

Caminhos de ferro e desenvolvimento econômico na Índia e em Portugal: uma comparação entre as linhas de Mormugão e do Tua, c. 1880 – c. 1930 e adiante

Railways and Economic Development in India and Portugal: The Mormugão and Tua Lines Compared, ca. 1880 to ca. 1930, and Briefly Onwards

Hugo Silveira Pereira^{*,**}

Ian J. Kerr^{***}

Versão portuguesa: Ana Paula Lima Rodgers

RESUMO

No final do século XIX, Portugal empreendeu a construção de dois caminhos de ferro de bitola reduzida na província continental de Trás-os-Montes e no domínio colonial de Goa, na Índia, dois territórios subdesenvolvidos sob soberania portuguesa. Ambos eram aplicações práticas do programa português de grandes obras públicas, conhecido historicamente como Fontismo, o qual propunha a angariação de capital nos mercados internacionais e sua aplicação na melhoria do sistema de transportes nacional, antecipando o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas pela ferrovia e a criação de suficiente atividade econômi-

ABSTRACT

In the late decades of the 19th century, Portugal undertook the construction of two narrow-gauge lines in the mainland province of Trás-os-Montes and in its colonial possession of Goa, India, two languishing territories under Portuguese rule. Both were practical applications of the Portuguese large public works programme historically known as 'Fontismo' that aimed to raise capital in international markets and apply it to improve the Portuguese transportation system, hoping to develop economically the regions served by railways and create enough economic activity to repay the loans. In this pa-

* Universidade Nova de Lisboa, Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia (CIUHCT), Lisboa, Portugal.

** University of York, Institute of Railway Studies, York, United Kingdom. hugojose.pereira@gmail.com <<http://orcid.org/0000-0002-7706-2686>>

*** University of Manitoba, History Department, Winnipeg, MB, Canada. ikerr@mymts.net <<http://orcid.org/0000-0001-5941-8610>>

ca para pagar os empréstimos. Neste artigo, realiza-se um exercício de comparação histórica usando a metodologia do comparativismo, sugerida por Michel Espagne. Realçam-se as diferenças e semelhanças entre as duas linhas férreas, tanto durante o processo de decisão, como durante a operação. Demonstra-se como projetos similares tiveram resultados diferentes, de acordo com as circunstâncias correntes, mas também como estes resultados variam conforme o tempo histórico no qual são analisados. Espera-se contribuir para o debate sobre as fricções entre generalidades e especificidades no processo histórico.

Palavras-chave: comparativismo; Fontismo; progresso; colonialismo.

per, we aim to perform an exercise of historical comparison, using the methodology of comparativism suggested by Michel Espagne. We will highlight the differences and commonalities between the two lines either during the decision-making process and during operation. We will demonstrate how similar projects had entirely different outcomes, according with local circumstances, but also how these outcomes change according with the time frame within which they are analysed. In the end we hope to add to the debate about the feud between generalities and specificities in historical process.

Palavras-chave: comparativism; Fontismo; progress; colonialism.

Por um longo tempo as linhas de ferro estiveram associadas a perspectivas de desenvolvimento econômico. Tal associação foi particularmente evidente em Portugal do século XIX por causa do Fontismo, um programa de obras públicas nomeado em homenagem a Fontes Pereira de Melo, o mais influente político de seu tempo. Ao longo da segunda metade do século XIX, o “Fontismo” defendia que o governo contraísse empréstimos no mercado financeiro internacional para construir e subsidiar infraestruturas de transporte modernas, tanto na metrópole quanto nas colônias. Acreditava-se que isso desenvolveria a economia e aumentaria a base de impostos, permitindo ao tesouro público o pagamento da dívida. O Fontismo também investiu em ramais férreos conectando regiões periféricas do interior a portos importantes (Mata, 1988). O argumento era simples e inequívoco: construir uma ferrovia e a subsequente melhoria no sistema de transportes impulsionaria o crescimento econômico nas regiões de operação das linhas. Já a ampliação das redes fomentaria mercados mais integrados, no âmbito nacional ou transnacional.

O “Fontismo” teve origem na ideologia saint-simonista, adotada por engenheiros portugueses desde a década de 1820 (Macedo, 2009, p. 28-29). O saint-simonismo pregava a construção de grandes obras públicas e sistemas de transporte que promovessem a circulação de pessoas, bens e capital. De 1830 em diante, as ferrovias passaram a ser consideradas o melhor meio de atingir

essa meta, figurando como a própria personificação do progresso (Laak, 2010, p. 27) e a medida do valor de cada nação (Adas, 1989, p. 134). Estas associações estavam por trás da representação dos contextos coloniais como atrasados e subdesenvolvidos, necessitados da intervenção “civilizatória” das nações europeias. A partir da década de 1870, diversos países europeus intensificaram a busca pela expansão colonial, movimento que pressupunha um investimento maciço em grandes sistemas tecnológicos. Portugal não queria ficar para trás com relação aos outros países, que estavam construindo vastas redes ferroviárias tanto em suas metrópoles quanto em seus territórios coloniais. Os tecnocratas portugueses queriam retratar Portugal como uma nação europeia moderna e tecnologicamente avançada, além de uma potência imperial, e para isso contavam com o excedente de capital disponível no mercado financeiro de Paris e Londres (Cottrell, 1985, p. 264-267 e 490-491; Vieira, 1983). O investimento em ferrovias na metrópole começou em 1851 (Alegria, 1990), e a partir de 1880 o Fontismo foi estendido às colônias (Navarro, 2018; Pereira, 2015a).

É fato que, de modo geral, as ferrovias estimularam o crescimento econômico. Entretanto, a história das ferrovias é repleta de casos de linhas de ferro que não cumpriram seu papel em trazer os benefícios apregoados por seus promotores. Tais fracassos fazem parte das metanarrativas das ferrovias, tanto quanto as histórias de sucesso. “Como então determinar a importância de quaisquer serviços de transporte ou projetos de infraestrutura” (Pirie, 2014, p. III) em contextos onde o estímulo para o desenvolvimento não foi forte o suficiente e/ou onde as novas linhas de ferro não geraram lucro?

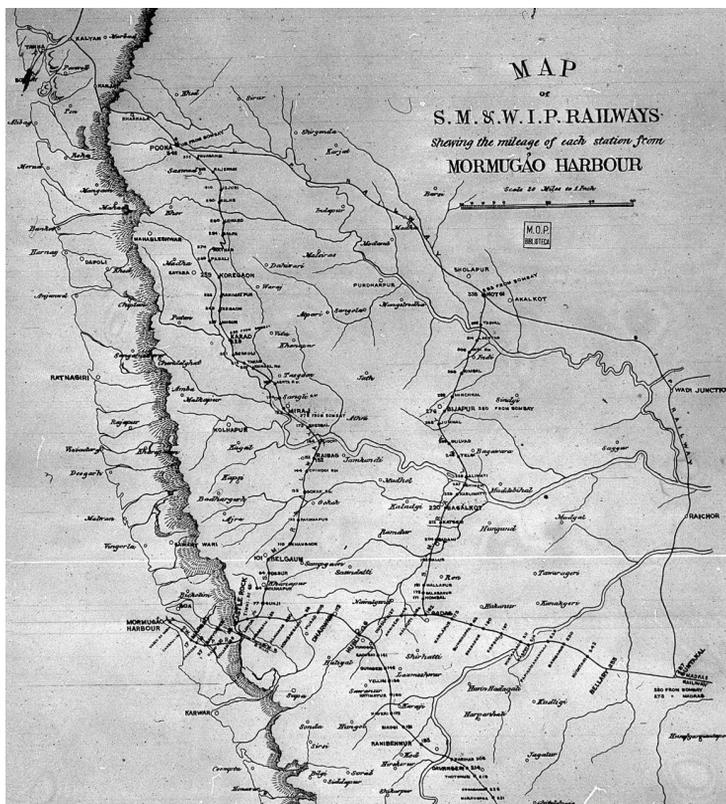
No presente artigo, examinamos e comparamos duas linhas de ferro construídas em território português nas últimas décadas do século XIX (a linha do Tua e a linha de Mormugão em Goa). Se em trabalho anterior descrevemos a construção e os primeiros anos de operação dessas duas linhas (Kerr; Pereira, 2012), agora buscamos analisar a relação mais geral entre as ferrovias e o desenvolvimento econômico, tomando como base a metodologia comparativista (ver adiante). Para isso, adicionamos dados estatísticos à análise e os cotejamos com os relatórios oficiais (do Estado e das concessionárias) mantidos nos arquivos britânicos e portugueses. Nosso foco está nas primeiras décadas de existência das duas linhas, mas em nosso epílogo e conclusões examinamos brevemente sua história mais recente, não apenas no intuito de completar a narrativa, mas também de argumentar que o uso de diferentes quadros temporais pode modificar as avaliações sobre o sucesso ou fracasso das ferrovias como instrumentos de desenvolvimento. Além disso, considerando-se que um dos objetivos da comparação histórica é identificar melhor aquilo que é geral

dos processos históricos e aquilo que é mais peculiar a universos específicos de investigação histórica, esses dois casos podem contribuir para um entendimento das vias pelas quais as ferrovias estimularam, ou não, o desenvolvimento econômico no contexto do Fontismo. Nesse sentido, pretendemos também contribuir para o debate histórico acerca do Fontismo, seu impacto de longa duração em Portugal e o papel desempenhado pela tecnologia (particularmente o caso das ferrovias) na busca do ideal de progresso (Justino 2016, p. 56-63; para o estado da arte da história ferroviária portuguesa, ver Pereira 2015b). O arcabouço teórico que utilizamos é o comparativismo conforme proposto por Michel Espagne, que afirma: o comparativismo “no sentido estrito do termo [...] baseia-se na colocação de objetos lado a lado”. Ele destaca “conjuntos discretos do contínuo da realidade de modo a poder opô-los, justapô-los ou contrastá-los. Ele desloca de seus contextos os objetos a serem comparados”. Embora o próprio Espagne nos lembre que essa metodologia tem limitações e que deve ser adotada apenas como um ponto de partida para a análise, observa que ela também é na verdade uma atitude epistemológica [que] “constitui uma espécie de precondição para qualquer ampliação do campo da percepção” (Espagne, 2013, p. 37-44).

PANORAMA GERAL DAS LINHAS DE MORMUGÃO E TUA

A West of India Portuguese Guaranteed Railway (doravante WIPGR), uma companhia privada sediada em Londres, estendia-se por 83 km partindo do porto de Mormugão no território português de Goa até Castle Rock, na fronteira com a Índia britânica. Em Castle Rock, ela fundia-se com a linha construída pela Southern Mahratta Railway Company (doravante SMR) por 111 km, a partir de Nova Hubli, no Distrito de Dharwar, Presidência de Bombaim. A construção da WIPGR começou em dezembro de 1881. O projeto combinado WIPGR-SMR foi aberto em toda a sua extensão em 1888. A linha Mormugão-Nova Hubli foi concebida como um projeto único, embora tenha sido construída e operada por companhias distintas e situadas em jurisdições diferentes até julho de 1902, quando as operações da WIPGR foram assumidas pela SMR. A linha permanece em uso no século XXI, agora como parte das Ferrovias Indianas.

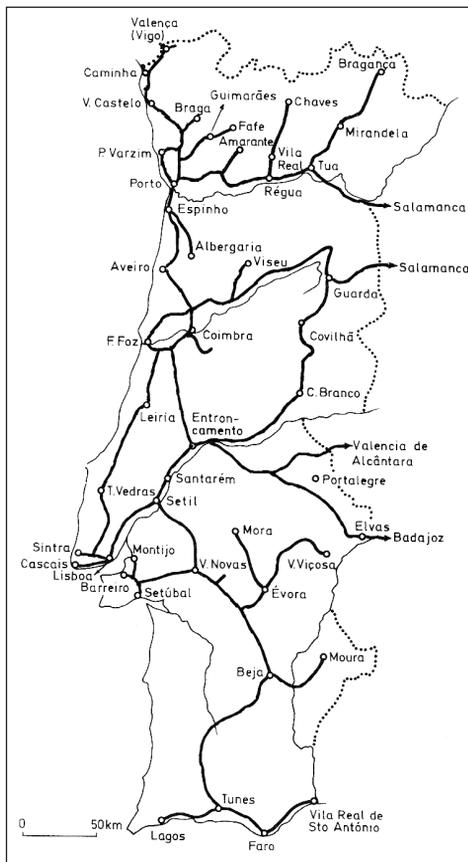
Figura 1 – Mapa da SMR e WIPGR, c. 1900.



Fonte: Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (doravante AHMOP), Lisboa, Mapas e desenhos. C-1-10-B.

Quase simultaneamente à construção da linha de Mormugão, uma outra ferrovia de bitola métrica passava a existir em Portugal continental. A construção dos 134 km da ferrovia do Tua, partindo da confluência dos rios Tua e Douro até Bragança, começou em 1883. Chegou a Mirandela em 1887 e finalizou-se em Bragança em 1906. A operação entre Mirandela e Bragança foi suspensa em 1992, e o restante da linha foi fechado em 2008 (Pereira, 2017a, capítulos 2, 4, 5.7 e 5.8).

Figura 2 – As linhas do Tua e Douro e a rede ferroviária portuguesa, 1910.



Fonte: Alegria, 1990, p. 301.

Ambas as linhas se mostraram grandes desafios da engenharia. A linha de Mormugão precisou ascender os precipícios chuvosos dos Ghats Ocidentais, enquanto a linha do Tua atravessava, em boa parte de seu percurso até Mirandela, um estreito vale fluvial com penhascos íngremes em ambos os lados. A WIPGR requeria sete pontes, cinco viadutos e doze túneis ao longo de sua rota até Castle Rock, enquanto a linha do Tua construiu cinco pontes, dois viadutos e seis túneis de Foz-Tua até Mirandela (Kerr; Pereira, 2012, p. 187; Martins; Vasconcelos; Lourenço, 2012).

Ambas as ferrovias eram projetos típicos do Fontismo. A WIPGR planejava conectar a rede crescente de ferrovias no interior da Índia britânica ao

porto marítimo de Goa, e assim aumentar o tráfego para esse porto ao suprir os distritos ao sudoeste da Presidência de Bombaim, agriculturalmente produtivos, com uma conexão ferroviária direta para um porto. Mais tráfego significava mais receitas portuárias, o que permitiria a uma Goa subdesenvolvida tornar-se autossuficiente em termos financeiros (Pereira, 2015a, p. 243).

O desenvolvimento da indústria e da agricultura era um fator secundário no caso da WIPGR. Já no caso da linha do Tua era crucial, tendo em vista o objetivo de estimular a economia da província de Trás-os-Montes, uma das áreas mais atrasadas e isoladas de Portugal. Esperava-se que a linha do Tua melhorasse o transporte para áreas remotas do nordeste de Portugal, através de seu terminal de transbordo em Foz-Tua – ali se dava a conexão com a linha principal da ferrovia (de bitola larga, 1.667 mm), que se estendia ao longo do vale do Douro da cidade de Porto até a Espanha (Macedo, 2009, p. 193-230).

Essas eram as principais semelhanças entre as duas ferrovias, mas havia também diferenças importantes entre elas. Por exemplo, a WIPGR envolveu a construção interligada de uma linha ferroviária e um porto ampliado em Mormugão.

Ademais, é importante lembrar que o projeto goense envolvia um contexto colonial atravessado por dois poderes coloniais: a Grã-Bretanha hegemônica e Portugal subalterno. Com efeito, Goa havia se tornado território estagnado de um poder colonial menor, e portanto uma suscetibilidade econômica para o governo português. Entretanto, como antigo fulcro de um extenso império marítimo português, Goa evocava muitas associações emotivas para ser deixada de lado (Pereira, 2015a, p. 241-242). Construir uma ferrovia era uma boa maneira de mostrar à Grã-Bretanha que Portugal almejava manter e desenvolver seus territórios indianos (Pereira, 2017c, p. 234-241).

A linha do Tua não tinha nenhuma dessas complexidades. Tratava-se de uma ferrovia construída inteiramente em território português, sem questões diplomáticas a serem manejadas ou projeto de melhoria de portos vinculado.

A WEST OF INDIA PORTUGUESE GUARANTEED RAILWAY (WIPGR)

Uma ferrovia atravessando Goa para estimular um uso mais intenso do porto de Mormugão serviu ao Fontismo como uma luva. Desde a década de 1860 as autoridades portuguesas já haviam sinalizado positivamente a tentativas semelhantes de realizar esse projeto, mas na época tais esforços não vingaram (Pereira, 2017b, p. 154-160).

A linha de Goa precisava da cooperação britânica para uma conexão direta com uma ferrovia na Índia britânica. A conjuntura de eventos no período de 1875-1878 havia tornado o governo britânico receptivo à ideia, receptividade formalizada em um tratado assinado com Portugal em dezembro de 1878. O Artigo VI abria as portas para a WIPGR. O Governo Britânico viu uma possível ferrovia como uma contrapartida aceitável em vista das concessões substanciais feitas pelos portugueses em outros artigos do tratado, i.e., união aduaneira, controle da produção de sal e ópio pelos agentes britânicos e adoção dos sistema britânico de impostos de bebidas alcoólicas (Pereira, 2017e, p. 233-242). Além disso, era uma grande oportunidade para os investidores de Londres aplicarem seu capital excedente.

Posteriormente, o fato de que um grupo bem relacionado na Inglaterra (o Stafford House Committee liderado pelo Duque de Sutherland) fez *lobby* pesado em favor de uma linha que conectasse Mormugão ao território britânico, avançou a causa da WIPGR. Os portugueses esperavam que uma companhia privada fosse assumir o projeto sem nenhum apoio financeiro do Estado. Isso não aconteceu, e os portugueses tiveram de garantir um retorno sobre o investimento aos acionistas de uma companhia ferroviária privada, baseada na Inglaterra, formada pelo Stafford House Committee em 1881 (Gracias, 1940, p. 68-80 e 120-207). Portugal ofereceu uma garantia de 5% sobre um capital de 800 mil libras e 6% sobre capital adicional de 550 mil libras conforme expresso em duas leis, de 1885 e 1888 (Pereira, 2015a, p. 249).¹

O Governo da Índia (GOI) e o Governo da Presidência de Bombaim não eram favoráveis à construção da WIPGR. Ambos encorajavam a construção de ferrovias para suprir de meios mais rápidos e mais baratos de transporte as colheitas cada vez maiores no interior dos distritos ao sul da Presidência de Bombaim, contanto que elas fossem direcionadas para o porto mais próximo de Karwar, localizado na Índia britânica, a cerca de 20 km ao sul de Goa.²

A linha para Karwar era um dos obstáculos à construção da linha de Mormugão. Alguns diziam que a Grã-Bretanha não deveria financiar uma ferrovia direcionada para um território estrangeiro, quando havia uma opção na própria Índia britânica.³ Assim como ocorreu nas negociações entre Portugal e Espanha acerca das ferrovias transnacionais ibéricas, aqui também a fronteira mostrou-se um obstáculo significativo (Pereira, 2017d, p. 236-237; Pinheiro, 1995, p. 339-340). Ao fim, contudo, as objeções do GOI foram anuladas em Londres. De modo pragmático, R. B. D. Morier, o negociador britânico do tratado de 1878, argumentou que a linha de Mormugão colocaria sob responsabilidade de Portugal os custos substantivos das obras do grande porto

e de 50 milhas de caminho de ferro (Gracias, 1940, p. 120-207 e 252-311).⁴ As autoridades britânicas, de sua parte, concordaram em estender a conexão de Mormugão com a Índia britânica autorizando a SMR a construir uma linha de Nova Hubli a Castle Rock.⁵

Não obstante, a necessidade de a WIPGR cruzar a fronteira entre os dois territórios, envolvendo inescapavelmente a presença de duas nações coloniais, sendo uma consideravelmente mais poderosa que a outra, acabou por afetar negativamente seu destino. Com efeito, fronteiras importam; elas podem afetar significativamente as operações de transbordo de linhas ferroviárias (López et al., 2009, p. 518; Pereira, 2017c, p. 246-248).

A WIPGR foi completada em 1887. O projeto completo de 194 km até Nova Hubli foi formalmente inaugurado em 31 de janeiro de 1888, em cerimônia que contou com a presença dos governantes de Goa e da Presidência de Bombaim, que trocaram apertos de mãos na fronteira.⁶ A cerimônia levou o principal jornal de Bombaim, o *Times of India*, a opinar que “para os comerciantes, o porto de Mormugão oferece grandes atrações, e não há dúvida de que elas serão aproveitadas, tanto pelos mercadores de Bombaim quanto por outros de modo geral”.⁷ Infelizmente para Goa e Portugal, essa previsão não se materializou. A WIPGR permaneceu não lucrativa até parte do século XX, um estorvo para o Tesouro português (Kerr; Pereira, 2012, p. 189-194).

Mais que isso, o tratado de 1878 continha elementos que prejudicavam a economia de Goa. Os principais bens transportados pela ferrovia pelo menos até 1902 – algodão, sal e cereal – eram produzidos na Índia britânica e não em Goa – à exceção de sementes oleaginosas (Portugal, 1893-1903). A abolição do recolhimento de direitos alfandegários sobre os têxteis importados dos britânicos dificultava a atividade têxtil em Goa. Além disso, agentes britânicos foram designados para controlar a produção do sal em Goa. Não surpreendentemente, eles acabaram por arruinar essa atividade, e Goa, anteriormente um grande produtor de sal, passou a ter de comprá-lo da Índia britânica. O subsequente aumento no preço do sal afetou, por sua vez, a produção de peixe salgado e cocos (os coqueiros se beneficiam da aplicação de sal como fertilizante). A subsistência dos goenses foi, então, severamente afetada, e muitos se viram forçados a buscar trabalho na Índia britânica (Albuquerque, 1990, p. 120-124; Pereira, 2017e, p. 242-245).

O coronel Joaquim José Machado, governador da Índia portuguesa, declarou em entrevista em Bombaim, em agosto de 1897, que “Portugal é um país pobre, e ainda assim o governo já pagou por volta de 900 mil libras por conta da ferrovia; a linha não paga nem suas despesas de operação”.⁸ Por volta de

1902, Portugal havia pagado à WIPGR 1.238.625 libras pela garantia, equivalente a quase o orçamento inteiro da construção da ferrovia e das melhorias no porto (Kerr; Pereira, 2012, p. 190-191).

O caráter transnacional do projeto era um ponto sensível e gerava constrangimentos que limitavam o fluxo do tráfego para Mormugão. Não eram as dificuldades operacionais e as maquinações manipulativas causa subjacente da falta de rentabilidade da WIPGR, mas elas contribuíram para as baixas receitas da linha até 1902. Essas dificuldades incluíam atrasos criados pelos oficiais da aduana de GOI em Castle Rock, bem como a relutância entre os comerciantes da Índia britânica em estabelecer operações em uma área “estrangeira”.

Um problema maior era o impacto deletério causado pela linha Deccan Oeste da SMR (Londa a Poona, conectando à Great Indian Peninsula Railway [GIPR] e assim a Bombaim), que não havia sido “cogitada quando os portugueses foram induzidos a fornecer garantia à linha de Mormugão à fronteira”.⁹ Além disso, ajustes de tarifas pela SMR e pela GIPR converteram a WIPGR “de escoadouro natural de um amplo sistema a uma linha local de tráfego escasso, incapaz de sustentar com seus custos operacionais básicos”, tais como a cobrança anual gerada pela garantia, “pairando como uma praga por sobre toda a colônia”.¹⁰

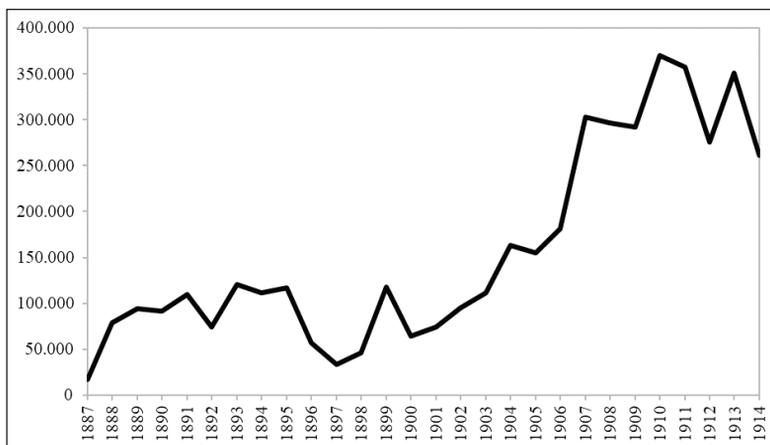
Há, também, um sólido argumento no sentido da improbabilidade desse projeto como um todo, ou seja, a WIPGR e as melhorias nas dependências do porto de Mormugão eram medidas insuficientes para torná-lo um grande porto para navios transitando entre o sul da Ásia e a Europa. Por volta de 1880, era provavelmente incontestável a dominância de Bombaim na costa oeste, uma cidade grande com empresas comerciais bem estabelecidas, com sua excelente ancoragem e sua rede de comunicações ferroviárias de bitola larga com grande parte da Índia. Com pouca navegação oceânica direta, o melhor que Mormugão poderia almejar era uma intensificação na navegação costeira envolvendo o comércio focalizado em Bombaim.

O *Oitavo Relatório Anual* da WIPGR, de 1889, mencionava um serviço regular de navio a vapor entre Mormugão e Bombaim, além de um considerável volume de transporte para Bombaim por pequenas “embarcações nativas”. Entretanto, nenhum barco vindo direto da Europa atracava em Mormugão, à exceção de alguns navios trazendo carvão para a SMR e um barco avariado em busca de abrigo durante a monção.¹¹ É certo que, apesar dos esforços, bem poucos barcos faziam a viagem direta da Europa no período de 1888 a 1901. Mas nenhum desses barcos ancorou em Mormugão em 1888, 1889, 1890 e 1899. Em outros anos, o porto viu chegarem algumas embarcações em números variados: sete (duas vezes), cinco (duas vezes), quatro (uma vez), dois (duas vezes) e um

(uma vez). Esses números eram pouco expressivos, e mesmo os melhores anos representam antes carregamentos de maquinário e material de construção para grandes obras públicas no sul da Índia, algo que gerava pouco estímulo à economia de Goa. Em agudo contraste, a média anual de entrada de vapores estrangeiros em Bombaim entre 1891-1892 e 1900-1901 era de 641, ao que se podem somar ainda 304 embarcações à vela estrangeiras.¹²

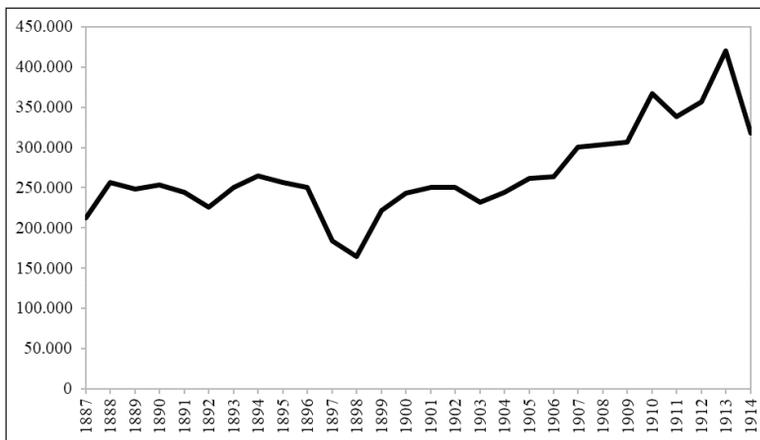
A resolução dessas fricções ocorreu em 1902, quando a WIPGR foi arrendada pela SMR.¹³ Em termos operacionais, o acordo fez da WIPGR uma parte do sistema SMR, e deu a esta um incentivo para tornar a linha lucrativa. Entre 1888 e 1901, a tonelagem média transportada anualmente pela WIPGR era de 85 mil toneladas (Figura 3). Esse número aumentou para 250 mil toneladas anuais no período de 1902-1914. A média anual de tráfego de passageiros na virada do século era de 236 mil até 1902, mas aumentou para 310 mil no período de 1903-1914 (Figura 4). A SMR utilizava Mormugão para o carvão, suprimentos e material de construção para atender à sua rede em expansão no sul de Deccan. Em 1905, a SMR planejou uma rota mensal de barcos a vapor da Europa para Mormugão, passando por Lisboa, mas um boicote em Bombaim deu fim ao experimento (Ethell, 2003, p. 73). A fortuita descoberta de depósitos de manganês em Deccan e Goa (onde cerca de 20 minas operavam em 1907) forneceu um volume considerável de tráfego de minério para Mormugão – 41.377 toneladas carregadas em 1906, tendo sido de 1.200 toneladas em 1905.¹⁴

Figura 3 – Carga total transportada pela linha de Mormugão (em toneladas).



Fonte: Até 1902: BL-AMI, L/AG/46/19/1, *Relatório(s) Anuais WIPGR*, 1887-1902.
Após 1902: AHU, livro 927 1N. Não há dados disponíveis após 1914.

Figure 4 – Passageiros, linha de Mormugão.



Fonte: Até 1902: BL-AMI, L/AG/46/19/1, *Relatório(s) Anuais WIPGR, 1887-1902*.
 Após 1902: AHU, livro 927 1N. Não há dados disponíveis após 1914.

Apesar disso, até 1918 a WIPGR ainda não havia conseguido produzir um lucro anual acima de 2,5%, e foi somente após 1927 que Portugal foi liberado dos pagamentos referentes à garantia. O resultado de 1927 foi recebido com entusiasmo em Portugal, e contribuiu para um acordo em 1929 entre a WIPGR e o governo português para melhorar a ferrovia e o porto de Mormugão.¹⁵ Após 1927, a receita anual frequentemente ultrapassava 5,5%, liberando o Tesouro português dos pagamentos à companhia (Dias, 1929, p. 251; Ethell, 2003, p. 74-75; Gracias, 1940, p. 280-281 e 312-319; Marques, 2001, p. 632-634).

Assim, ao longo de sua existência no século XX, a empresa WIPGR baseada em Londres permaneceu uma acionista, embora após 1902 ela tenha se tornado pouco mais que a fachada de uma empresa privada recebedora de aluguel, até ser voluntariamente liquidada em 1961. As melhoras sob a administração da SMR não chegaram a transformar o porto de Mormugão na máquina de crescimento vislumbrada pelos defensores da WIPGR. Goa beneficiou-se muito pouco da ferrovia, e suas contas permaneceram positivas apenas porque Lisboa assumiu uma grande parte do compromisso financeiro com a WIPGR. Os maiores beneficiários eram os acionistas britânicos da WIPGR (Abecassis, 1951, p. 121-125).

A WIPGR era um “elefante branco” (para usar uma metáfora indiana para algo caro de se manter) que falhou em cumprir com as metas otimistas de desenvolvimento para Goa, conforme propagadas por seus defensores

portugueses por um lado e abraçadas de modo interesseiro pelos seus promotores britânicos por outro, para quem a garantia assegurava a “empresa privada sob risco público”, como atestavam exemplos anteriores na Índia britânica (Thorner, 1950, p. 168-179).

A LINHA DO TUA

Alguns engenheiros do Ministério das Obras Públicas de Portugal eram céticos a respeito da viabilidade da linha do Tua. A pequena população da região e a falta de estradas adequadas para acesso às estações de trem os faziam acreditar que a linha não seria rentável. Os proponentes da linha esperavam que ela estimulasse a atividade econômica na região, trazendo progresso para a (ultra-) periferia portuguesa de modo a integrá-la no mercado nacional. Ao contrário da WIPGR, o começo da construção da linha do Tua em 1883 foi uma resposta a pressões de dentro daquela região periférica, que desejava uma conexão mais rápida e mais eficiente com a costa e com o centro político, econômico e tecnológico de Portugal. Nos anos 1850 apareceram os primeiros defensores de uma linha ferroviária em Trás-os-Montes, mas seu promotor mais ativo surgiu em 1870. Era Clemente Menéres, um empresário com grandes investimentos agrícolas na paróquia de Romeu, perto de Mirandela (Viseu, 2013a, p. 48-75).

A linha de Foz-Tua para Mirandela foi confiada à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (CNCF) – uma empresa privada fundada pelo Marquês de Foz, um dos homens mais ricos de Portugal à época (Santos, 2014, p. 12-16). O governo também concedeu uma garantia de juro à companhia, 5,5% sobre um capital de 19,9 contos (\approx 4.400 libras)/km. A linha de 54 km foi aberta durante o mês de setembro de 1887 (Pereira, 2017d, p. 187). O capital acionário tinha origem em Portugal, mas considerando que os títulos governamentais (para cobrir despesas estatais como garantias de rendimento) foram gerados no exterior, podemos afirmar que havia capital estrangeiro envolvido na linha do Tua.

As expectativas dos engenheiros se mostraram acertadas. Ao longo da década de 1890 os custos operacionais excederam as receitas e o Estado foi forçado a arcar com todo o montante da garantia. As severas dificuldades financeiras derivavam de custos de construções que excederam substancialmente o orçamento de 25 contos (\approx 5.555 libras)/km (total de 1.350 contos/300 mil libras) calculado pelos engenheiros do Estado.¹⁶ A CNCF enfrentou a possibilidade de falência, o que se evitou por um acordo com seus credores (Santos, 2014, p. 61-70).

O quadro financeiro da companhia melhorou após a abertura em 1906 da segunda seção da linha, de Mirandela a Bragança, para a qual o Estado forneceu uma garantia de juro de 4,5% sobre uma despesa de capital de 26 contos (\approx 5.775 libras)/km. Mais que isso, a CNCF pagou muito pouco por essa ferrovia. Sua construção foi assumida por um empreiteiro local, João Lopes da Cruz, sob um contrato extremamente rígido. Quando a linha estava quase pronta, o empreiteiro não tinha mais dinheiro para terminar a construção. A CNCF rescindiu então o contrato, liberando-se dos pagamentos remanescentes devidos a Cruz, que foi à falência (Pereira, 2014, p. 201-293).

Não obstante, do mesmo modo que sua contrapartida goense, a linha do Tua era uma rota que gerava pouco rendimento. Sua receita anual por quilômetro a situava inequivocamente no grupo menos rentável (abaixo de 0,5 contos [\approx 111 libras]/km) dentre todas as ferrovias portuguesas (Alegria, 2011, p. 9-10). Em 1927, a companhia arrendou dois outros trilhos de bitola estreita em Trás-os-Montes: as linhas do Corgo (Régua-Chaves) e Sabor (Pocinho-Miranda do Douro). Essa decisão acabou sendo desastrosa para a companhia. Nenhuma das duas linhas dava lucro, e algumas de suas seções ainda estavam em construção – uma tarefa que a CNCF tomou para si. Não surpreendentemente, o lucro líquido da companhia caiu ainda mais, embora ela tenha se mantido solvente graças ao apoio estatal. Ao fim, o governo decidiu integrar toda a rede nacional sob uma única companhia. Assim, em 1945 todas as concessões privadas (exceto a ferrovia de Cascais, perto de Lisboa), incluindo a CNCF, foram extintas e integradas à Companhia Ferroviária Portuguesa (CP) (Santos, 2011).

A linha do Tua não era lucrativa, mas isso não significa que não gerasse benefícios econômicos para a região na qual operava. Seguramente, muitas das iniciativas agrícolas que, com maior ou menor sucesso, pontuaram as décadas subsequentes em Trás-os-Montes não poderiam ter sido empreendidas sem a conexão de transporte para o resto do mundo fornecida pela linha do Tua. As evidências estatísticas sugerem que a ferrovia do Tua foi de fato responsável por um aumento nos bens transportados no circuito de Trás-os-Montes (Beira, 2017). Especialmente após 1904, com a abertura de trechos sucessivos da linha entre Mirandela e Bragança, os volumes de tráfego da linha do Tua aumentaram (ver Figura 5).

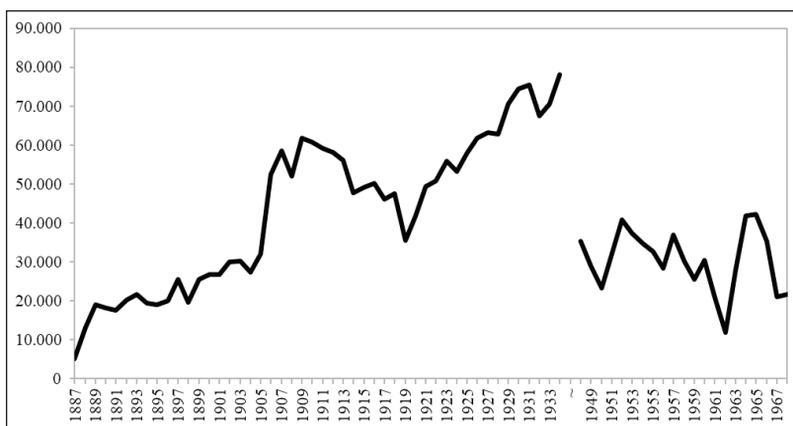
A maior parte desses bens eram produtos agrícolas não processados, dentre os quais predominavam os cereais, os principais cultivos da região. Cortiça e vinho também eram transportados de Trás-os-Montes, e ainda, azeite, frutas secas e outros produtos comestíveis. A ferrovia transportava sal, lã e produtos madeiros para a região. De 1906 em diante, diminuindo na Primeira Guerra

Mundial e retomando o fluxo mais tarde, o transporte de fertilizantes também foi importante – indicando um maior dinamismo no setor agrícola da região (Beira, 2017, p. 355-356).

A atividade da Companhia Menéres responde por uma parcela significativa desse sucesso. Boa parte da extensa produção agrícola da Companhia era transportada pela ferrovia do Tua. Em 1900, Menéres construiu até mesmo uma usina de processamento de cortiça próximo à estação de Mirandela. A abertura do último trecho para Bragança beneficiou ainda mais seu negócio. Entretanto, em 1913, ele decidiu fechar essa usina em Mirandela e transferir seu maquinário para o Porto. Ironicamente, tal maquinário foi levado de Trás-os-Montes pela mesma ferrovia construída para facilitar o desenvolvimento na região (Viseu, 2013b, p. 103).

Durante as duas Guerras Mundiais, as linhas ferroviárias no distrito de Bragança (Tua e Sabor) transportavam grandes quantidades de volfrâmio (tungstênio), um minério com aplicações militares. Durante esses conflitos, o preço do volfrâmio atingiu recorde e Portugal se tornou “um dos maiores produtores desse minério no mundo ocidental”. Em Trás-os-Montes, havia diversas minas de volfrâmio atendidas pela linha do Tua (Lage, 2011, p. 21).

Figura 5 – Carga total transportada pela linha do Tua (em toneladas).

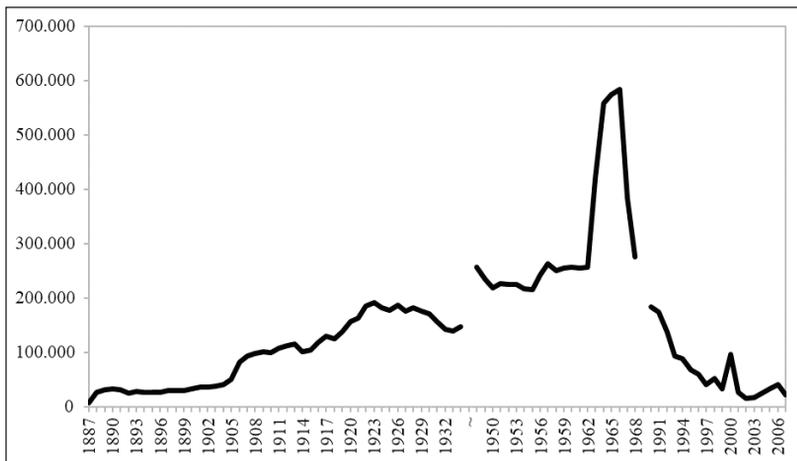


Fonte: Até 1933: Biblioteca do Banco de Portugal, Lisboa (doravante BBP). *Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal apresentados à assembleia geral ordinária*, vários anos. Citado posteriormente como [Número do Relatório] *Relatório Anual da CNCF*, [data]. Após 1949: CP Arquivo Histórico. *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Boletim Estatístico, 1949-1969*.

A linha do Tua também incrementou a mobilidade da população de Trás-os-Montes. Na era pré-ferrovia, durava 4 dias a viagem de Lisboa a Bragança, uma distância de aproximadamente 450 km em linha reta (Alegria, 1990, p. 127). Em 1880, um deputado de Bragança, Pires Vilar, exclamou no Parlamento que “o maior medo que se pode infligir em um servidor público é ameaçá-lo com uma transferência para Bragança. Supõe-se que Bragança seja a Sibéria!”¹⁷. Após a abertura total da linha do Tua em 1906, a viagem de Bragança à linha do Douro em Foz-Tua levava 5 horas, de onde se podia chegar a Porto em mais 4 horas. Lisboa, por sua vez, ficava a menos de 8 horas de trem partindo de Porto. Uma viagem para a capital que anteriormente levava 4 dias foi reduzida a menos de um dia: um vívido exemplo daquilo que David Harvey explorou de modo tão efetivo como sendo as consequências do que chama de “compressão do tempo-espaço” (Harvey, 1990).

As pessoas da região tiraram proveito do novo serviço. O tráfego de passageiros cresceu constantemente, embora até 1910 o fator de carga dos trens estivesse ainda pela metade, subindo para 70% entre 1918 e 1929. A Figura 4 demonstra o tráfego de passageiros entre 1887-2007. É provável que alguns desses passageiros fizessem apenas uma viagem de um trecho, saindo de Trás-os-Montes: usavam a linha para emigrar. Estudos recentes sugerem que na

Figura 6 – Passageiros, linha do Tua.



Fonte: Até 1933: BBP. *Relatório(s) Anuais CNCF*, vários anos. Após 1949: CP Arquivo Histórico. *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Boletim Estatístico*, 1949-1969. Após 1991: Pires, 2014, p. 66-67).

região norte, interior de Portugal, as ferrovias serviam mais para levar as pessoas para fora dessas regiões do que para ajudá-las a ficar, um fenômeno particularmente visível nas paróquias que tinham uma estação de trem (Silveira et al., 2011). Indiferente ao fato de a emigração ser benéfica ou prejudicial, a linha do Tua facilitou o movimento para fora da região.¹⁸

EPÍLOGO E ALGUMAS CONCLUSÕES

À exceção de poucos quilômetros em torno de Mirandela, a Linha do Tua foi abandonada. Ao longo dos anos, o investimento em infraestrutura foi baixo. Novo material rolante era comprado e substituído durante o seu funcionamento, mas não havia como atingir a eficiência plena. A velocidade e a qualidade do serviço declinaram. A estradas e os caminhões entraram na competição e atraíram muitos dos antigos clientes da linha. A ferrovia entrou então em um círculo vicioso: menos clientes significava menos investimento, que por sua vez resultava em menos clientes (Pereira, 2017d, p. 201-204). Mirandela e Bragança, assim como boa parte de Portugal do século XXI, estão agora ligadas ao Porto e a outras partes do país por grandes estradas e rodovias.¹⁹ Um carro, ônibus ou caminhão agora viaja de Mirandela para Porto em menos de duas horas, e saindo de Bragança em pouco mais de duas horas. Mirandela e Bragança são duas cidades pequenas, mas efervescentes, a última possui um aeródromo comercial. Formas modernas de transporte de massa inauguradas pela linha do Tua, que foram continuadas e aprimoradas nas décadas recentes com o transporte rodoviário, intensificaram as ligações com outras regiões e países.

A linha do Tua não alavancou o desenvolvimento econômico de Trás-os-Montes. Pouco mais que uma fita delgada do transporte moderno atravessando terrenos difíceis, montanhosos e servida por estradas precárias, essa ferrovia não era facilmente acessível em muitas estações. Entretanto, ela facilitou o crescimento entrecortado que permitiu à região se desenvolver irregularmente, saindo de um considerável atraso e muita pobreza para algum crescimento e melhores condições de vida para alguns, mesmo que certamente não para todos.²⁰

Parte da atividade econômica em Trás-os-Montes era fomentada pela existência da linha do Tua. As empresas de Clemente Menéres não teriam sido bem-sucedidas sem a ferrovia. As minas de volfrâmio precisavam do transporte de massa que a ferrovia oferecia. Ainda assim, Trás-os-Montes permaneceu uma região pobre no contexto português; permaneceu um interior remoto na periferia da economia portuguesa. Sem a ferrovia, seu atraso e isolamento teriam sido

maiores, mas essa modesta conquista estava muito distante das expectativas otimistas dos promotores das décadas de 1870 e 1880. Em 2018, a parte da linha que não foi alagada por uma hidrelétrica recém-construída está sendo recuperada para propósitos turísticos (Pereira, 2017d, p. 204-207).

A falta de sucesso da WIPGR como agente do desenvolvimento foi resumida por Amâncio Gracias em 1940, quando ele escreveu que Goa permanecia em “profunda anemia econômica”, e que a ferrovia havia beneficiado muito pouco a balança comercial, além de não ter tido nenhum impacto na agricultura e indústria goenses (Ethell, 2003, p. 75; Gracias, 1940, p. 319-323) – embora tenha sido uma empresa lucrativa para os investidores britânicos da concessionária, que receberam 5,5-6% de lucro sobre seu investimento, graças à garantia de rendimento paga pelo governo português. O tráfego de bens de fato aumentou após a incorporação operacional pela SMR em 1902, mas os benefícios para o porto de Mormugão eram limitados, na medida em que forças externas continuavam a conspirar contra ele. Um relatório de 1918 do governo português para o Ministério de Relações Exteriores britânico observou que a competição havia sido severa, e que as primeiras linhas cargueiras inglesas com escala em Mormugão tinham sido boicotadas em Bombaim, levando-as posteriormente a evitar a Índia portuguesa. A maior parte do tráfego continuou a ir por mar de Mormugão a Bombaim, onde os carregamentos eram transbordados para navios a vapor com destino à Europa. Esse circuito caro e sinuoso, com seus transbordos, seguro marítimo e taxas portuárias, quase parou o desenvolvimento em Mormugão (Ethell, 2003, p. 73).

Após 1947 a WIPGR passou a enfrentar dificuldade crescente, à medida que a relação entre Portugal e Índia deteriorava e a ligação com a rede mais ampla da qual a empresa dependia se via comprometida. A Índia fechou completamente a fronteira em 1955. Entretanto, após a tomada de Goa pelo Exército Indiano em dezembro de 1961 (iniciativa vigorosa, mas grandemente pacífica da parte do GOI), a linha foi integrada à operação da gigantesca estatal Indian Railways.

Em 2018, a linha de Goa é operada pela Southwest Railway, sediada em Hubli, uma das zonas administrativas que gerenciam as operações da Indian Railways sob responsabilidade executiva do Conselho Ferroviário localizado em Delhi. A Southwest Railway foi rebitolada para o padrão indiano de bitola (1.667 mm), mas fora isso o percurso que atravessa Goa e continua para Dharwar e Hubli permanece quase no mesmo estado verificado no final de 1880. A estação ferroviária de Vasco da Gama em Mormugão (agora conhecida como Vasco da Gama, embora o porto adjacente seja chamado Porto de

Mormugão) oferece um serviço regular de passageiros contemplando destinos próximos e distantes na Índia. Trens de carga continuam a transportar mercadorias que saem e chegam ao Porto, embora as linhas que conectam a estação de Vasco da Gama e os terminais do porto adjacente sejam operadas pelo Fundo Portuário. O ferro e outros minérios constituem uma grande parte dos carregamentos que saem de Mormugão para o exterior.²¹

Em suma, hoje a antiga WIPGR é uma linha muito mais movimentada do que era no começo do século XX. O Porto de Mormugão tornou-se um dos mais movimentados da Índia – é um dos portos designados como um “Grande Porto” nacional. O Porto se tornou elemento importante na economia de Goa, embora a agricultura permaneça dominante e o turismo tenha se tornado um motor da economia local.

Em 2016, o contingente de turistas totalizava 7.785.693, dentre os quais 890.459 eram estrangeiros.²² Esses turistas chegam de trem, avião e ônibus. Goa possui um aeroporto ativo com um terminal internacional aberto em meados da década de 1990. Por causa de sua rota, poucos turistas estrangeiros chegam a Goa pela antiga WIPGR. Entretanto, desde o final da década de 1990, Goa foi conectada a Mumbai através da estrada de ferro de alta velocidade Konkan (via Panvel e em direção a Mangalore). O transporte rodoviário para Goa também está melhorando.

A história de Goa pós-colonial sugere que, ao longo de um espaço de tempo suficientemente longo (mais de um século no caso da WIPGR), uma ferrovia pode alcançar alguns dos objetivos de desenvolvimento apregoados por seus promotores. Não obstante, é indubitável que a WIPGR falhou em estimular a economia de Goa colonial. Ela não transformou Mormugão em um porto movimentado, cujos ganhos e oportunidades de emprego geraram efeitos multiplicadores para a economia goense como um todo. Na verdade, pode-se argumentar que as somas substanciais que Portugal pagou por conta da garantia da WIPGR representaram oportunidades perdidas de despender esse dinheiro alhures de modo mais produtivo.

As histórias das linhas do Tua e de Goa oferecem uma base frutífera para a seguinte avaliação: até que ponto ferrovias específicas, sob o mesmo guarda-chuva ideológico (Fontismo), puderam estimular o desenvolvimento econômico? As duas linhas tinham muito em comum: sincronicidade cronológica; medida da bitola; supervisão e subvenção financeira garantidas, fornecidas pelo governo português; complexos trabalhos de engenharia em partes de suas rotas; populações pobres e isoladas e economias a serem estimuladas pelas ferrovias; e finalmente, duas ferrovias que se provaram não rentáveis e que, ao

que tudo indica, falharam em alcançar as metas de desenvolvimento apregoadas por seus promotores.

Contudo, o principal benefício da história comparativa é que ela nos permite identificar as diferenças e “conceitualizar as relações entre padrões mais gerais, transnacionais e particulares, estejam eles localizados em contextos regionais ou de cada Estado-nação” (Sarkar, 2007, p. 181). Os historiadores devem procurar “alternar o foco entre intimidade e complexidade das relações em lugares específicos e suas conexões com lugares distantes e processos de mudança de longa duração...” (Cooper, 2008, p. 94). Em se tratando de comparações, frequentemente o diabo está nos detalhes.

Assim foi no caso das duas linhas examinadas no presente artigo. Nenhuma das duas linhas era rentável, mas o fato é que lucro ou prejuízo tem, no máximo, uma relação indireta com a facilitação do desenvolvimento econômico por ferrovias específicas. Linhas inteiras ou operações específicas de uma companhia ferroviária têm sido tocadas sob um regime de lucro deliberadamente limitado ou mesmo sem fins lucrativos, em prol de metas sociais determinadas pelos governos, como por exemplo, passagens de baixo custo na Indian Railways. É evidente que a WIPGR fez muito pouco para estimular a economia de Goa durante o período colonial, enquanto a linha de Tua, por sua vez, chegou a obter alguns efeitos positivos em Trás-os-Montes.

Os detalhes das duas histórias também demonstram o fato de que em grande medida as falhas da WIPGR resultaram de fatores particulares, ancorados no contexto colonial do sul da Ásia. Pudemos, ao longo deste artigo, identificar esses fatores: o contexto colonial; cruzamento de fronteiras, com potencial para gerar atrasos e assédio; grandes companhias ferroviárias na Índia britânica dispostas a construir linhas e manipular os custos de transportes para desviar o tráfego da WIPGR e do porto de Mormugão; a relutância de empreendedores da Índia britânica em se instalarem no que eles percebiam como estrangeiro, ao passo que a probabilidade de que alguém como Clemente Menéres, de Tua, fosse aparecer no contexto colonial isolado da sociedade goense era muito baixa. Finalmente, a dominância bem estabelecida de Bombaim e suas empresas mercantis por toda a Índia Ocidental era um obstáculo quase insuperável. Na verdade, este último era um fenômeno que os promotores da WIPGR – tanto autoridades portuguesas quanto interesses financeiros britânicos – decidiram relevar. Como sugerimos neste artigo, a dominância estabelecida de Bombaim provavelmente tornou impossível a Mormugão se transformar em um porto efervescente, com conexões diretas

de navio a vapor para os portos europeus – um sonho que só pôde ser realizado na era pós-colonial.

A linha do Tua não enfrentou nenhuma dessas dificuldades particulares, e ofereceu algum alento no estímulo à economia de Trás-os-Montes. Se ela não chegou a gerar um lucro vultoso, é certo que ao menos produziu efeitos benéficos na região onde foi construída. Ironicamente, a linha do Tua foi fechada e amputada de sua parte mais panorâmica, enquanto a WIPGR permanece uma parte pequena, mas em uso contínuo do vasto sistema da Indian Railways.

Nosso artigo sugere, portanto, três respostas para a questão “como se pode analisar a importância de um projeto de transporte do passado”: (1) recortes cronológicos diferentes podem resultar em diferentes análises; (2) historiadores devem buscar abarcar o recorte temporal mais extenso possível, porque benefícios e dificuldades mudam e/ou podem levar um longo tempo para se tornarem evidentes. Essas duas sugestões não são inteiramente novas, mas tanto especialistas em meios de transporte quanto historiadores tendem a ignorar o valor da perspectiva de longa duração quando elaboram novos projetos, analisam antigos projetos ou utilizam o sucesso (ou fracasso) percebido de projetos anteriores para justificar (ou rejeitar) novos projetos.²³ E finalmente, (3), defendemos uma abordagem abrangente e bem-contextualizada para qualquer análise de um projeto de meios de transporte, uma vez que um foco estreito nos aspectos transportacionais de um projeto de meios de transporte pode cegar um historiador quanto aos benefícios e suscetibilidades, ao dano (ou benefício) colateral, se se quiser. Elementos colaterais do Tratado de 1878, por exemplo, tiveram consequências deletérias para a economia de Goa, enquanto a linha não rentável de Tua acabou estimulando alguma atividade econômica em Trás-os-Montes.

REFERÊNCIAS

- ABECASSIS, Carlos Krus. *Condição e enquadramento do problema do porto e caminho de ferro de Mormugão*. Lisboa: IN, 1951.
- ADAS, Michael. *Machines as the Measure of Men: Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1989.
- ALBUQUERQUE, Teresa. The Anglo-Portuguese Treaty of 1878: Its Impact on the People of Goa. *Indica*, Mumbai: Heras Institute, v. 27, n. 50-51, p. 117-124, 1990.
- ALEGRIA, Maria Fernanda. *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1990.

- ALEGRIA, Maria Fernanda. The Tua Line and the Portuguese Railways (1856-1906). In: MCCANTS, Anne; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes; LOURENÇO, Paulo (ed.). *Railroads in Historical Context: Construction, Costs and Consequences*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2011. v. 1, p. 3-14.
- BEIRA, Eduardo. Da Companhia Nacional à CP. In: PEREIRA, Hugo Silveira (ed.). *A linha do Tua (1851-2008)*. Porto: Afrontamento: EDP, 2017. p. 331-357.
- COOPER, Frederick. African Labor History. In: LUCASSEN, Jan (ed.). *Global Labour History: A State Of The Art*. Bern: Peter Lang, 2008. p. 91-116.
- COTTRELL, Phillip L. *Investment Banking in England, 1856-1881: A Case Study of the International Financial Society*. London: Garland, 1985.
- DIAS, Luís Bismarck. Resumido relato sôbre os resultados financeiros da exploração do caminho de ferro e pôrto de Mormugão. *Boletim-Geral das Colónias*, Lisboa: Agência-Geral das Colónias, v. 5, n. 49, p. 250-264, 1929.
- DIVALL, Colin. High Speed 2 Where? A Historical Perspective on the “Strategic Case” for HS2. In: DIVALL, Colin; HINE, Julian; POOLEY, Colin (ed.). *Transport Policy: Learning Lessons from History*. Farnham: Ashgate, 2015. p. 97-114.
- ESPAGNE, Michel. Comparison and Transfer: A Question of Method. In: MIDDELL, Matthias; ROURA, Lluís (ed.). *Transnational Challenges to National History Writing*. London: Palgrave-MacMillan, 2013. p. 36-53.
- ETHELL, Bernard Dale. *Portugal and Portuguese India 1870-1961*. 2003. Dissertation (Ph.D. in History) – University of London. London, 2003.
- GRACIAS, João Baptista Amâncio. *Caminho de ferro e porto de Mormugão*. Bastorá: Tipografia Rangel, 1940.
- HARVEY, David. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell, 1990.
- JUSTINO, David. *Fontismo: liberalismo numa sociedade iliberal*. Lisboa: D. Quixote, 2016.
- KERR, Ian J.; PEREIRA, Hugo Silveira. India and Portugal: The Mormugão and the Tua Railway Compared. In: MCCANTS, Anne; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes; LOURENÇO, Paulo (ed.). *Railroads in Historical Context: Construction, Costs and Consequences*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2012. v. 2, p. 167-196.
- LAACK, Dick van. Detours around Africa: The Connection between Developing Colonies and Integrating Europe. In: BADENOCH, Alexander; FICKERS, Anders (ed.). *Materializing Europe: Transnational Infrastructures and the Project of Europe*. Basingstoke: Palgrave MacMillan, 2010. p. 27-43.
- LAGE, Otilia. The Significance of the Tua Valley in the context of the Portuguese wolfram boom (1st half of the XX Century). In: MCCANTS, Anne; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes; LOURENÇO, Paulo (ed.). *Railroads in Historical*

- Context: Construction, Costs and Consequences*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2011. v. 1, p. 15-42.
- LÓPEZ, Elena; MONZÓN, Andrés; ORTEGA, Emilio; MANCEBO, Santiago. Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach. *Transport Reviews*, London: Taylor & Francis, v. 29, n. 4, p. 515-536, 2009.
- MACEDO, Marta. *Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)*. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade de Coimbra. Coimbra, 2009.
- MARQUES, A. H. Oliveira (coord.). O Império Africano 1890-1930. In: SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira. *Nova História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Estampa, 2001. v. 11.
- MARTINS, Lurdes; VASCONCELOS, Graça; LOURENÇO, Paulo B. The engineering design of Tua rail track: evidence from the archives. In: MCCANTS, Anne; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes; LOURENÇO, Paulo (ed.). *Railroads in Historical Context: Construction, Costs and Consequences*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2012. v. 2, p. 267-290.
- MATA, Maria Eugénia. *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.
- MATA, Maria Eugénia. As três fases do Fontismo: projectos e realizações. In: ESTUDOS e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho. Lisboa: Sá da Costa, 1988. p. 413-430.
- NAVARRO, Bruno José. *Um império projectado pelo 'silvo da locomotiva': o papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)*. Lisboa: Colibri, 2018.
- PEREIRA, Hugo Silveira. *Os Beças, João da Cruz e Costa Serrão: protagonistas da linha de Bragança*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2014.
- PEREIRA, Hugo Silveira. Especulação, tecnodiplomacia e os caminhos-de-ferro coloniais entre 1857 e 1881. *História – Revista da FLUP*, Porto: Universidade do Porto, v. 4, n. 7, p. 137-162, 2017b.
- PEREIRA, Hugo Silveira. Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão. *Revista Portuguesa de História*, Coimbra: Universidade de Coimbra, n. 46, p. 237-262, 2015a.
- PEREIRA, Hugo Silveira. Fronteiras e caminhos-de-ferro: da quimera saint-simoniana ao desencanto tecnodiplomático (c. 1850-c. 1900). *Revista de História das Ideias*, Coimbra: Universidade de Coimbra, n. 35, p. 227-259, 2017c.
- PEREIRA, Hugo Silveira. Passado, presente e futuro da mobilidade no vale do Tua (séculos XIX a XXI). *Revista Portuguesa de História*, Coimbra: Universidade de Coimbra, n. 48, p. 175-207, 2017d.

- PEREIRA, Hugo Silveira. Portuguese Railway History: Still a Field of Opportunities? *Mobility in History*, Oxford: Berghahn, v. 6, n. 1, p. 105-112, 2015b.
- PEREIRA, Hugo Silveira. O tratado luso-britânico de 1878: história de um acordo tecnodiplomático em três atos. *Revista de História da Sociedade e da Cultura*. Coimbra: Universidade de Coimbra, n. 17, p. 229-252, 2017e.
- PEREIRA, Hugo Silveira (ed.). *A linha do Tua (1851-2008)*. Porto: Afrontamento: EDP, 2017a.
- PINHEIRO, Magda. L'Histoire d'un divorce: l'Intégration des chemins de fer Portugais dans le réseau Ibérique. In: MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea (ed.). *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest, 1995. p. 335-349.
- PIRES, André. *Gestão estratégica ferroviária e suas implicações no desenvolvimento regional: el Ferrocarril de La Robla e a linha do Tua*. 2014. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro. Vila Real, 2014.
- PIRIE, Gordon. (Im)measurable transport history. *Journal of Transport History*, London: SAGE, v. 36, n. 1, p. III-IV, 2014.
- PORTUGAL. Ministério da Marinha e Ultramar. *Albuns de estatística graphica dos caminhos de ferro portugueses das provincias ultramarinas*. Lisboa: Companhia Nacional, 1893-1903.
- SANTOS, Luís. *Política ferroviária ibérica: de principios del siglo XX a la agrupacion de los ferrocarriles (1901-1951)*. 2011. Tesis (Doctorado en Historia) – Universidad Complutense de Madrid. Madrid, 2011.
- SANTOS, Luís. *Tristão Guedes de Queirós Correia Castelo Branco, 1º Marquês da Foz: um capitalista português nos finais do século XIX*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2014.
- SARKAR, Sumit. Labour History in India and South Africa: Some Affinities and Contrasts. *African Studies*, London: Taylor & Francis, v. 66, n. 2, p. 181-200, 2007.
- SILVEIRA, Luís Espinha da; ALVES, Daniel; LIMA, Nuno Miguel; ALCÂNTARA, Ana. Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930. *Ler História*, Lisboa: ISCTE, n. 61, p. 7-37, 2011.
- THORNER, Daniel. *Investment in Empire: British Railway and Steam Shipping Enterprise in India 1825-1849*. Philadelphia, PA: University of Pennsylvania Press, 1950.
- VIEIRA, António Lopes. *The Role of Britain and France in the Finance of Portuguese Railways 1850-1890: A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*. 1983. Dissertation (Ph.D. in History) – University of Leicester. Leicester, 1983.
- VISEU, Albano. *Desenvolvimento da periferia transmontana: a linha do Tua e a casa Menéres*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2013a.

VISEU, Albano. The Mirandela Cork Factory and the Tua Line. In: MCCANTS, Anne; BEIRA, Eduardo; CORDEIRO, José Manuel Lopes; LOURENÇO, Paulo (ed.). *Railroads in Historical Context: Construction, Costs and Consequences*. Porto: MIT Portugal Program: Universidade do Minho: EDP, 2013b. v. 3, p. 71-106.

NOTAS

¹ Um total de £ 1.350.000 ou 6.075 de *contos* portugueses (1 *conto* = 1 milhão de *réis* portugueses ≈ 222.222 libras – MATA, 1993). Portugal também concedeu isenção de impostos, além da terra e da madeira necessária para os trabalhos.

² British Library, Londres, Arquivos do Ministério da Índia (doravante BL-AMI), L/PWD/3/280, 1872-1873, Carta 4 de 1873.

³ AHU, lote 2622, Cartas de 20 de julho, 24 de agosto de 26 de outubro de 1880; Telegrama de 14 de outubro de 1880.

⁴ AHU, lote 2622, Correspondência, Levantamento Hawkshaw, Son & Hayter datada de 14 de setembro de 1880.

⁵ AHU, lote 2622, Correspondência, Cartas de 21 de junho de 1879 e 9 de dezembro de 1880.

⁶ AHU, caixa 1977 1L, Cartas de 10 de janeiro e 7 de fevereiro de 1888.

⁷ *Times of India*, 6 de fevereiro de 1888, p. 5.

⁸ *Times of India*, 16 de agosto de 1897, p. 5.

⁹ BL-AMI, L/PWD/6/429, Documentos do Departamento de Obras Públicas, Coleção 2115 de 1893.

¹⁰ *Times of India*, 14 de junho de 1898, p. 4.

¹¹ BL-AMI, L/AG/46/19/1, *Oitavo Relatório Anual dos Diretores da Companhia Ferroviária Garantida Portuguesa do Oeste da Índia, Limitada*, 12 de junho de 1889, p. 4. Doravante [Número do Relatório] *Relatório Anual WIPGR*, [data].

¹² *The Gazetteer of Bombay City and Island*, vol. I (Bombay: The Times Press, 1909), p. 511. Se adicionarmos o comércio costeiro os vapores totalizam 1.850 e os navios à vela 44.889.

¹³ *Vigésimo-Segundo Relatório Anual da WIPGR*, 18 de junho de 1903, p. 3.

¹⁴ *Vigésimo-Sexto Relatório Anual da WIPGR*, 27 de junho de 1907, p. 5.

¹⁵ *Quadragesimo-Oitavo Relatório Anual da WIPGR*, 26 de junho de 1929, p. 6: o acordo com o Governo Português foi firmado em fevereiro de 1929 para prover os fundos “muito urgentemente” solicitados para melhorar a ferrovia e o porto de modo a “atender ao tráfego grandemente intensificado”.

¹⁶ AHMOP, Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, caixa 25 (1883), relatório 10305 (8 Jan. 1883).

¹⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, 23 Fev. 1880, p. 542.

¹⁸ Fluxos de retorno a Trás-os-Montes podem ter sido substanciais, mas isso necessita de pesquisa adicional.

¹⁹ As rodovias construídas durante as últimas duas décadas contribuíram para a crise financeira que se abateu sobre Portugal. Essa é, contudo, outra história, ainda que possamos observar que, como no caso da WIPGR, a atração exercida pelos benefícios presumidos emanados de grandes projetos de transporte possa cegar as pessoas para os custos contínuos de tais projetos. Esse não é um problema exclusivo de Portugal.

²⁰ Um observador participante familiarizado escreveu o seguinte sobre a situação do vale do Tua nos anos 1960 e começo da década de 1970: os habitantes locais “não tinham uma vida fácil” e viviam sem “as mínimas condições básicas, tais como sistema de esgoto, água encanada ou eletricidade” (ALEGRIA, 2011, p. 11).

²¹ O manganês continua a ser extraído em Goa. Boa parte desse minério chega a Mormugão por barcas fluviais.

²² Disponível em: www.goatourism.gov.in/statistics/225. Acesso em: 1 jun. 2018.

²³ Elementos desse argumento podem ser encontrados na análise cuidadosa de Colin Divall na defesa da linha ferroviária de alta velocidade no trecho Londres-Birmingham (DIVALL, 2015).

Artigo recebido em 20 de junho de 2018.

Aprovado em 4 de janeiro de 2019.

