



46

REVISTA  
PORTUGUESA  
DE  
HISTÓRIA

COIMBRA 2015

# Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão

## *“Fontismo” in Portuguese India: the Mormugão railway (1878-1902)*

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Investigador pós-doc / CIUHCT (FCT da UNL / Institute of Railway Studies (U. York)

Email: hjs.pereira@fct.unl.pt

Texto recebido em / Text submitted on: 30/04/2015

Texto aprovado em / Text approved on: 22/07/2015

### *Resumo:*

Na década de 1870 Portugal procurou implementar nas colónias a mesma política de obras públicas que vinha praticando na metrópole. Goa era um dos domínios mais longínquos do império ultramarino mas cuja distância a Portugal Continental tinha diminuído com a abertura do canal do Suez (1869). Nos finais da década de 1870 um conjunto de causas sentou negociadores portugueses e britânicos à mesma mesa para negociar um tratado que regulasse as relações entre os dois países na península indiana. O tratado foi assinado em 1878 e previa a construção de um caminho-de-ferro entre o porto de Mormugão (Goa) e a rede férrea britânica. Neste artigo iremos analisar o processo de decisão, a construção e as consequências da instalação daquela infraestrutura naquela colónia portuguesa. Usaremos para tal os conceitos de *technopolitics* e *cross-borders* e recorreremos a fontes tão diversas como a correspondência mantida entre os negociadores luso-britânicos, os debates parlamentares mantidos à época e as estatísticas oficiais da exploração de caminhos-de-ferro ultramarinos do ministério da marinha e ultramar.

### *Palavras-chave:*

Mormugão; Goa; Índia; Caminhos-de-ferro; *Technopolitics*

### *Abstract:*

In the 1870s Portugal tried to implement in its colonies the same public works programme that it had been practising in its mainland territory. Goa was one of the farthest domains of the Portuguese empire even though that distance was shortened with the opening of the Suez Canal (1869). In the late 1870s an array of causes brought together Portuguese and British negotiators to write down a treaty that settled the relations between both nations in the Indian peninsula. The treaty was signed in 1878 and it stated that a railway between the harbour of Mormugão (Goa) and the British rail network was to be built. In this paper we aim to analyse the decision making process, the construction and the consequences of the opening of that railroad in that Portuguese colony. To do so we will use the concepts of *technopolitics* and *cross-borders* and we will read on sources as diverse as the correspondence between Portuguese and British negotiators, the parliamentary debates, and the official statistics of the operation of overseas railways compiled by the ministry of Marine and Overseas.

### *Keywords:*

Mormugão; Goa; India; Railways; Technopolitics

## Estado da arte, fontes e metodologia

Os primeiros 30 anos do liberalismo nacional foram caracterizados por uma grande instabilidade política<sup>1</sup>. A Regeneração criou a constância necessária para tornar possível o investimento em obras públicas. Em 1853 iniciava-se a construção do primeiro caminho-de-ferro nacional num esforço que foi quase ininterruptamente continuado até à crise da década de 1890<sup>2</sup>.

A partir dos anos 1870 procurou-se aplicar o fontismo aos domínios ultramarinos. As colónias eram encaradas como fonte de riquezas e como testemunhos da grandeza nacional (mitos do eldorado e da herança sagrada segundo Valentim Alexandre) cuja manutenção e desenvolvimento careciam de uma política de investimento à semelhança da que vinha sendo praticada na metrópole. É neste contexto que se insere o projecto do porto e linha de Mormugão em Goa, que assumiu uma renovada importância com a abertura do canal do Suez em 1869<sup>3</sup>.

A linha de Mormugão não é de todo uma desconhecida em termos bibliográficos. O portal *Memórias d'África e d'Oriente* lista vários estudos publicados por especialistas na realidade indiana<sup>4</sup>, dos quais se destaca o livro *Caminho de ferro e porto de Mormugão* de Amâncio Gracias<sup>5</sup>. Porém, tais obras não são trabalhos históricos críticos e analisam os factos à luz de um nacionalismo exacerbado.

Recentemente surgiram novos estudos que analisam a linha de Mormugão em contextos mais abrangentes. Em 2003 Bernard Ethell estudou aquela obra no âmbito do seu doutoramento sobre a presença portuguesa na Índia<sup>6</sup>. Em 2010 Alice Faria concluiu o seu doutoramento sobre arquitectura e obras públicas em Goa. A linha-férrea é analisada neste contexto<sup>7</sup>. Em 2013 Ian Kerr e Hugo

---

<sup>1</sup> M. E. Mata e N. Valério, *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*, Lisboa, Presença, 1993, p. 142.

<sup>2</sup> M. F. Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, Lisboa, CEG, 1990.

<sup>3</sup> V. Alexandre e J. Dias (eds.), *O Império Africano 1825-1890*, Lisboa, Estampa, 1998, p. 39-48 e 93-97.

<sup>4</sup> [memoria-africa.ua.pt/Catalog.aspx?q=mormugao](http://memoria-africa.ua.pt/Catalog.aspx?q=mormugao), consultado em 27.3.15.

<sup>5</sup> J. B. A. Gracias, *Caminho de ferro e porto de Mormugão*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1940.

<sup>6</sup> B. D. Ethell, “Portugal and Portuguese India, 1870-1961”, Londres, U. London – SOAS, 2003, tese de doutoramento.

<sup>7</sup> A. S. Faria, *L'Architecture Coloniale Portugaise à Goa. Le Département des Travaux Publics, 1840-1926*, Paris, U. Paris 1 – Pantheon-Sorbonne, 2010, tese de doutoramento.

Pereira compararam os processos construtivos das ferrovias de Mormugão e do Tua construídas e abertas sensivelmente ao mesmo tempo<sup>8</sup>.

Neste artigo procuraremos analisar o caminho-de-ferro de Mormugão usando o conceito de *technopolitics* de Gabrielle Hecht<sup>9</sup>. Por *technopolitics* entende-se a política que é conduzida especificamente através de meios tecnológicos. O estudo de Hecht foca o uso de uma tecnologia (a energia nuclear) como forma de legitimação e reafirmação de França no concerto das nações. No nosso caso procuraremos examinar como a linha de Mormugão constituiu um esforço para reforçar a presença portuguesa em Goa. Focaremos a nossa atenção no processo de decisão e construção e nos primeiros 15 anos de exploração analisando o modo como os resultados da operação foram ou não de encontro às expectativas criadas. Examinaremos também o inverso, se Inglaterra se serviu desta tecnologia para impor os seus objectivos geoestratégicos sobre a Índia Portuguesa.

Teremos ainda em consideração o carácter transfronteiriço (*cross-border*) da linha, aspecto que sempre trouxe obstáculos à execução deste tipo de obras públicas. Vários autores, analisando diversos períodos históricos e geografias, demonstraram já como o caminho-de-ferro agiu mais como catalisador da unidade nacional do que como fomentador da integração internacional, pelas dificuldades em cruzar as fronteiras nacionais<sup>10</sup>.

Quanto às fontes para este estudo, o Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) disponibiliza documentação de jaez diversa cobrindo uma parte substancial da história desta linha. Uma vez que esta resultou de uma parceria luso-britânica a Biblioteca e Arquivo Histórico Diplomático (BAHD) guarda correspondência relativa ao processo de negociação e de resolução de diferendos entre as duas nações. Os debates parlamentares das décadas de 1870-80 serão importantes para a análise da retórica por trás do investimento. Para o estudo da operação

---

<sup>8</sup> I. J. Kerr e H. S. Pereira, "India and Portugal: the Mormugão and the Tua railways compared" in A. McCants, E. Beira, P. B. Lourenço e J. M. L. Cordeiro (eds.), *Railroads in historical context: construction, costs and consequences*, vol. 2, Porto, U. Minho, MIT Portugal, EDP, 2013, p. 167-96.

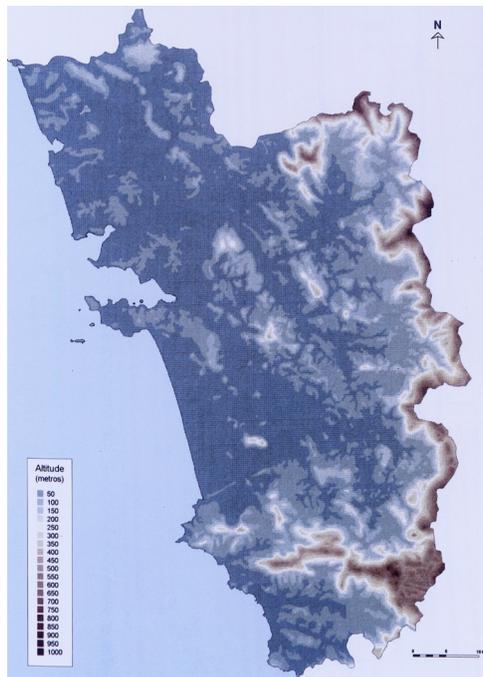
<sup>9</sup> G. Hecht, *The radiance of France. Nuclear power and national identity after World War II*, Cambridge; London, The MIT Press, 2009.

<sup>10</sup> E. Vidal i Raich, *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*, Lleida, Espai/Temps, p. 10-2. M. L. Faye, J. W. McArthur, J. D. Sachs e T. Snow, "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries", *Journal of Human Development*, 5:1 (Março 2004), p. 31-69. Este último trabalho dedica-se a países sem acesso ao mar e que estão dependentes dos seus vizinhos. Goa tinha acesso ao oceano mas estava completamente dependente a nível económico da Índia Britânica, pelo que algumas das características dos *landlocked countries* podem aplicar-se a esta colónia lusa.

da linha as estatísticas do ministério da marinha e ultramar (MMU) são incontornáveis.

### Goa na década de 1870

Goa fica situada na costa ocidental da península indiana. Estava rodeada a norte e a sul pela Índia Britânica, a oeste pelo Oceano Índico e a este pela cordilheira dos Ghats Ocidentais, onde a superfície, até aí com um declive suave para a costa, se torna abrupta com relevos orográficos anfractuados e cobertos de vegetação densa, que se elevam bruscamente a alturas até 1000 m. O clima de Goa é tipicamente subtropical, com uma temperatura média anual de 27° (e amplitude média de 5°). De Junho a Outubro ocorrem as monções típicas desta parte do mundo. A média pluviométrica de Goa é alta (2621 mm/m entre 1854 e 1924) mas as chuvas são especialmente intensas nos Ghats<sup>11</sup>.



**Mapa 1** – Carta hipsométrica de Goa<sup>12</sup>

<sup>11</sup> A. Correia, *Índia Portuguesa (fisiografia e clima)*, Lisboa, Casa Portuguesa, 1926, p. 37-428.

<sup>12</sup> R. S. de Brito, *Goa e as Praças do Norte revisitadas*, Lisboa, CNPCDP, 1998, p. 4.

Na década de 1870 a Índia Portuguesa encontrava-se num estado de decadência acelerada. Do grande estado da Índia, Portugal mantinha apenas os enclaves de Goa, Damão e Diu, rodeados pelo grande império britânico<sup>13</sup>. Goa era o território mais importante embora fosse apenas uma sombra do seu passado glorioso. Em 1870 Tomás Ribeiro descrevia-a nos seguintes versos:

“Eis a cidade morta, a solitaria Goa!  
Seis templos alvejando entre um palmar enorme!  
Eis o Mandovy – Tejo, a oriental Lisboa!  
Onde em jazigo regio immensa gloria dorme”<sup>14</sup>

A expressão “quem viu Goa excusa de vêr Lisboa”<sup>15</sup> deixara pois de fazer sentido. O território tinha uma agricultura arcaica, produtora de bens primários de fraco valor acrescentado e espartilhada pelo regime de propriedade das comunidades. O crescimento urbano era tímido e a indústria inexistente<sup>16</sup>. O comércio com Moçambique e Macau, que no início de Oitocentos atingira níveis relevantes, desaparecera. O principal parceiro de trocas era desde 1830 a Índia Britânica. Internamente a circulação era dificultada pela falta de vias de comunicação (quando se iniciou a construção do caminho-de-ferro de Mormugão a Índia Britânica contava já com 9723 milhas de ferrovias<sup>17</sup>). Em termos financeiros, até 1870 a Índia era a colónia com maiores receitas e que apresentava mais orçamentos equilibrados. Porém a partir de 1880 o domínio passou a enfrentar problemas crescentes para equilibrar as suas contas<sup>18</sup>.

O potencial de desenvolvimento de Goa era escasso, todavia a colónia mantinha-se como lembrança dos notáveis feitos dos portugueses no Oriente<sup>19</sup>. Tinha sido aliás este simbolismo a justificar a recusa de propostas inglesas para compra dos territórios indianos. Durante as guerras napoleónicas tropas britânicas ocuparam Goa e o embaixador inglês chegou a propor a troca de

---

<sup>13</sup> Alexandre e Dias, *O Império...*, cit., p. 659-62.

<sup>14</sup> Apud. A. L. Mendes, *A Índia Portuguesa. Breve descrição das possessões portuguesas na Ásia*, Lisboa, Fundação Oriente, 1992, p.151-2.

<sup>15</sup> Apud. D. C. Kloguen, *Bosquejo histórico de Goa*, Nova Goa, IN, 1858, p. 194.

<sup>16</sup> J. J. L. Lima e F. M. Bordalo, *Ensaio sobre a estatística das possessões portuguesas na África Occidental e Oriental na Ásia Occidental na China e na Oceania*, Lisboa, IN, 1862. Portugal. MMU, *Relatorios dos governadores geraes da provincia de Cabo Verde, Moçambique e estado da India referidos ao anno de 1875*, Lisboa, IN, 1878, p. 32-5.

<sup>17</sup> I. J. Kerr, *Engines of change: the railroads that made India*, Westport; Londres, Praeger, 2007, p. 10.

<sup>18</sup> Alexandre e Dias, *O Império...*, cit., p. 154-6 e 693-703.

<sup>19</sup> Faria, *L'Architecture...*, cit., p. 4.

Goa por Malaca ou por uma compensação pecuniária, tendo sido recusado. Em 1839 o mesmo diplomata propôs o mesmo negócio, oferecendo um perdão de dívida e 500000 libras pelos enclaves portugueses na Índia<sup>20</sup>. Sá da Bandeira respondeu que “o governo nunca poderia admitir (...) a cedência de territorios que são monumentos de gloria para a nação portugueza”<sup>21</sup>.

A cessão de parte do território nacional estava completamente descartada, mas Portugal não podia virar costas à potência que rodeava por completo os seus territórios na Índia. Era necessário chegar a um acordo com Inglaterra para tirar melhor proveito de Goa, que foi atingido em 1878 quando as duas nações assinaram um tratado que previa a construção de uma via-férrea entre Mormugão e a rede indo-britânica<sup>22</sup>.

### O tratado de 1878

As negociações foram espoletadas pela questão do Surrate, uma praça indiana onde Portugal gozava de um privilégio aduaneiro (pagava apenas 2,5% pelas importações e exportações) desde o século XVII. Em 1800 Inglaterra passou a controlar o Surrate e em 1872 revogou unilateralmente o privilégio. Portugal protestou e em 1875 discussões foram encetadas para resolver esta e outras disputas<sup>23</sup>. A negociação versou sobre a produção de sal e bebidas alcoólicas, a criação de uma união aduaneira e a construção de uma ferrovia de Mormugão à rede anglo-indiana<sup>24</sup>.

O sal e as bebidas alcoólicas eram duas das principais produções de Goa por não estarem sujeitas a monopólio estatal e por beneficiarem de um regime fiscal favorável<sup>25</sup>. O seu custo era inferior ao atingido no território inglês, pelo que tanto licitamente como através de contrabando faziam concorrência aos

---

<sup>20</sup> J. B. A. Gracias, *Inglese em Goa ou ocupação de Goa pelas tropas britânicas*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1934, p. 27-8 e 97-106.

<sup>21</sup> M. J. G. de Saldanha, *Resumo da Historia de Goa*, Bastorá, Tipografia Rangel, 1898, p. 247-8.

<sup>22</sup> AHU (Lisboa), Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar (AHU, SEMU, DGU), maço 2589, Caminho de Ferro de Mormugão, Processos (1875-1879), Março, Agosto, Setembro e Dezembro de 1878.

<sup>23</sup> Portugal. Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE), *Negócios Externos. Documentos apresentados ás cortes na sessão legislativa de 1876*, Lisboa, IN, 1876, p. 86-8.

<sup>24</sup> Portugal. MNE, *Negócios Externos. Documentos apresentados ás cortes na sessão legislativa de 1879. Tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha para regular as relações entre a India Portuguesa e a India Ingleza*, Lisboa, IN, 1879, p. 1-2 (adiante Livro Branco).

<sup>25</sup> J. B. A. Gracias, *Subsídios para a historia economico-financeira da India Portuguesa*, Nova Goa, IN, 1909, p. 220-1.

produtos britânicos, lesando as receitas fiscais inglesas<sup>26</sup>. Durante a negociação o representante britânico tentou convencer o seu congénere luso a aceitar a supressão da produção de sal em Goa, à semelhança do que Inglaterra obtivera de França em 1813-15. Portugal não era favorável a tal proposta, já que o sal “constitue uma das principaes fontes da riqueza d’esse paiz e não convem estancar-a”<sup>27</sup>.

Em relação à união aduaneira “não só é um interesse, mas uma necessidade de vizinhança”, considerava Andrade Corvo, ministro do ultramar<sup>28</sup>. A Índia Britânica há muito se tornara o principal parceiro comercial da Índia Portuguesa; conviria assim facilitar as relações comerciais entre os dois territórios. Estudos recentes sobre a problemática dos *cross-borders* demonstraram que os efeitos das redes de transporte não podem ser auferidos em pleno se aquelas forem artificialmente truncadas por fronteiras regionais ou nacionais<sup>29</sup>. A união aduaneira contornaria estes obstáculos. Corolário lógico era a construção de uma via-férrea que agilizasse as trocas entre as duas Índias. Para o negociador luso Nogueira Soares

“a principal vantagem, que podíamos auferir do tratado em negociação, era (...) a construção de uma linha ferrea que, tendo por base o nosso porto de Mormugão, se ligase á rede das linhas ferreas da India ingleza (...). Devia esta linha promover efficazmente o desenvolvimento da riqueza da nossa fertil provincial ultramarina de Goa, attrahir ao nosso porto os productos, não só dos districtos da India ingleza mais proximos, mas de todos os que ella atravessasse até Madrasta, e constituir no nosso territorio um vasto emporio commercial”<sup>30</sup>.

Malgrado as referências ao desenvolvimento da *fértil* Goa as verdadeiras motivações para o investimento eram comerciais. Portugal pretendia tomar partido da posição geográfica e das boas condições do porto de Mormugão e fornecer à região do sul da península indiana uma saída de mar mais próxima que Bombaim.

---

<sup>26</sup> F. X. E. Fernandes, *Regimen do sal, abkary e alfandegas da India. Memoria do Tratado de 26 de dezembro de 1878*, Lisboa, Tipografia Universal, 1905, p. 164-212.

<sup>27</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 12.

<sup>28</sup> *Idem*, p. 38.

<sup>29</sup> E. López, A. Monzón, E. Ortega e S. Mancebo, “Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach”, *Transport Reviews*, 29:4 (Julho 2009), p. 518. Faye et al., “The challenges...”, cit., p. 47-8.

<sup>30</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 112.



**Mapa 2** – A rede ferroviária indiana em 1881, com a posição de Bombaim, Mormugão e Karwar<sup>31</sup>

Neste particular as autoridades nacionais replicavam no ultramar a política encetada na metrópole que pretendia fazer do porto de Lisboa a principal plataforma de ligação entre a Europa, África e América. Uma política que, porém, estava longe de dar os frutos desejados em virtude de vários factores entre os quais a fronteira não era dos menos importantes<sup>32</sup>.

Contudo os intentos nacionais esbarravam na oposição britânica ao projecto, “determinada por este egoísmo commercial [de Bombaim], e fortalecida pelas rivalidades nacionais”<sup>33</sup>. O governo não ignorava

“as dificuldades com que tem de lutar para mover o governo britannico a contribuir para a construcção da linha ferrea de Bellary á bahia de Mormugão, preferindo um porto portuguez ao porto inglez de Carwar”<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 21 (adaptado).

<sup>32</sup> H. S. Pereira, “A política ferroviária nacional (1845-1899)”, Porto, FLUP, 2012, tese de doutoramento, p. 334-49.

<sup>33</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 115.

<sup>34</sup> *Idem*, p. 11.

Karwar era um porto situado a sul de Mormugão e que poderia desempenhar as funções de empório comercial do sul da Índia. Não dispunha de tão favoráveis condições como as oferecidas pelo porto goês<sup>35</sup>, mas não ficava situado em território estrangeiro.

Por outro lado havia a questão dos custos da obra. Os portugueses estavam “persuadidos que, concluído o tratado (...), não faltariam companhias que a empreendessem sem subvenção nem garantia de juro”<sup>36</sup> de tal modo que em 12.4.1877 era publicada uma lei que autorizava o governo a contratar uma companhia para construir a linha de Mormugão à fronteira sem qualquer tipo de apoio financeiro por parte do estado<sup>37</sup>. O optimismo era despropositado. Na própria Índia Britânica o usual era a concessão de garantias de juro<sup>38</sup>. Era pois necessário que as autoridades britânicas contribuíssem pecuniariamente para a construção ou operação da linha no seu território, mas nem Londres nem Bombaim estavam dispostos a conceder mais que as facilidades não-financeiras habitualmente outorgadas a companhias ferroviárias<sup>39</sup>.

Chegar a um acordo era fulcral, já que

“independent decision making leads to under-investment in infrastructure, since the investment decision of each country does not take into account the benefit to the other country”<sup>40</sup>.

Porém a negociação não se afigurava fácil. Por muito que Portugal tentasse convencer os negociadores ingleses das vantagens do caminho-de-ferro para a própria Índia Britânica, aqueles tinham consciência que “the construction of the Railway (...) has been described by Senhor Corvo as making to Portuguese India the difference between life and death”<sup>41</sup>.

Portugal não soube esconder as suas verdadeiras intenções pelas quais a linha

“era para a nossa provincia de Goa, um melhoramento de tal ordem, que, para o obter, devíamos fazer todos os sacrificios compatíveis com a dignidade nacional e com os recursos do thesouro”<sup>42</sup>.

---

<sup>35</sup> *Idem*, p. 375-9. Gracias, *Caminho de ferro...*, cit., p. 181-8.

<sup>36</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 47.

<sup>37</sup> Collecção Official de Legislação Portuguesa (COLP), 1877, p. 74.

<sup>38</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 25.

<sup>39</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 137.

<sup>40</sup> S. Mun e S. Nakagawa, “Pricing and investment of cross-border transport infrastructure”, *Regional Science and Urban Economics*, 40 (2010), p. 228.

<sup>41</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 181.

<sup>42</sup> *Idem*, p. 116.

O sacrifício passou pela cedência às pretensões britânicas na questão do sal. O acordo final (de 26.12.1878) concedia à Índia Inglesa o privilégio de fabricar e vender sal nos domínios portugueses. Os agentes britânicos podiam explorar por conta própria ou por arrendamento as salinas nacionais ou pedir a supressão daquelas que fossem de fiscalização ou exploração difícil, podendo ainda dar busca a pessoas e veículos suspicazes de fazerem contrabando, prender em flagrante delito e apreender sal suspeito de ser contrabando<sup>43</sup>. O sacrifício passou pela cedência a elementos estrangeiros de prerrogativas de soberania.

Em troca Portugal recebia uma indemnização de 4 *laks* (400000) de rupias (160 contos) e a *possibilidade* de se construir a linha de Mormugão à rede indiana. Portugal tinha primeiramente que angariar uma sociedade disposta a realizar o empreendimento e só depois Inglaterra – se “persuadida de que tal concessão é adequada e suficiente, e que não faltará o capital necessario para a empresa” – se obrigaria a contratá-la para construir a linha no seu território. Inglaterra reservava-se ainda o direito de preferir o caminho-de-ferro até Karwar se estudos ulteriores demonstrassem a sua superioridade sobre Mormugão. Caso se comprovasse que a ferrovia até Goa era a melhor deliberação obrigavam-se as partes

“a adoptar, de accordo, as medidas que forem compatíveis com as suas respectivas circumstancias financeiras para assegurar a construção d’esse caminho de ferro no mais breve praso possível”<sup>44</sup>.

Em suma Portugal abdicava de uma actividade real (a salicultura) pela hipótese de ter um caminho-de-ferro. A tecnologia tinha servido as duas partes de formas diferentes. Inglaterra usara-a para obter o controlo de uma actividade que lhe causava dano fiscal. Portugal obtinha a possibilidade de dotar uma das suas mais pequenas e esquecidas colónias com o mais fascinante instrumento de progresso da época: o caminho-de-ferro (reforçado pela união aduaneira). Era a aplicação académica do fontismo. Tudo era apostado numa tecnologia de transporte até mesmo a cedência de uma importante actividade produtiva.

Importa porém referir que no que tocava ao caminho-de-ferro dificilmente a Inglaterra poderia assumir um maior compromisso. Como referia o negociador inglês Alexander Arbuthnot ao seu congénere luso

---

<sup>43</sup> Portugal. Governo, *Tratado de commercio e extradição entre Portugal e a Gran-Bretanha relativo ás suas possessões na India assignado em Lisboa pelos respectivos plenipotenciarios aos 26 de Dezembro de 1878*, Lisboa, IN, 1879, p. 17-22.

<sup>44</sup> *Idem*, p. 8-11.

“neither of the Governments, much less any promoter of a Company, is in a position to say, at the present moment, whether a railway can be constructed at all”<sup>45</sup>

pela simples razão que não havia estudos de terreno fidedignos. O único exame existente tinha sido feito pela direcção de obras públicas de Goa (estimava um custo de 32 contos/km) mas era apenas uma média “dos preços kilometricos de grande numero de linhas ferreas da Inglaterra, França, Alemanha e Belgica”<sup>46</sup>. Como acremente referiu a este respeito Nogueira Soares ao governador-geral da Índia “hoje plenamente concordo com v. ex.<sup>a</sup> em que semelhante trabalho é completamente inutil, pois não nos dá a minima idéa do custo da linha ferrea”<sup>47</sup>.

### **O estudo, construção e inauguração do caminho-de-ferro**

O tratado foi discutido no parlamento a 11.6.1879 em sessão secreta, como era usual. Desde a data da sua assinatura o governo tinha mudado. O novo executivo não perfilhava o acordo mas defendia-o no legislativo “porque da sua regeição poderiam vir inconvenientes graves”. Este foi o espírito do debate. O deputado governamental Emídio Navarro, por exemplo, considerava o diploma “obra nefasta e monstruosa” mas dava-lhe o seu voto<sup>48</sup>. O acordo foi muito contestado na Índia Portuguesa. As estipulações relativas ao sal, a adopção do sistema fiscal inglês sobre o fabrico de bebidas alcoólicas e a não-garantia da construção do caminho-de-ferro fizeram ecoar “o grito de dôr e indignação contra esse tratado, talvez o mais desastroso de todos os d’antes havidos”<sup>49</sup>. No entanto o parlamento aprovou a sua ratificação.

Portugal passou a dispor de uma verba de 160 contos anuais o que atraiu a atenção do Stafford House Committee (SHC), um grupo de capitalistas ingleses liderado pelo duque de Sutherland e com interesses no negócio ferroviário no Médio Oriente e Ásia Menor<sup>50</sup>. O SHC propôs ao governo a construção do

---

<sup>45</sup> *Livro Branco...*, cit., p. 173.

<sup>46</sup> *Idem*, p. 99.

<sup>47</sup> *Idem*, p. 114.

<sup>48</sup> Arquivo Histórico Parlamentar (Lisboa), Câmara dos Deputados, Actas das sessões secretas, 1859-1882, Livro sem cota, f. 111.

<sup>49</sup> C. R. Costa, *O tratado anglo-portuguez de 26 de Dezembro de 1878. O sr. João Andrade Corvo e os povos da India Portuguesa*, Margão, Tipografia do Ultramar, 1879.

<sup>50</sup> Staffordshire and Stoke on Trent Archive Service (Inglaterra), The Asia Minor Railway Scheme, Ref. D593-P-26-3-1.

caminho-de-ferro e a realização de melhoramentos no porto de Mormugão em troca de uma garantia de rendimento sobre o capital investido (o governo assegurava um rendimento mínimo à companhia; o valor dependia da receita líquida da operação: quanto maior fosse menor era o encargo do estado e vice-versa). Em 22.6.1879 o governo e o SHC acordavam realizar um estudo do terreno onde assentar a linha<sup>51</sup>. O SHC contratou a firma londrina Hawkshaw, Son & Hayter que por sua vez contratou o engenheiro E. E. Sawyer. Todos eram distintos engenheiros britânicos<sup>52</sup>. Portugal enviou o engenheiro Xavier Cordeiro, formado na École de Ponts e Chaussées de Paris e especialista em caminhos-de-ferro de bitola (distância entre carris) estreita<sup>53</sup>.

Os estudos foram realizados a partir de Fevereiro de 1880 e deveriam determinar: a bitola da linha, estreita (1 m entre carris, em teoria mais barata e já aplicada com relativo sucesso na Índia Britânica<sup>54</sup>) ou larga (1.67 m); o tipo de via, simples ou dupla; o peso dos carris; a melhor forma de ultrapassar os Ghats; e os custos de cada solução. Os orçamentos apresentados para a construção do porto e caminho-de-ferro ascendiam até 1600000 libras (7250 contos) mas só os cerca de 25 km da secção dos Ghats poderiam custar até 400000 libras (1800 contos ou 71 contos/km), um valor exorbitante para a realidade portuguesa (onde o custo de cada quilómetro não ultrapassava os 50 contos<sup>55</sup>) mas corriqueiro para a construção ferroviária nos Ghats indianos (a linha do Bhore Ghat custou cerca de 70000 libras/milha ou quase 200 contos/km)<sup>56</sup>. A secção fora dos Ghats não apresentava grandes dificuldades, excepto na construção de duas pontes sobre os rios Parodá e Sanguém. As condições de tracção eram aqui mais favoráveis (declives até 1% e curvas acima dos 365 m de raio contrastando com os 2.5% de inclinação e 243 m de raio de curva nas montanhas). Ultrapassados os Ghats o caminho-de-ferro seguiria em território britânico até Nova Hubli (numa extensão total de 124 milhas, 49.5 em Goa, 74.5 na Índia Britânica) e daqui até Bellary, ligando-se ao Madras Railway<sup>57</sup>.

---

<sup>51</sup> AHU, SEMU, DGU, maço 2622, Caminho de Ferro de Mormugão, Obras correntes novas e de melhoramentos, Janeiro a Junho (1881), Correspondence between the Foreign Office and the India Office; between the secretary of state for India and the Governor-General of India in Council; and between the India Office and the Promoters of a Scheme for improving the Harbour of Marmagão and for the construction of a Railway from that Port to the British Frontier.

<sup>52</sup> Kerr e Pereira, "*India and Portugal...*", cit., p. 179-80.

<sup>53</sup> Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (BAHMOP). Processos individuais.

<sup>54</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 73.

<sup>55</sup> Pereira, "*A política...*", cit., cap. 4, p. 154-278.

<sup>56</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 41.

<sup>57</sup> Kerr e Pereira, "*India and Portugal...*", cit., p. 180-2.

Sawyer apresentou também estimativas de rendimento calculando uma receita líquida anual de 70000 libras ( $\approx$ 300 contos). Tanto este valor como os do orçamento eram considerados demasiado optimistas pela Índia Britânica que informou mesmo o governo português que o custo da garantia de juro seria um pesado fardo no orçamento de estado durante longos anos<sup>58</sup>.

Porém, a 21.5.1880, Braamcamp, presidente do conselho, anunciava ao parlamento ter tratado “com uma sociedade de capitalistas de primeira ordem, e cavalheiros que por todos os respeitos gosam da maior consideração em Inglaterra”. Pedia a ampliação da autorização dada pela lei de 12.4.1877 para conceder uma garantia de juro à companhia que construísse o porto e caminho-de-ferro de Mormugão usando para tal a compensação dos 4 *laks* de rupias prevista no tratado de 1878. Apesar de o próprio Braamcamp reconhecer “que não temos dados suficientes e positivos a respeito da construção d’este caminho de ferro” mas apenas “uma exposição resumida que nos foi mandada pelos engenheiros encarregados dos estudos”<sup>59</sup>, o projecto foi aprovado e transformou-se na lei de 17.6.1880<sup>60</sup>.

Em 18.4.1881 foi assinado o contrato entre o governo e o SHC que mais tarde formou a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company (WIP) com capital inteiramente inglês. O objecto do acordo ficou-se pela linha em bitola métrica de Mormugão à fronteira (e melhoramentos no porto) já que Inglaterra preferiu adjudicar a via em seu território à Southern Mahratta Railway Company (SMR), uma companhia que já detinha uma substancial rede férrea de bitola estreita na região<sup>61</sup>. Apesar da união aduaneira estabelecida no tratado a fronteira continuava a existir de tal modo que Inglaterra preferiu dividir a gestão ferroviária da linha entre duas entidades, uma de cada lado da raia. O prazo da concessão era de 99 anos e a WIP via garantido um rendimento sobre a totalidade do capital usado nos estudos, formação da companhia e construção nos seguintes termos: 5% sobre um capital de 800000 libras e 6% sobre qualquer capital adicional<sup>62</sup>. As taxas eram exageradas se comparadas com as praticadas na Índia Britânica (3-4%)<sup>63</sup>. Portugal pagou o preço da falta de credibilidade financeira.

A construção por administração directa do estado nunca foi posta em hipótese, apesar de o governo ter bons exemplos nas linhas nacionais do Minho

---

<sup>58</sup> *Idem*, p. 183.

<sup>59</sup> Diário da Camara dos Deputados (DCD), 21.5.1880, p. 2233-40.

<sup>60</sup> COLP, 1880, p. 102-3.

<sup>61</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 78.

<sup>62</sup> COLP, 1881, 53-62.

<sup>63</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 78.

e do Douro<sup>64</sup> e de na Índia Inglesa o sector ferroviário estatal ter na altura uma extensão superior a 3000 milhas<sup>65</sup>.

Inglaterra acabou por deixar cair a hipótese Karwar pois como pragmaticamente reconheceu o negociador inglês R. B. D. Morier a solução Mormugão faria recair o custo da construção de 50 milhas de linha-férrea e do porto sobre Portugal e não sobre o tesouro britânico<sup>66</sup>.

Os projectos da WIP foram aprovados pelo governo em Dezembro de 1881 depois de pareceres positivos de Xavier Cordeiro e da junta consultiva de obras públicas. A construção iniciou-se em 15.12.1881 e prolongou-se por quase sete anos num processo complexo, marcado pela rescisão de contrato com os empreiteiros Dixon, Bailey, Bulkly & Thorne, por uma relação conflituosa com o novo director fiscal (Mouzinho de Albuquerque que substituíra Xavier Cordeiro em 1885), pela morosidade das expropriações, pela falta de estradas, pela complexidade em contratar e gerir pessoal e pela natural dureza e dificuldade de assentamento da linha nos Ghats<sup>67</sup>.

Como seria de esperar, em virtude dos orçamentos apresentados e da natureza do próprio contrato, a WIP rapidamente gastou as 800000 libras garantidas a 5% e em 1885 solicitou que a garantia de 6% fosse aplicada a um capital de 550000 libras. Porém, uma vez que 50000 desses esterlinos eram destinados à exploração, e como tal não eram garantidos à luz do contrato, o parlamento reduziu o capital garantido a 500000 libras<sup>68</sup> (lei de 23.7.1885<sup>69</sup>). Mas em 1887 a WIP apresentou novo pedido para garantia de mais 50000 libras que foi aprovado pelo legislativo pois, segundo o governo, a isso estava obrigado pelo contrato. O deputado da oposição Júlio de Vilhena tinha outra opinião:

“o inglez, como sabem, é teimoso e renitente. O inglez teimou em que o governo portuguez lhe havia de garantir estas £50.000; e desde que teimou em que lhe fossem garantidas as £50.000, é escusado dizer que, apesar de todos os nossos protestos, o inglez ha de vencer, e as £50.000 hão de lhe ser garantidas”<sup>70</sup>.

---

<sup>64</sup> Pereira, “*A política...*”, cit., p. 390-403.

<sup>65</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 74-7.

<sup>66</sup> Kerr e Pereira, “*India and Portugal...*”, cit., p. 176.

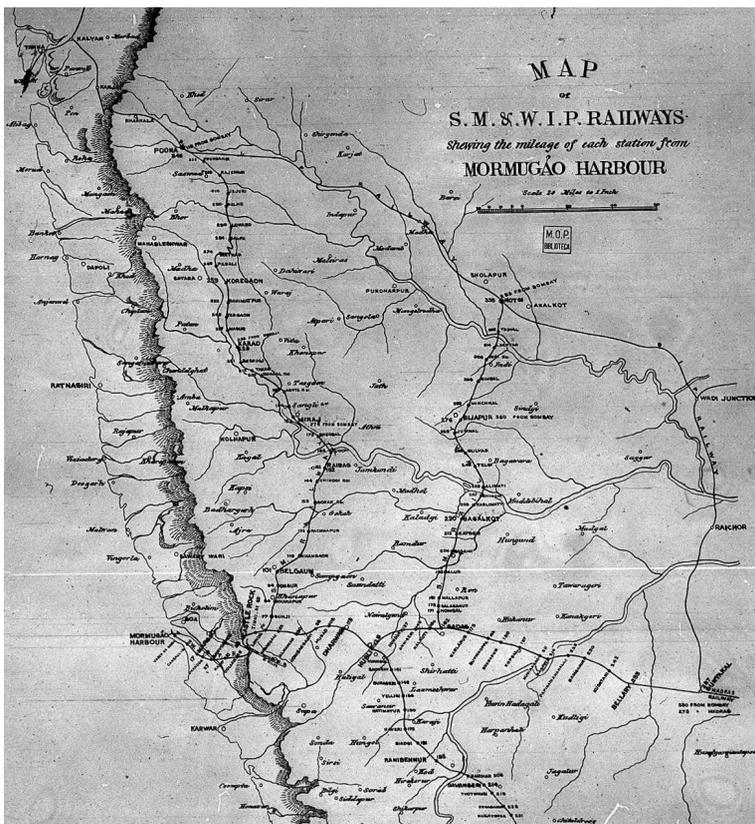
<sup>67</sup> *Idem*, p. 183-6.

<sup>68</sup> DCD, 10.7.1885, p. 3031-42.

<sup>69</sup> COLP, 1885, p. 283.

<sup>70</sup> DCD, 18.4.1888, p. 1134.

O projecto transformou-se na lei de 16.6.1888<sup>71</sup>, numa altura em que a linha já estava em plena operação. A 31.1.1888 fizera-se a inauguração numa cerimónia em que os governadores das duas Índias simbolicamente apertaram as mãos na fronteira<sup>72</sup>.



Mapa 3 – A linha de Mormugão e sua ligação à rede anglo-indiana<sup>73</sup>

### Os primeiros 15 anos de exploração

De acordo com Amâncio Gracias, Sawyer indicara que as primeiras 38 milhas do caminho-de-ferro (fora dos Ghats) tinham custado 150000 rupias

<sup>71</sup> COLP, 1888, p. 183-4.

<sup>72</sup> Kerr e Pereira, "India and Portugal...", cit., p. 187.

<sup>73</sup> BAHMOP, Mapas e desenhos, C-1-10-B.

cada ao passo que as 13 milhas nas montanhas orçaram 600000 rupias cada<sup>74</sup>. Tomando estes valores como verdadeiros podemos fazer uma aproximação ao custo quilométrico em contos e libras e ao custo do porto (orçamento global de 1350000 libras; 1 milha = 1.609 km; 1 rupia = 400 réis<sup>75</sup>; 1 conto = 1000000 réis = 220 libras<sup>76</sup>).

		milhas	km	
<b>Linha</b>	1ª secção	Extensão	38	61
		Custo rupias	150000	93206
		Custo contos	60	37
		Custo libras	13200	8202
	2ª secção	Extensão	13	21
		Custo rupias	600000	372823
		Custo contos	240	149
		Custo libras	52800	32808
	Total rupias		13 500000	
	Total contos		5 400	
Total libras		1 188000		
<b>Porto</b>	Total contos	736		
	Total libras	162000		
<b>Porto + linha</b>	Total contos	6136		
	Total libras	1 350000		

**Tabela 1** – Custos do porto e linha de Mormugão

A média ponderada do custo por milha das duas secções foi de 23295 libras, um valor bastante superior à média da Índia Britânica que rondava as 18000 libras<sup>77</sup>. Nos Ghats o custo do caminho-de-ferro português foi inferior ao dos seus congéneres britânicos.

Foi com estes encargos que a exploração se iniciou, rodeada pelas mais altas expectativas, comuns a todas as partes envolvidas. No parlamento a comissão de obras públicas afirmava que “tudo nos indica que o rendimento do caminho de ferro será muito valioso”<sup>78</sup>. Do lado britânico a abertura do caminho-de-ferro levou o *Times of India* a opinar que

<sup>74</sup> Gracias, *Caminho de ferro...*, cit., p. 271-4.

<sup>75</sup> Gracias, *Subsídios...*, cit., p. 286

<sup>76</sup> M. E. Mata, *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, Lisboa, Banco de Portugal, 1993.

<sup>77</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 26.

<sup>78</sup> DCD, 17.4.1888, p. 1117.

“to traders the port of Mormugão offers large attractions, and there is not much doubt but that they will be taken advantage of, by Bombay merchants particularly, and others generally”<sup>79</sup>.

A realidade acabou por se revelar bastante diferente. Se compararmos os resultados líquidos do porto e linha com os custos indicados na tabela 1 veremos que o retorno não era atractivo e que o investimento não seria exequível sem um forte apoio do estado.

Anos	Porto + caminho-de-ferro	% lucro	Porto	% lucro	Caminho-de-ferro	% lucro
1888	19.18	0.31%	13.48	1.83%	5.70	0.11%
1889	44.72	0.83%	26.56	3.61%	18.16	0.34%
1890	49.02	0.91%	22.18	3.01%	29.84	0.55%
1891	65.90	1.22%	27.00	3.67%	38.90	0.72%
1892	13.63	0.25%	13.04	1.77%	0.59	0.01%
1893	66.03	1.22%	29.15	3.96%	36.88	0.68%
1894	47.73	0.88%	27.23	3.70%	20.51	0.38%
1895	44.85	0.83%	30.55	4.15%	14.30	0.26%
1896	-32.79	-0.61%	5.21	0.71%	-37.96	-0.70%
1897	-64.34	-1.19%	1.41	0.19%	-65.75	-1.22%
1898	-44.06	-0.82%	8.57	1.16%	-52.63	-0.97%
1899	65.87	1.22%	39.95	5.43%	25.91	0.48%
1900	-26.74	-0.50%	10.86	1.47%	-37.59	-0.70%
1901	-19.44	-0.36%	17.20	2.34%	-36.63	-0.68%
1902	41.12	0.76%	21.59	2.93%	19.53	0.36%

**Tabela 2** – Resultados líquidos em contos e percentagens de lucro do porto e linha de Mormugão<sup>80</sup>

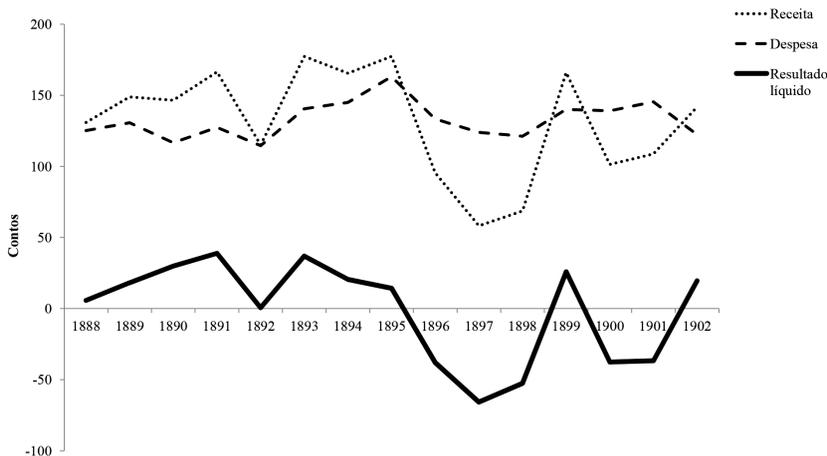
Os dados da tabela 2 mostram que o retorno do investimento não ultrapassou os 1.22%, uma taxa completamente irrisória (os títulos de dívida portuguesa rendiam 5-6%). O principal responsável pelo fraco desempenho foi o caminho-de-ferro cuja percentagem de retorno nunca ultrapassou 1% e em alguns casos obteve um resultado negativo. Já o porto chegou a retornar 5.4% (1899) se bem

<sup>79</sup> Apud Kerr e Pereira, “*India and Portugal...*”, cit., p. 187.

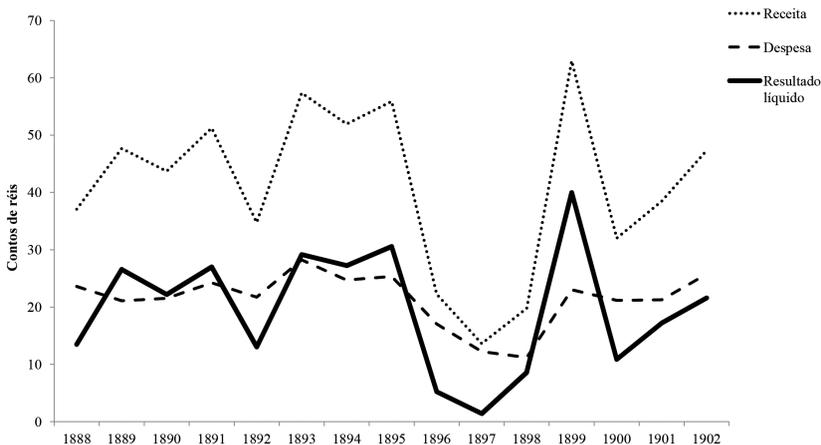
<sup>80</sup> Portugal. MMU. Direcção Geral do Ultramar, *Albuns de estatística graphica dos caminhos de ferro portugueses das provincias ultramarinas*, Lisboa, Companhia Nacional Editora, 1893, 1896, 1898, 1903 (adiante *Albuns de estatística...*). Há uma discrepância na fonte nos anos de 1890, 1894 e 1896-1898, quando a soma dos resultados líquidos isolados do porto e caminho-de-ferro não corresponde à soma indicada na segunda coluna.

que em 1897 as receitas por pouco não ultrapassaram as despesas. Contudo há que realçar que muito do movimento do ancoradouro era motivado pelo seu complemento natural, a ferrovia.

Nos gráficos seguintes analisaremos a evolução das receitas e despesas de porto e caminho-de-ferro.



**Gráfico 1** – Receita, despesa e rendimento líquido do caminho-de-ferro<sup>81</sup>



**Gráfico 2** – Receita, despesa e rendimento líquido do porto<sup>82</sup>

<sup>81</sup> *Idem.*

<sup>82</sup> *Idem.*

A receita cobriu a despesa nos primeiros sete anos de exploração e possibilitou a acumulação de lucro líquido. Mas em 1895 verificou-se uma queda abrupta nas receitas que foi acompanhada por uma diminuição menos que proporcional na despesa o que levou ao registo de prejuízos no triénio seguinte. O ano de 1899 foi de retoma que contudo foi rapidamente anulada por resultados negativos em 1900 e 1901.

Como era natural era o transporte de mercadorias que mais contribuía para a receita total do caminho-de-ferro como se pode ver na Tabela 3.

Anos	Grande velocidade		Pequena velocidade		Receita total
	Receita	%	Receita	%	
1888	21.75	16.6%	109.17	83.4%	130.91
1889	23.59	15.8%	125.25	84.2%	148.84
1890	26.94	18.4%	119.54	81.6%	146.49
1891	24.72	14.9%	141.65	85.1%	166.37
1892	23.06	20.0%	92.06	80.0%	115.13
1893	26.11	14.7%	151.26	85.3%	177.37
1894	27.29	16.5%	138.24	83.5%	165.53
1895	28.07	15.8%	149.28	84.2%	177.35
1896	28.94	30.3%	66.50	69.7%	95.44
1897	20.59	35.4%	37.65	64.6%	58.24
1898	18.83	27.5%	49.75	72.5%	68.59
1899	22.88	13.8%	143.15	86.2%	166.03
1900	24.81	24.5%	76.62	75.5%	101.43
1901	25.23	23.2%	83.56	76.8%	108.79
1902	27.15	19.1%	114.72	80.9%	141.86

**Tabela 3** – Receita do caminho-de-ferro de grande velocidade (passageiros, bagagens e recovagens) e pequena velocidade (mercadorias) em contos<sup>83</sup>

O transporte de mercadorias justificou quase sempre mais de 80% da receita do caminho-de-ferro. Os anos em que isto não aconteceu foram precisamente os anos de quebra da receita o que demonstra que a diminuição do resultado líquido da WIP foi devido à falta de transporte de bens.

Esta conclusão é reforçada e enriquecida pela análise do tráfego por estação.

<sup>83</sup> *Idem*. Há uma pequena discrepância na fonte nos anos de 1894-1896 e 1898, quando a soma das receitas de pequena e grande velocidade não corresponde ao valor indicado no total.

Anos	Mormugão		Margão		Sanvordém		Outras		Em trânsito	
	Receita	%	Receita	%	Receita	%	Receita	%	Receita	%
1888	60.48	47.45%	8.54	6.70%	3.71	2.91%	18.92	14.84%	35.80	28.09%
1889	42.67	30.92%	11.55	8.37%	7.26	5.26%	21.89	15.86%	54.63	39.59%
1890	40.36	29.03%	12.44	8.94%	5.89	4.24%	25.54	18.37%	54.82	39.42%
1891	19.98	12.65%	12.26	7.76%	6.99	4.43%	24.63	15.59%	94.08	59.57%
1892	28.20	26.01%	11.82	10.90%	6.27	5.78%	18.51	17.07%	43.61	40.23%
1893	30.06	17.60%	14.20	8.31%	10.21	5.98%	18.34	10.73%	98.05	57.39%
1894	29.19	17.64%	13.52	8.17%	10.03	6.06%	22.91	13.84%	89.87	54.29%
1895	34.35	19.37%	13.94	7.86%	11.50	6.48%	26.14	14.74%	91.43	51.55%
1896	23.99	25.14%	15.42	16.16%	10.59	11.10%	19.72	20.71%	25.67	26.90%
1897	16.92	29.07%	12.85	22.06%	11.10	19.05%	16.91	29.03%	0.46	0.78%
1898	23.31	33.99%	14.37	20.94%	10.67	15.56%	15.56	22.69%	4.68	6.82%

**Tabela 4** – Receita por estação e em trânsito em contos<sup>84</sup>

Exceptuando o primeiro ano de exploração da linha as mercadorias em trânsito (vinham ou iam para o território britânico) eram as que mais contribuíam para a receita. Em 1897 e 1898, quando a receita cai, o valor das mercadorias em trânsito é irrisório o que demonstra que era o tráfego internacional de mercadorias que maior rendimento proporcionava ao caminho-de-ferro.

Segundo os dados oficiais (1888-98) as principais mercadorias transportadas (no conjunto do sentido ascendente e descendente) eram algodão (13.57% do total), oleaginosas (14.31%), sal (16.22%) e cereais e legumes (18.26%). Em 1896, ano da quebra da receita, a quantidade de algodão carregado na linha caiu de 18321 t para 1312 t; a queda nas oleaginosas foi de 12000 t (31454 t para 19729 t); o sal também conheceu uma quebra de 26902 t para 14284 t; a quebra menos notável verificou-se nos cereais: pouco menos de 5000 t (18630 t para 13964 t)<sup>85</sup>. O algodão era um produto de importação, pois não era plantado em Goa mas sim no planalto do Decão<sup>86</sup>. Os cereais eram uma mercadoria constantemente importada por Goa que sempre se debateu com um défice cerealífero. As oleaginosas eram uma importante produção local e o sal tanto era produzido em Goa como importado da Índia Britânica<sup>87</sup>.

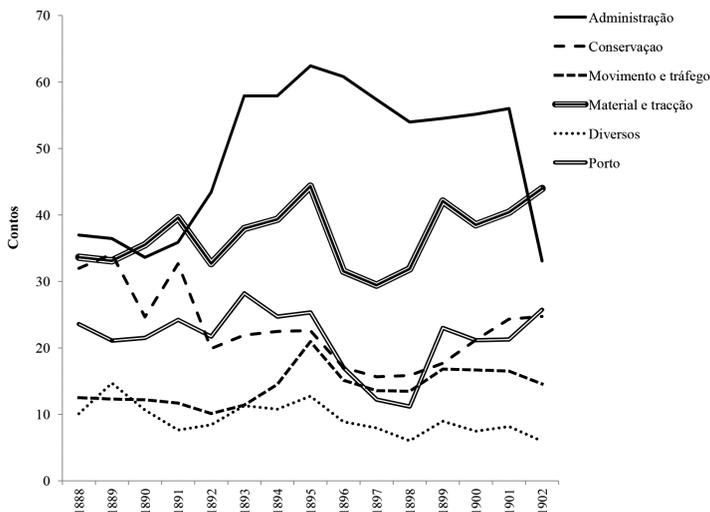
A despesa teve um comportamento mais estável que a receita com poucas oscilações ao longo do período analisado.

<sup>84</sup> *Idem.*

<sup>85</sup> *Idem.*

<sup>86</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 18.

<sup>87</sup> A. G. Pereira, *India Portuguesa*, [S. l.], AGU, 1954, p. 253-62.



**Gráfico 3** – Evolução da despesa do porto e caminho-de-ferro de Mormugão<sup>88</sup>

As despesas de administração sobressaem de entre os gastos da WIP, mesmo no período mais grave de quebra de receita. Só em 1902 estes gastos caíram para valores de início da exploração e para cerca de metade do máximo que chegaram a atingir.

Que razões explicam este fraco desempenho da WIP? Em primeiro lugar a inexistência de ligações navais directas entre Goa e a Europa, que forçava os navios saídos de Mormugão a dirigir-se a Bombaim e que reduzia em grande escala as vantagens oferecidas aos produtores do sul da Índia Britânica que tinham que pagar taxas portuárias por duas vezes. Por outro lado ao próprio ancoradouro goês faleciam infraestruturas que atraíssem o interesse dos armadores<sup>89</sup>.

Mais importante foi a denúncia do tratado em 15.1.1892 que fez caducar a união aduaneira e levantou a fronteira como um obstáculo tão poderoso como a mais alta crista dos Ghats<sup>90</sup>. A consequência imediata foi o restabelecimento das alfândegas terrestres que atrasava, por exemplo, o transporte de... cocos. Segundo o funcionário da alfândega britânica, “as the tariff valuation of

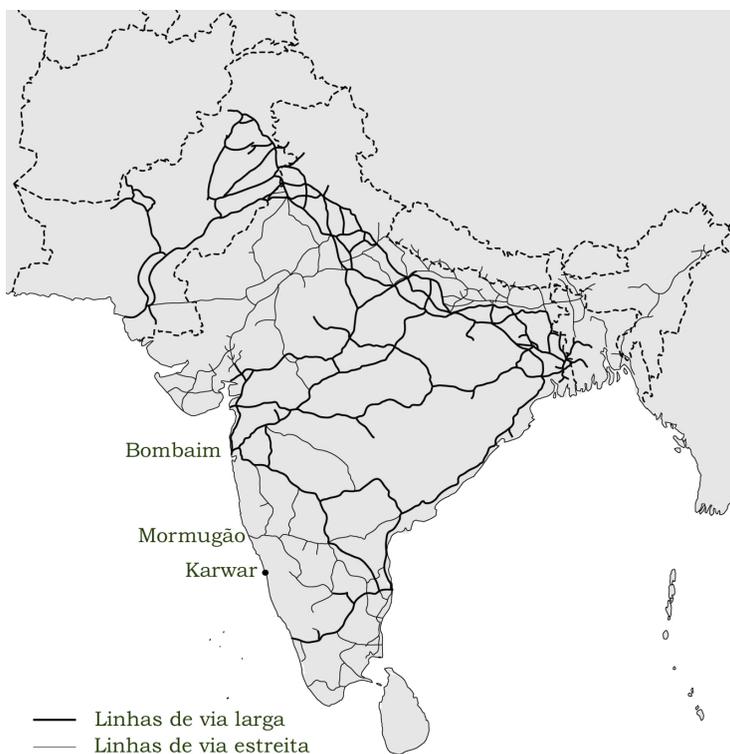
<sup>88</sup> *Albuns de estatística...*cit..

<sup>89</sup> Kerr e Pereira, “India and Portugal...”, p. 191-2.

<sup>90</sup> Gracias, *Caminho de ferro...*, cit., p. 278-92.

cocoanuts is fixed at so much per hundred, the number of cocoanuts has to be obtained"<sup>91</sup>...

O facto de Goa se ter tornado um território estrangeiro fez com que as companhias vizinhas da WIP lhe levantassem atritos. A SMR passou a exigir à WIP 31780 rupias (≈12 contos) pelo uso da estação fronteiriça de Castle Rock; em Setembro de 1892 cessou o serviço de trânsito pela linha goesa; e a 1.1.1893 declarou que o seu material circulante deixaria de transpor a fronteira<sup>92</sup>. O golpe mais profundo foi vibrado em 1896 quando a SMR se aliou à Great Indian Peninsula Railway (GIP) para mover uma guerra de tarifas à WIP e desviar o movimento da linha de Mormugão para Bombaim através das suas próprias linhas.



**Mapa 4** – As linhas férreas em torno de Mormugão em 1905<sup>93</sup>

<sup>91</sup> BAHD, Cx. 1079, mc. 2, docs. 271-2.

<sup>92</sup> Gracias, *Caminho de ferro...*, cit., p. 278-92.

<sup>93</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 66 (adaptado).

A WIP protestou e contou com o apoio diplomático do governo português, mas o processo arrastou-se por três anos. Em 1899 chegou-se a um acordo que, porém, não foi cumprido e em 1900 e 1901 a guerra de tarifas foi reactivada<sup>94</sup>.

Do ponto de vista económico a guerra não era racional. As mercadorias do sul da Índia tinham que percorrer um percurso muito maior até Bombaim quando tinham a pouca distância o porto de Mormugão. Mas do ponto de vista empresarial a solução ia de encontro aos interesses da SMR e da GIP, pois forçava as mercadorias a cobrir uma maior distância nas suas linhas e consequentemente a pagar-lhes um valor maior em tarifas. Para Inglaterra e para o governo da Índia Britânica a solução era também favorável pois tanto a SMR como a WIP eram companhias que usufruíam de uma garantia de juro<sup>95</sup>. Quanto mais lucro obtivessem menor seria o encargo do tesouro britânico.

Em termos de *technopolitics* a tecnologia e os seus actores tinham servido bem os interesses britânicos. A produção de sal goês tinha sido manietada pelo tratado, Goa debatia-se com um verdadeiro “gift of an elephant” (o caminho-de-ferro, exótico mas caro de manter) e as perdas enfrentadas pelos accionistas da WIP eram minoradas pela garantia de juro do governo português: 5% sobre 800000 libras e 6% sobre 550000 libras ou seja, no máximo, 73000 libras. As fontes são contraditórias em relação aos valores pagos pelo tesouro. Se tivermos em conta os resultados líquidos as verbas desembolsadas eram as constantes da tabela seguinte:

---

<sup>94</sup> BAHD, Cx. 1079, mç. 2, docs. 1-191.

<sup>95</sup> Kerr, *Engines...*, cit., p. 25-6.

Anos	Resultado líquido (em contos)	Resultado líquido (em libras)	Garantia de juro (em libras)
1888	19.18	4219	68781
1889	44.72	9838	63162
1890	49.02	10784	62216
1891	65.90	14498	58502
1892	13.63	2999	70001
1893	66.03	14526	58474
1894	47.73	10501	62499
1895	44.85	9868	63132
1896	-32.79	-7215	73000
1897	-64.34	-14154	73000
1898	-44.06	-9693	73000
1899	65.87	14491	73000
1900	-26.74	-5882	73000
1901	-19.44	-4276	73000
1902	41.12	9047	73000

**Tabela 5** – Valores da garantia de juro paga à WIP tendo em conta o resultado líquido<sup>96</sup>

A WIP não tinha a sua existência pacificada, pois a garantia do governo não cobria prejuízos, que se se acumulassem correriam por conta da companhia. A consequência seria a suspensão de pagamentos que esteve prestes a suceder em 1898. Portugal impediria decerto o recurso a tal medida (tal como sempre fez com as companhias ferroviárias britânicas que operaram na metrópole<sup>97</sup>) que produziria “n’esta praça [Londres] um escandalo que poderia ir reflectir-se, ainda que injusta e injustificadamente, no credito de Portugal”<sup>98</sup>. Em todo o caso não foi necessário impor a suspensão de dividendos se bem que as fontes não explicitem o porquê.

A situação começou a melhorar a partir de 1902 quando a linha e o porto foram arrendados à SMR (decreto de 3.10.1902). A linha de Mormugão passou a ser parte da rede daquela companhia que a passou a tratar como tal e não como uma concorrente que importava asfixiar. Não surpreendentemente o tráfego

<sup>96</sup> *Albuns de estatistica...*cit.. Em 1899 e 1902 Portugal pagou o máximo da garantia de juro, porque, segundo o contrato, no caso do registo de prejuízos, estes seriam levados à conta de resultado líquido do ano seguinte. Em 1899 e 1902 a WIP podia deduzir do lucro líquido as perdas de 1896-1898 e de 1900-1901, que no fundo o anulavam.

<sup>97</sup> A. L. Vieira, “A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses”, *Análise Social*, 24:101-102 (1988), p. 723-44.

<sup>98</sup> BAHD, Cx. 1079, mc. 2, doc. 127v.

aumentou de uma média de 88000 t no período 1888-1902<sup>99</sup> para uma média de 350000 t entre 1902 e 1914 (é este facto que explica também a redução das despesas de administração da WIP em 1902)<sup>100</sup>.

O sucesso de um investimento público não se mede unicamente pelo êxito da companhia que o opera. O caminho-de-ferro podia ser um mau investimento para a WIP mas servir os interesses de Goa. Esta análise não pode ser desligada do tratado que deu origem ao caminho-de-ferro. Segundo Joaquim Arez e Francisco Fernandes, funcionários da fazenda da Índia na altura, durante a vigência do tratado a produção de sal baixou sensivelmente para metade. O contrabando diminuiu, já que as exportações legítimas não sofreram com o tratado. As actividades associadas ao sal (salga de peixe e adubo de coqueiros) sofreram também pelo aumento do preço daquele produto. A lavra das palmeiras para produção de bebidas alcoólicas e açúcar diminuiu em virtude do aumento do tributo sobre esta actividade, imposto pelo tratado, se bem que a receita fiscal tenha aumentado. Contudo as receitas aduaneiras baixaram e agravou-se o défice comercial. O caminho-de-ferro, ao contrário das expectativas criadas, não contribuiu para o desenvolvimento da riqueza da Índia. Favoreceu parte do comércio britânico que antes ficava retido nos Ghats, mas não o suficiente para tornar o projecto lucrativo, acabando por ser “negro e fatal rochedo em que se naufragaram as finanças portuguesas”<sup>101</sup>.

## Notas finais

Sob a gestão da SMR a linha de Mormugão conheceu melhores resultados, no entanto só em 1927 Portugal não foi obrigado a pagar qualquer verba da garantia de juro. Nessa altura o total das somas garantidas perfazia várias vezes o orçamento original<sup>102</sup>.

A linha e o porto mantiveram-se em operação até à anexação do território pela União Indiana em 1961. Sob a gestão da Índia o caminho-de-ferro foi rebitolado para a medida padrão de 1.67 m e faz actualmente parte da gigantesca rede ferroviária daquele país. Quanto ao porto é gerido pelo Mormugão Port Trust em cujo site se destaca a frase “Serving the nation since 1885”<sup>103</sup>. As

<sup>99</sup> *Albuns de estatística...* cit..

<sup>100</sup> Kerr e Pereira, “Índia and Portugal...”, cit., p. 191.

<sup>101</sup> J. J. F. Arez, *Breves considerações sobre o resultado economico e financeiro do tratado da Índia de 26 de Dezembro de 1878 nos primeiros nove anos da sua execução*, Lisboa, IN, 1891, p. 7-52. Fernandes, *Regimen do sal...*, cit., p. 8, 10, 78-81 e 104-120.

<sup>102</sup> Kerr e Pereira, “Índia and Portugal...”, cit., p. 191.

<sup>103</sup> [www.mptgoa.com](http://www.mptgoa.com), consultado em 25.4.2015.

referências à história da infraestrutura e ao papel de Portugal e Inglaterra na construção do porto e do caminho-de-ferro são, porém, lacônicas.

Porém é incontestável o papel de ambos os países na instalação daquelas infraestruturas num processo em que o marcar da presença de Portugal no mundo se envolveu na *technopolitics* da colonização. O caminho-de-ferro foi usado por Portugal para realçar a sua presença na Índia e por Inglaterra para obter vantagens políticas e comerciais sobre Goa, mas em termos de capacidade de transporte e de potencial desenvolvimentista acabou por ficar a curto prazo muito aquém das expectativas criadas.