linha de leste até Trás-os-Montes (construído somente entre a linha de leste e a linha da Beira Alta – a linha da Beira Baixa). Este último teria o condão de corrigir em parte os defeitos das linhas de leste, Cáceres e para alguns também da Beira Alta, desde que se afastasse o mais possível do Tejo e da fronteira. Por outro lado, *taparia* a zona central do país entre a Beira e o Alentejo⁷⁷. No entanto, a sua execução deixou muito a desejar, sendo mesmo criticada por alguns militares do final do século XIX e no século XX: a sua directriz estrategicamente era perniciosa, não se afastava o suficiente do Tejo nem estava a salvo na posição de Ródão. Para Folque a mera existência da linha da Beira Baixa tinha mesmo facilitado a invasão, retomando um parecer da CDL de anos antes e que ocasionara uma situação caricata no parlamento⁷⁸. Confrontado com esta conclusão pela boca de Hintze Ribeiro (ministro das Obras Públicas), Vaz Preto, um cacique de Castelo Branco e estrénuo defensor deste caminho-de-ferro, explodiria com o notável *“amor e consideração que s. ex.^a tem por aquella provincia; é a unica que quer salvar da invasão estrangeira; as outras não se lhe importa, pois deseja que tenha caminhos de ferro, e sacrifica-as até propondo-os em duplicado [na Estremadura portuguesa]!!! Quer que a Beira Baixa somente seja o palladio das liberdades portuguesas, quer que ella desempenhe o nobre e grandioso papel das Asturias e, por isso, não acha conveniente que se faça ali nenhuma linha ferrea!! Creio que se, effectivamente, nós tivéssemos a infelicidade de uma invasão estrangeira e a Beira Baixa tivesse que representar o papel das Asturias hespanholas, ali se encontrariam nas escarpadas serras, nas suas alcantiladas penedias, em defeza da patria, todos aquelles em cujas veias corre ainda puro sangue portuguez; mas jamais lá se descobriria um só dos que querem fazer e subsidiar caminhos de ferro no territorio espanhol [as linhas de Barca de Alva e Vilar Formoso a Salamanca, financiadas com dinheiro português]!”*⁷⁹. Além destas linhas, outras foram ainda sugeridas pela sua valia militar: no oeste, ligações que seguissem paralelamente as linhas defensivas (de Santarém às Caldas, Óbidos

⁷⁶ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal. Div 3/20/25/29; CDL. Consulta acerca do caminho de ferro de Torres Vedras. Abril de 1882. Div 3/20/38/4; Considerações geraes sobre a defeza do paiz. 31 de Março de 1886. Div 3/01/21/14: 20; António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1.

⁷⁷ AHM. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Relatório para o estudo militar do caminho de ferro de Lisboa ao Pombal. Div 3/20/25/29. Carlos Roma do Bocage. Parecer em separado apresentado em sessão de 10 de Janeiro de 1881 e aditamento ao mesmo parecer apresentado em sessão de 21 de Janeiro de 1881. Div 3/20/25/29. Comissão nomeada por portaria de 10 de Abril de 1880. Exposição apresentada pela maioria sobre o estudo militar comparativo entre o caminho de ferro de Lisboa por Torres Vedras ao Pombal, e aquelle cujo traçado seguisse de Lisboa por Torres Vedras á Figueira. Div 3/20/25/29. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1: 14 e ss. AHMOP. JCOPM. Cx. 25 (1883), parecer 10307 (9-1-1883). Brandão (1878). Sarmiento (1878). Pais (1878). Pais (1882): 91 e ss.

⁷⁸ AHM. CDL. Parecer sobre o caminho de ferro da Beira Baixa debaixo do ponto de vista da sua influencia sobre a defeza de Lisboa. Sem data. Div 3/20/38/1; FVPVJC. Reconhecimento da Linha da Beira Baixa. 1901. FP 25/3/306/5; 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. Folque (1899).

⁷⁹ DCDPR, 12-4-1882: 344.

ou Peniche ou de Alhandra a Torres Vedras); em Setúbal a ligação ao Sado⁸⁰. Nenhuma destas seria feita em Oitocentos.

Em suma, apesar dos receios demonstrados por alguns militares, a rede seria em grande medida construída sem os ter em consideração. Alguns oficiais chegavam ao ponto de afirmar que as condições estratégicas nunca foram atendidas no traçado de muitas linhas (o que não era inteiramente verdade), casos havendo em que mais pareciam beneficiar o inimigo (o que era um exagero)⁸¹. Mas é uma realidade que na construção da malha férrea portuguesa outros factores, que não os militares, foram tidos em conta.

8. Conclusão

Como seria de esperar a construção de caminhos-de-ferro sobressaltou as instâncias militares portuguesas, já que as alterações que a velocidade e a capacidade de transporte dos comboios trouxeram à arte da guerra não eram desconhecidas das tropas lusas. As maiores preocupações surgiram após a contratação de um espanhol para a construção e exploração de uma linha entre os dois países, mas mais do que a nacionalidade do empreiteiro, pesou nesta apreensão a maior certeza de a linha estar pronta a breve trecho.

Ao longo das décadas seguintes, a discussão intensificou-se. Entre si os militares discutiam sobre quais as condições que uma determinada linha ou a rede geral deveria possuir para ser útil ou pelo menos não ser pernicioso para a defesa. Deste modo, ao mesmo tempo que serviam o país, imiscuíam-se também no debate sobre a instalação de caminhos-de-ferro, o maior instrumento e símbolo do progresso na altura, em Portugal. Ainda se tentou levar esta questão para o seio da engenharia civil, mas a maior parte destes homens (sobretudo os que trabalham como consultores do ministério das Obras Públicas) preferiram abster-se da discussão e manter-se concentrados nos aspectos técnicos da construção e nas implicações económicas das directrizes das linhas.

Entre os oficiais nunca se gerou consenso. Era impossível atingir uma unanimidade em relação à directriz de uma certa linha (quanto mais a um conjunto de vias organizadas numa malha), pois tudo dependia da forma como a invasão se processasse, da capacidade do exército nacional em defender determinadas posições e das decisões do próprio inimigo. Apenas em dois aspectos havia concordância: em caso de invasão, o objectivo do exército português deveria ser defender Lisboa; a rede deveria servir este objectivo de defesa e não o ataque ou o contra-ataque. O consenso esgotava-se aqui. Para isto contribuiu também a política. Alguns militares estavam ligados a partidos políticos e muitas vezes esta ligação sobrepunha-se na discussão. Não se pode dizer que se colocava as agendas partidárias à frente dos deveres ou das regras marciais, porque, como vimos, para qualquer posição havia uma justificação plausível.

Isto fez com que no parlamento rapidamente esta questão se tornasse um argumento para atacar os governos. Na discussão de algumas linhas, até homens sem formação militar brandiam estes argumentos e de facto pelo menos por uma ocasião um governo caiu após o seu insucesso em fazer aprovar uma linha que levantava muitas dúvidas do ponto de vista militar (entre outras razões, quer para a linha quer para a queda do executivo).

Ao longo de 40 anos de discussão (tempo que demorou a construção dos principais galhos da árvore ferroviária nacional) a questão militar dos caminhos-de-ferro foi muito debatida, mas limitado foi o

⁸⁰ Brandão (1878). Sarmiento (1878). AHM. António Ribeiro e Eduardo Marrecas Ferreira. Caminhos de Ferro. Reconhecimento da linha do norte de Lisboa ao Porto. Campanha de 1886. Div 3/20/35/1.

⁸¹ Esteves (1925).

seu impacto sobre a rede final. Esta ostentava muitos erros estratégicos que podiam pôr em causa o sistema defensivo do reino em caso de invasão. Nestas décadas, conclui-se que os aspectos militares na construção ferroviária (na exploração, tomaram-se os princípios marciais mais em conta) não foram o factor que mais pesou na decisão dos governantes portugueses, que de facto não acreditavam na possibilidade de uma invasão tanto quando acreditavam no poder de desenvolvimento económico e comercial que os caminhos-de-ferro prometiam. O momento mais simbólico desta visão acontece em meados da década de 1880 com a linha de Cascais, cuja construção obrigou à demolição de alguns fortes, contando isto com o beneplácito do ministério da Guerra.

Esta questão não pode ser desligada do relacionamento diplomático com Espanha. Por muito que alguns teóricos desta matéria procurassem tornar anónimo o invasor, não se referindo directamente aos espanhóis, era estes que eles tinham em mente. No entanto, mesmo do lado de Espanha nunca se descobriram intenções bélicas contra Portugal, decorrendo este receio mais da tradição do que de demonstrações de agressividade. Assim, não foi a questão militar que mais dificultou a construção de linhas transfronteiriças entre Portugal e Espanha. Um maior obstáculo se encontrou do lado de Madrid do que ameaças militares: o facto de Portugal querer correr para Espanha mas Espanha não querer correr para Portugal. Lisboa queria aproveitar o seu porto e pretendia a ligação mais curta e rápida em direcção à Europa. Espanha queria também beneficiar os seus próprios portos, não tinha o mesmo interesse em relação às ligações internacionais e preferia linhas que serpenteassem pelo seu território, servindo o maior número de povoações possível de modo a integrar de forma mais eficaz o seu território (objectivo partilhado pelas companhias ferroviárias que aqui operavam). Espanha mostrou de facto algum interesse em unificar a Península Ibérica, mas através da cooperação económica, onde os caminhos-de-ferro desempenhariam um papel fundamental. Várias linhas transfronteiriças foram estudadas, porém, o iberismo contava com poucos apoiantes em Portugal, o que aliado à crise financeira deixou todas estas linhas em suspenso. Depois da queda de Saldanha em 1870, o iberismo morreu e Espanha dificultou o desejo português de prolongar as suas linhas internacionais. As únicas linhas que foram construídas depois da ligação a Badajoz foram-no por acordo entre companhias (ramal de Cáceres) e com dinheiro português (linhas de Salamanca a Barca de Alva e Vilar Formoso). Só a linha do Minho resultou da cooperação com Espanha, pois era a única na qual este país tinha interesse (para colocar grande parte do Alto Minho mais próximo de Vigo)⁸².

Assim, já haviam suficientes obstáculos a dificultar as ligações transfronteiriças sem ser preciso recorrer aos perigos do ponto de vista militar. A fronteira já era por si um obstáculo, mas não necessariamente por motivos militares Portugal dependia de Espanha e dos investidores estrangeiros para construir as suas ligações à Europa. Convencer a primeira e atrair os segundos para iniciar a construção o mais rapidamente possível já era difícil sem os obrigar a cumprir determinados detalhes a nível militar para um improvável cenário de guerra.

Fontes

A., M. (1860): “Caminhos de ferro considerados sob o ponto de vista militar”. *RM*, t. 12, n.º 8 e 10, pp. 250-258 e 351-355.

BRANDÃO, Francisco Sousa (1878): “A rede dos caminhos de ferro em Portugal”, *Revista de Obras Publicas e Minas*, t. 9, n.º 99, pp. 148-171.

⁸² Para mais dados e para uma bibliografia sobre este assunto consultar PEREIRA, 2011b.

BREYNER, António de Melo (1868): “Importancia dos caminhos de ferro e seu emprego”, *RM*, t. 20, n.º 9, pp. 176-178.

BREYNER, António de Melo (1870): “Emprego dos caminhos de ferro na guerra”, *RM*, t. 22, n.º 15, pp. 268-272.

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

COSTA, José Rodrigues da (1878): “A defeza nacional”, *RM*, t. 30, n.º 11, pp. 336-341.

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, Imprensa da Universidade, Coimbra, pp. 194-208.

D. PEDRO V (1927b): “O Caminho de ferro de Leste. A razão economica, e a razão estratégica”, in ACADEMIA das Ciências de Lisboa, *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, vol. 4, Imprensa da Universidade, Coimbra, pp. 173-193.

DIAS, João Pereira (1907): “Os caminhos de ferro como auxiliares das tropas em campanha”, *Revista de Engenharia Militar*, vol. 12, pp. 125-138.

DUAS palavras sobre o contracto Salamanca (1860). Lisboa: Tipografia do Futuro.

DU PRÉ, Vítor (1905): “Relatorio ácerca da direcção que mais convirá dar ao caminho de ferro que ha de ir das margens do Tejo á fronteira de Hespanha”, *Revista de Engenharia Militar*, vol. 10, pp. 244-260.

FERREIRA, Luís Marrecas (1886): “Organisação militar de pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado”, *Revista de Sciencias Militares*, vol. 2, n.ºs 7-12, pp. 45-55.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1883-1903): *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN. 3 vols.

FOLQUE, Pedro Romano (1899): “Importancia estrategica da viação acelerada da provincia da Beira Baixa. Necessidade economico-militar de uma nova linha ferrea”, *Revista de Engenharia Militar*, vol. 4, pp. 5-17 e 58-78.

MACHADO, Avelar (1875): “Os caminhos de ferro portuguezes”, *RM*, t. 27, n.º 3, pp. 69-71.

MACHADO, Joaquim Emídio Xavier (1879): “A praça de Almeida e sua influencia sobre o caminho de ferro da Beira Alta”, *RM*, t. 31, n.º 11, pp. 333-341.

MELO, António Maria Fontes Pereira de (1849): “Introdução”, *RM*, t. 1, n.º 1, pp. 5-19.

NOVAIS, Frederico Augusto de (1853): “Os caminhos de ferro em Portugal. Considerações estrategicas e economicas”, *RM*, t. 5, n.ºs 5, 7, 9 e 12, pp. 237-572.

PAIS, Miguel 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.ºs 102-103, pp. 280-288.

PAIS, Miguel Correia (1879): “Memoria sobre a rede completa de todos os cominhos de ferro ao sul do Tejo”, *Revista de Obras Publicas e Minas*, t. 10, n.º 109-110, pp. 12-43.

PAIS, Miguel Correia (1882): *Melhoramentos de Lisboa e seu porto*. Lisboa: Tipografia Universal.

PIMENTEL, Augusto (1860a): “A praça de Estremoz, e os caminhos de ferro do Alentejo”, *RM*, t. 12, n.º 11, pp. 361-364.

PIMENTEL, Augusto (1860b): “Monomania patriótica”, *RM*, t. 12, n.º 6, pp. 195-199.

PIMENTEL, Augusto (1865): “Considerações estrategicas sobre o caminho de ferro da Beira”, *RM*, t. 17, n.º 23, pp. 543-549.

PIMENTEL, Fernando Serpa (1886): “Parque da companhia de caminhos de ferro do regimento de engenharia”, *Revista de Sciencias Militares*, vol. 2, n.º 7-12, pp. 201-209.

PIMENTEL, Fernando Serpa (1894): “As tropas de caminhos de ferro em Portugal”, *Revista de Obras Publicas e Minas*, t. 25, n.º 297-298, pp. 455-505.

PORTUGAL. Arquivo Histórico-Diplomático.

PORTUGAL. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

PORTUGAL. Arquivo Histórico Militar.

PORTUGAL. Câmara dos Deputados, ed. (1835-1860; 1869-1892): *Diario da Camara dos Deputados*. Lisboa: IN.

PORTUGAL. Câmara dos Pares do Reino, ed. (1869-1892): *Diario dos Dignos Pares do Reino*. Lisboa: IN.

PORTUGAL. Governo, ed. (1860-1868): *Diario de Lisboa*. Lisboa: IN.

PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas (1899): *Relatório da comissão encarregada de estudar o plano da rede ferro-viaria ao sul do Tejo*. Lisboa: IN.

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.

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

SARMENTO, Estêvão Morais (1878): “Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico”, *RM*, t. 30, n.º 8, pp. 252-254.

Bibliografia

ALEGRIA, Fernanda (1990): *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910)*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.

- ARMAND, Louis, pref. (1963): *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Les Presses Modernes.
- ARTOLA, Miguel, dir. (1978): *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España.
- BREYNER (1886): “Caminhos de ferro”. *Revista de Sciencias Militares*, vol. 3, nº 13-18, pp. 33-40.
- CARDOSO, José Luís (2006): *Portugal como problema*. Lisboa: Fundação Luso-Americana.
- CARON, François (1997-2005): *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Fayard.
- COMÍN COMÍN, Francisco et al. (1998): *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- ESTEVES, Raul (1915): “As tropas de caminhos de ferro no exercito allemão”, *GCF*, nº 652, pp. 51-52.
- GASPAR, Jorge (1970): “Os portos fluviais do Tejo”, *Finisterra*, vol. 5, nº 10, pp. 153-204.
- GUILLEMIN, Amédée (1867): *Les chemins de fer*. Paris: Librairie L. Hachette et C^{ie}.
- 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.
- MATA, Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993): *História económica de Portugal*. Lisboa: Presença.
- MÓNICA, Maria Filomena, dir. (2005-2006): *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.
- PEREIRA, Duarte (1932): “Os transportes em caminho de ferro na guerra”, *GCF*, n.ºs 1057 e 1058, pp. 22-23 e 46-48.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008), *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011a): “A doorway to Europe. The dream of the Portuguese railways (1845-1892)”, in *9th International Conference of the T2M* (disponível em t2m.org/wp-content/uploads/2011/09/Pereira_Hugo_Paper.pdf, consultado em 3-2-2012).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011b) – “Portos e caminhos-de-ferro: expectativas e realizações durante o Fontismo”. *II Encontro do CITCEM* (disponível em www.citcem.org/encontro/index.html, consultado em 15-2-2012).
- PEREIRA, Hugo Silveira (2012): “Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1892”, in *2nd International Conference on Economic and Social History* (disponível em hdoisto.gr/download.php?c2012=pereira.pdf, consultado em 15-2-2012).
- PINHEIRO, Magda (1986): *Chemins de fer, structure financiere de l' État et dependance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris.

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

VEIGA, Alfredo (1895): “Introdução ao estudo do serviço das tropas de caminhos de ferro”, *Revista do Exercito e da Armada*, vol. 5, pp. 129-141, 193-202 e 269-282.

VIEIRA, António Lopes (1983): *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890*. Leicester: Leicester University.

WAIS, Francisco (1943): *Origen de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Marsiega.