

17

2017

Revista
de História
da Sociedade
e da
Cultura

CENTRO DE HISTÓRIA
DA SOCIEDADE E DA CULTURA

IMPRENSA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

O tratado luso-britânico de 1878: história de um acordo tecnodiplomático em três atos

The 1878 Portuguese-British treaty: history of a technodiplomatic accord in three acts

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Centro Interuniversitário de História da Ciência e da Tecnologia
(Universidade Nova de Lisboa)

Institute of Railway Studies
(University of York)

Financiado por Fundos Nacionais Ref.^a SFRH/BPD/95212/2013
hugojose.pereira@gmail.com

Texto recebido em/Text submitted on: 24/11/2016
Texto aprovado em/Text approved on: 02/03/2017

Resumo: Em 1872 um diferendo alfandegário na Índia entre Portugal e Inglaterra dava início a um processo negocial que culminou na assinatura de um tratado entre aqueles dois países para regular as suas relações naquela parte do mundo. A discussão, que foi alargada a outros aspetos que não apenas os aduaneiros, desde cedo exibiu um grande distanciamento de posições no que respeitava à inclusão de um compromisso para construir um caminho-de-ferro desde o porto de Mormugão em Goa até ao coração da Índia Britânica, desejado por Portugal, mas rejeitado por Inglaterra. Neste artigo iremos analisar este processo diplomático sob o ponto de vista do conceito de tecnodiplomacia. Pretendemos demonstrar que o sublime técnico inerente aos caminhos-de-ferro influenciou indelevelmente a negociação, com consequências sobre a aplicação do tratado na Índia Portuguesa, e assim contribuir para o debate sobre a importância fundamental da tecnologia como elemento cultural da sociedade portuguesa de Oitocentos.

Palavras-chave: Índia Portuguesa, Mormugão, História da Tecnologia, tecnodiplomacia, sublime técnico.

Abstract: In 1872 a dispute between Portugal and Britain in India regarding a customs nuisance paved the way for a negotiation that culminated in the signature of a treaty between those two nations for the regulation of their relations in that part of the world. In the discussion (broadened to other issues besides customs), a railway from Goa to the heart of British India became involved, but it rapidly became obvious that that commitment was as heartily sought by Portugal, as it was rejected by Britain. In this paper we aim to analyse this diplomatic process under the scope of technodiplomacy. We aim to show that the technical sublime inherent to railways deeply influenced the negotiation and the ulterior application of the treaty in Portuguese India. We hope to contribute to the debate about the fundamental cultural importance of technology in the Portuguese society of the late 19th-century.

Keywords: Portuguese India, Mormugão, History of Technology, technodiplomacy, technical sublime.

Preâmbulo: contexto, objeto de estudo e metodologia

Em 26.12.1878 os plenipotenciários portugueses e britânicos, Andrade Corvo e Robert Morier, assinavam em nome dos respectivos monarcas um tratado de comércio e extradição para regular as relações entre as possessões dos dois países na Índia.

O acordo, que resultava de um processo negocial iniciado seis anos antes, incidia sobre três grandes questões: a criação de uma união aduaneira, a salicultura luso-indiana e a construção de um caminho-de-ferro entre o porto de Mormugão em Goa e a Índia Britânica.

Este último ponto foi o que mereceu maior interesse do lado português da negociação, apesar de servir apenas um dos três enclaves que Portugal possuía na Índia. Era, de acordo com o negociador na Índia, Duarte Gustavo Nogueira Soares,

a principal vantagem, que podíamos auferir do tratado, [...] uma estipulação que assegurasse a construção de uma linha ferrea que, tendo por base o nosso porto de Murmugão, se ligasse á rede das linhas ferreas da India ingleza [de tal modo que] para o obter, devíamos fazer todos os sacrificios compatíveis com a dignidade nacional e com os recursos do thesouro¹.

Este entusiasmo nacional perante o caminho-de-ferro não era novidade, fazendo parte do ideário saint-simoniano de modernidade de Oitocentos e denotando aquilo que os historiadores de tecnologia designam de sublime técnico.

O saint-simonismo foi uma ideologia desenvolvida em finais do século XVIII pelo aristocrata francês Saint-Simon, que defendia a realização de grandes obras públicas e o estabelecimento de vastas redes de comunicação para promover a criação de riqueza, a associação universal e a igualdade democrática entre os povos. Na década de 1830 um dos seus discípulos, o engenheiro Michel Chevalier, operou uma inflexão na ideologia, passando a considerar as obras públicas e a implementação de novos sistemas tecnológicos como um fim em si. Nas décadas seguintes este ideário foi assimilado por muitos engenheiros portugueses, alunos da Escola de Pontes e Calçadas de Paris, que, uma vez regressados a Portugal, o procuraram aplicar no âmbito da política de melhoramentos do Fontismo, em particular através da abertura de vias-férreas (Macedo 2007: 60-71 e 117-9).

Associado ao saint-simonismo encontramos o sentimento de *sublime técnico*, o prazer retirado de observar uma máquina em funcionamento, como símbolo máximo do triunfo tecnológico do Homem, plasmado intimamente no cami-

¹ Arquivo Histórico-Diplomático (AHD). 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 (adiante Livro Branco do Tratado da Índia), 112-119 (ofício de 7.7.1877).

nho-de-ferro, “the most common vehicle of the technological sublime” (Kasson 1976: 162-80). É um sentimento/conceito explorado também por Latour e Nye nos seus estudos sobre tecnologia em França e nos Estados Unidos da América (Latour, 2002; Nye 1999: XIII, XVIII e 60).

Com efeito, desde a primeira metade do século XIX que a tecnologia ferroviária se vinha apresentando como a mais espetacular ferramenta de progresso (Hobsbawm 1979: 63), medida do valor civilizacional de cada povo (Adas 1989: 134), impulsionadora de globalização (Darwin 2002: 49-50), fatora do poder do Estado (Mardsen, Smith 2005: 164-7) e reforçadora das identidades nacionais (Nye 1999: 68 e ss.).

No espaço colonial a ferrovia assumira-se como instrumento de imperialismo (Headrick 1981: 5-14; Robinson 1991), meio de acesso aos inacessíveis sertões (Mardsen, Smith 2005: 172), promotora da missão civilizadora das nações europeias e legitimadora da sua presença nos espaços ultramarinos (Adas 2006: 79-80; Diogo 2009).

No contexto nacional, desde meados da década de 1870 que se ponderava levar o caminho-de-ferro às colónias africanas e asiáticas numa aplicação do modelo fontista ao ultramar (Marçal 2016: 115). O caminho-de-ferro era aliás elemento fulcral na estratégia gizada então para as colónias pelo ministro Andrade Corvo, que passava por uma cooperação com Inglaterra no sentido de solidificar a presença portuguesa no litoral e servir os *hinterlands* coloniais (Alexandre, Dias 1998: 103-105)

Os domínios ultramarinos, além de serem provas da grandeza passada de Portugal (mito da herança sagrada, segundo a terminologia de Valentim Alexandre), eram representados como detentores de um enorme potencial económico (mito do Eldorado), capaz de desenvolver a economia nacional e reparar a perda do Brasil na década de 1820 (Alexandre, Dias 1998: 39-48). Neste contexto a ferrovia era encarada como um importante instrumento de apropriação colonial: legitimaria a presença portuguesa no ultramar, promoveria o aproveitamento dos recursos locais e até poderia expandir a área dominada por Portugal, já que as delimitações das áreas de influência europeia, sobretudo em África, estavam ainda por definir.

Na Índia a situação era ligeiramente diferente. Ali, os enclaves de Goa, Damão e Diu, que constituíam o Estado Português da Índia (ou Índia Portuguesa), eram pequenas regiões totalmente rodeadas pela Índia Britânica e pelo mar e portanto sem perspectivas de serem ampliados.

Em todo o caso, era necessário afirmar a presença nacional nos três territórios, cobiçados desde finais do século XVIII pelos britânicos, que em mais do que uma ocasião sugeriram a sua compra, chegando mesmo a insinuar a sua tomada pela força. Aliás, pouco antes do início oficial das negociações para o novo tratado (em 1875), Lord Lytton, embaixador britânico em Lisboa, propôs

uma vez a mais a alienação daquelas possessões. Contudo, os governos nacionais sempre se demonstraram indisponíveis para ceder territórios que evocavam as glórias passadas da nação (Gracias 1934; Ethell 2003: 9).

Adicionalmente, era essencial reavivar a economia do Estado da Índia (aproveitando a abertura do canal do Suez em 1869 que diminuiria drasticamente o tempo de viagem até à Europa). Na década de 1870 a Índia Portuguesa era apenas uma sombra do seu passado. A agricultura era arcaica e produzia somente bens de consumo imediato; a indústria era inexistente e o grau de urbanização irrelevante; o comércio era residual e fazia-se sobretudo com os territórios britânicos vizinhos, já que as trocas com Moçambique e Macau (importantes no início de Oitocentos) tinham desaparecido; o sistema interno de transportes era antiquado (Deloche 1980, vol. 1: 287-91; Souza, Borges 1990: 227-9). As principais atividades eram a produção de sal e bebidas alcoólicas, cujas receitas fiscais contribuía para um frequente equilíbrio no orçamento colonial, situação rara no panorama ultramarino nacional (Alexandre, Dias 1998: 154-6 e 693-703). São particularmente eloquentes a este respeito os versos de Tomás Ribeiro sobre Goa:

Jaz em tristeza immensa a tetrica cidade!
O turbilhão dourado, o estrondear da festa,
Envolve-os em seu crepe a mistica saudade,
E abysma-os no mysterio a pavida floresta (Apud. Mendes, 1886, reimpr. 1992: 151-2);

ou a franqueza do governador da Índia, Almeida e Albuquerque, que quando chegou em 1878 ao seu posto sentiu apenas “desalento, e a vontade de volver logo ao meu paiz natal. Recordei-me porém que tinha obrigação de trabalhar” (Portugal 1881: 3).

Neste contexto uma via-férrea legitimaria pela tecnologia a presença portuguesa na Índia (assim sossegando os espíritos mais timoratos, como afirmaria mais tarde Andrade Corvo na apresentação do tratado ao parlamento²), modernizaria a rede de transportes local e, ao fornecer uma nova saída marítima aos caminhos-de-ferro indo-britânicos, usufruiria de parte do movimento dos 6500 km daquela rede (Kerr 1995: 211-2; ver mapa 1). Esperava-se que a ferrovia operasse uma mudança radical na Índia, contudo, nem Inglaterra nem a Índia Britânica concordavam com a construção de uma linha até um porto estrangeiro.

É neste sentido que afirmamos que a negociação do tratado assumiu eminentemente contornos tecnodiplomáticos, de acordo com o conceito

² Arquivo Histórico Parlamentar (AHP). Câmara dos Deputados. Sec. I/II, mc. 512, Proposta de lei 125-H/XXIII, 12-18.

definido por Schweitzer (1989: V) como “the art and practice of conducting negotiations between countries with conflicting technological interests”. Na análise que pretendemos fazer alargaremos a definição para: o recurso à tecnologia para atingir objetivos diplomáticos, inspirando-nos no conceito de *technopolitics* de Hecht (2009). Argumentaremos que, ao longo da discussão, a Inglaterra usou o caminho-de-ferro como meio de impor os seus objetivos políticos e diplomáticos e conseqüentemente a sua influência económica e comercial sobre a Índia Portuguesa; Portugal tentou usar a mesma estratégia para legitimar a sua presença no subcontinente indiano e desenvolver aí os seus domínios (especialmente Goa).

Dividimos o estudo em três partes ou atos (antecedentes do tratado, negociação do mesmo e conseqüências da sua ratificação), nas quais identificaremos os seus principais intervenientes ou atores e respetivos papéis. As fontes para os dois primeiros atos encontram-se divididas entre Inglaterra e Portugal (British Library, The National Archives, House of Commons e Arquivos Histórico-Diplomático, Parlamentar e Ultramarino). Sobre as conseqüências do acordo recorreremos à bibliografia específica sobre o tema e em especial sobre o caminho-de-ferro de Mormugão.

Pretendemos com este artigo contribuir para o debate sobre a importância da tecnologia na sociedade portuguesa de finais do século XIX, não só em termos materiais, mas também em termos sociais, culturais, políticos e – no caso em exame – diplomáticos (ver, entre outros, Saraiva 2007).

Ato I: os antecedentes

Portugal e Inglaterra discutiam um tratado de comércio desde 1868³, debate que foi ampliado para um acordo de extradição três anos depois⁴. Em 1872 surgiu uma nova questão diplomática, que incluiu na negociação as possessões de ambos os países na Índia: em Julho o responsável do departamento de receitas da presidência de Bombaim, P. E. Woodhouse, comunicou ao governador português da Índia, Macedo e Couto, a suspensão unilateral do chamado privilégio do Surrate ao comércio português de importação e exportação⁵.

Tratava-se de uma regalia alfandegária concedida em 1714 pelo régulo local aos comerciantes lusos, que passavam a pagar apenas 2,5% *ad valorem* sobre as mercadorias entradas e saídas de Surrate. Em 1759 Inglaterra tomou aquela

³ House of Commons Parliamentary Papers (HCPP). Correspondence respecting commercial negotiations with Portugal: 1868-72; Correspondence respecting commercial negotiations with Portugal (1876).

⁴ The National Archives (TNA). Home Office. HO 45/9325/18165, ofícios de 9.11.1872 e 30.12.1872.

⁵ AHD. Documentos apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1876 (adiante Livro Branco de 1876), 87-88 (ofícios de 30.7.1872 e 14.11.1872).

praça, mas não alterou a prerrogativa concedida aos portugueses (Albuquerque 1990: 117; Ethell 2003: 22; Gracias 1940: 62-7)⁶.

Todavia, em 1872 o governo de Bombaim alegava que graves irregularidades vinham sendo cometidas à sombra do privilégio, pois comerciantes ingleses usavam congêneres portugueses como testas-de-ferro para introduzir bebidas espirituosas na Índia Britânica, pagando apenas 2,5% de direitos aduaneiros e não a taxa mais elevada cobrada pelas alfândegas inglesas⁷. De acordo com os cálculos das autoridades britânicas, a burla acentuara-se desde 1870, defraudando os cofres públicos em mais de 50 000£ (tabela 1).

Tabela 1. Perdas anuais das alfândegas britânicas devido ao privilégio do Surrate, de acordo com as autoridades inglesas (1 rupia = 16 annas = 192 pies = 400 réis; 1 conto = 1 000 000 réis = 222,222£. Gracias 1909: 286; Mata 1993)

Ano	Rupias	Contos	£	Ano	Rupias	Contos	£
1850-1851	29,0	< 0,1	2,6	1862-1863	937,0	0,4	83,3
1851-1852	14,2	< 0,1	1,3	1863-1864	720,8	0,3	64,1
1852-1853	14,2	< 0,1	1,3	1864-1865	645,1	0,3	57,4
1853-1854	22,8	< 0,1	2,1	1865-1866	170,7	< 0,1	15,2
1854-1855	64,3	< 0,1	5,7	1866-1867	312,1	0,1	27,8
1855-1856	108,8	< 0,1	9,7	1867-1868	63,5	< 0,1	5,7
1856-1857	100,5	< 0,1	9,0	1868-1869	2317,2	0,9	206,0
1857-1858	51,7	< 0,1	4,6	1869-1870	6,3	< 0,1	0,6
1858-1859	123,5	< 0,1	11,0	1870-1871	29 432,0	11,7	2616,2
1859-1860	558,6	0,2	49,7	1871-1872	283 719,6	113,5	25 219,6
1860-1861	824,0	0,3	73,3	1872 (2.º sem.)	296 263,1	118,5	26 334,5
1861-1862	1004,0	0,4	89,3				

Fonte: Livro Branco de 1876, 106-126 (ofício de 28.3.1873). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 2-3.

O governo de Bombaim argumentava ainda que o privilégio tinha sido concedido informalmente a particulares e não ao rei de Portugal, pelo que Inglaterra não tinha obrigação de o manter nem de pagar qualquer compensação pela sua revogação, por muito que “the claimant was an old and faithful ally to whom the benefit of a doubt would have been gladly conceded”⁸ (Ethell 2003: 23-4).

⁶ Id., 94 (ofício de 28.3.1873). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 1. Ver também Annaes do Conselho Ultramarino (parte não oficial), série II (Janeiro de 1859 a Dezembro de 1861), 1-6. HCPP. Correspondence respecting the results of the treaty of commerce between Her Majesty and the King of Portugal and the Algarves, signed at Lisbon, December 26, 1878 (adiante Blue Book), 6 (relatório de 5.8.1881).

⁷ Livro Branco de 1876, 90-138 (ofício de 28.3.1873). Livro Branco do Tratado da Índia, 6-9 e 14-20 (ofícios de 24.1.1876 e 13.12.1876). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 1v-2. Blue Book, 6 (relatório de 5.8.1881).

⁸ Livro Branco do Tratado da Índia, 15 (ofício de 13.12.1876).

Apesar de reconhecer a existência de abusos, Portugal protestou, invocando o vetusto tratado de 1661, pelo qual Inglaterra se comprometia a defender os interesses nacionais na Índia (Mendes, 1886, reimpr. 1992: 14). As autoridades nacionais declararam ainda não estar dispostas a abdicar da regalia⁹, muito embora “o commercio licito [português], pouco ou quasi nenhum proveito tinha tirado do privilegio da feitoria do Surrate, no presente seculo”¹⁰.

Para pôr termo a esta questão, em finais de 1875 os dois governos decidiram sentar-se à mesma mesa e alinhar as cláusulas de um tratado que regulasse as relações entre ambos na Índia (Ethell 2003: 29-30)¹¹.

Ato II: a negociação tecnodiplomática

Além do privilégio aduaneiro, os negociadores ingleses (Morier em Lisboa e Louis Mallet na Índia) incluíram na negociação questões ligadas à extradição, a uma união fiscal e monetária e à produção de ópio, álcool e sobretudo sal na Índia Portuguesa, produtos que pelo seu baixo custo de fabrico e pelo alto imposto a que eram sujeitos na Índia Britânica eram contrabandeados através da fronteira¹² (Ethell 2003: 34-7; Fernandes 1905b: 6). O sal era a principal preocupação, já que todos os anos 7500-11 000 t eram exportadas ilegalmente, acarretando um prejuízo alfandegário de 50 000-75 000£ (225-340 contos)¹³. Era um problema que os britânicos tinham enfrentado anteriormente com as possessões francesas em Pondichéry e que se tinha resolvido com a supressão das salinas francesas em troca do pagamento de uma indemnização de 2 000 000 francos (140 contos)¹⁴.

Por seu lado, Andrade Corvo e Nogueira Soares pretendiam que o vinho português pagasse o mesmo que o vinho francês nas aduanas da Índia Britânica¹⁵ e sobretudo que fosse introduzido no tratado um objeto de natureza técnica: um caminho-de-ferro que ligasse Goa à rede férrea indo-britânica.

⁹ AHD. Caminho de ferro de Goa. 3.º p., arm. 20, mç. 50, proc. 146, relatório de 17.12.1873. Livro Branco de 1876, 86-89, 138-141 e 145 (ofícios de 28.10.1872, 15.1.1873, 24.1.1873, 5.1.1874 e 23.5.1874). Livro Branco do Tratado da Índia, 33-43 (ofício de 8.1.1877).

¹⁰ AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 3v-4.

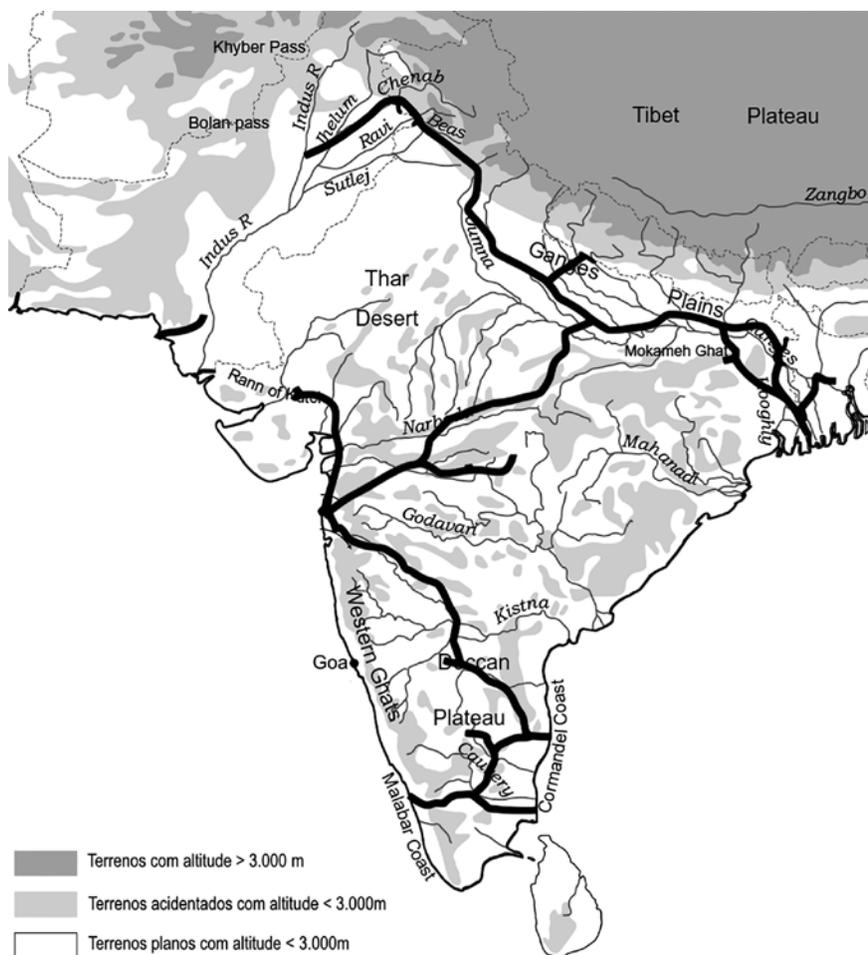
¹¹ AHD. Caminho de ferro de Goa..., ofícios de 3.12.1875 e 4.12.1875. Livro Branco do Tratado da Índia, 1-3 (ofícios de 23.11.1875 e 2.12.1875).

¹² Livro Branco do Tratado da Índia, 14-20 (ofício de 13.12.1876). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 10-11.

¹³ Blue Book, 8 e 14 (relatório de 5.8.1881). Este relatório indica as quantidades de 200 000-300 000 *maunds*/mãos, cada uma com 82 libras, sendo que cada libra corresponde a 453 g.

¹⁴ Livro Branco do Tratado da Índia, 10-12 e 14-20 (ofícios de 7.2.1876 e 13.12.1876). 1 conto = 5600 francos (Pinheiro 1992).

¹⁵ Livro Branco do Tratado da Índia, 6-9 e 33-43 (ofícios de 24.1.1876 e 8.1.1877). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 12-18.



Mapa 1. Mapa orográfico da Índia com indicação da rede-férrea indo-britânica no início da década de 1870 (Kerr 2007: 4 e 21, adaptado)

A introdução da ferrovia na colônia portuguesa era um assunto debatido desde Julho de 1875, quando Frederick Campbell, alegado representante do Goa & London Syndicate, propôs ao governador da Índia, Tavares de Almeida, a construção de uma linha desde o porto de Mormugão à fronteira¹⁶. A proposta, que se inseriu num contexto de especulação ferroviária com a formação de sete companhias para estender a rede indo-inglesa aos confins do Império (Albuquerque 1990: 117-8), não foi aceite por conter cláusulas consideradas lesivas

¹⁶ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). Caminho de ferro de Mormugão, mc. 2589, ofício de 8.7.1875.

do interesse nacional¹⁷. Porém, a ideia do caminho-de-ferro foi acolhida pelas autoridades nacionais e inserido nas negociações sobre o tratado, como sugerido pela Junta Consultiva do Ultramar¹⁸ – foi aliás a primeira base do acordo proposto a Morier¹⁹.

Em teoria, o caminho-de-ferro beneficiaria os dois territórios: ligaria Goa à gigantesca rede indo-britânica e vivificaria a decadente economia da colónia; simultaneamente ofereceria ao sul da Índia Britânica um acesso ao mar mais próximo do que Bombaim (mapa 1).

Contudo, Morier, veiculando a opinião do governo da Índia, desde o início se mostrou contra a inclusão da via-férrea no tratado, esgrimindo argumentos técnicos e práticos. Afirmava que nenhuma secção da linha do interior até à fronteira de Goa estava construída e que a travessia da cordilheira dos Ghats Ocidentais (que separava a costa do interior indiano – ver mapa 1) era impraticável; chegou inclusivamente a ponderar que o custo do caminho-de-ferro seria de tal modo elevado que “the Portuguese Government would find, if they undertook to build it, that they had pledged themselves to a scheme of very questionable prudence from the financial point of view”²⁰.

Por trás desta argumentação técnico-financeira estava a verdadeira razão da oposição britânica: o facto de o término da linha-férrea se situar em território estrangeiro, quando mais a sul existia um ancoradouro (Karwar) que podia desempenhar a mesma função de escoadouro de todo o tráfego do sul da Índia (Ethell 2003: 43; Pereira 2015: 245)²¹.

Todavia, a exclusão do caminho-de-ferro do rascunho do tratado não podia ser aceite por Portugal

nem mesmo como base de negociação [...] Era sobre tudo inadmissível a ideia de pôr de parte, como irrealizável, o projecto de unir a Índia portuguesa á rede dos caminhos de ferro britannicos e de aproveitar para o commercio as incontestáveis vantagens que a natureza deu ao porto de Mormugão²².

O único ponto em que as duas partes estavam em completo acordo era na constituição de uma união aduaneira, sugerida pelos britânicos e entendida pelas autoridades portuguesas como meio de obter “a regeneração económica das possessões portuguesas na Índia, e mesmo a sua conservação no senhorio de

¹⁷ Id., relatório de 15.8.1875 e parecer de 28.10.1875.

¹⁸ AHD. Caminho de ferro de Goa..., parecer de 31.12.1875.

¹⁹ Id., relatório de 1876 (sem indicação de dia e mês), assinado pela Direção dos Consulados e Negócios Comerciais, 1.

²⁰ Livro Branco do Tratado da Índia, 20 e 50-52 (ofícios de 13.12.1876 e 30.3.1877).

²¹ AHD. Caminho de ferro de Goa..., relatório de 1876, 2-2v.

²² AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 11v.

Portugal”²³. Aproveitando esta abertura, Portugal argumentava em favor do caminho-de-ferro, encarado como o complemento natural da abolição das alfândegas²⁴.

A fronteira era de facto um dos principais obstáculos ao tráfego transnacional. Em vários sistemas ferroviários “flows of goods, and to some extent people, between countries were repeatedly disrupted and discouraged by the fragmented nature of railway networks – the tracks, and hence the trains, quite rarely crossed territorial boundaries” (Divall 2003: 195).

Aliás, os governantes portugueses estavam bem a par das dificuldades que os caminhos-de-ferro metropolitanos sentiam em transpor a fronteira com Espanha, o que minava a estratégia de fazer de Lisboa o *cais da Europa* (Pinheiro 1995).

Esta problemática das ligações internacionais de grandes sistemas tecnológicos encontra-se já bem estudada pelo modelo de análise dos *cross-borders/landlocked countries/transnational large technological systems* (Faye 2004; Vleuten 2006; López et al. 2009). Este paradigma estudou vários exemplos de conexões tecnológicas transfronteiriças e identificou fatores indispensáveis para quebrar a truncagem artificial produzida pelas fronteiras e assim estabelecer uma fluida comunicação de fluxos (bens, pessoas, informação, etc.): infraestruturas com características técnicas comuns; boas relações políticas; paz; uniformização de estruturas económicas e jurídicas; e uniformização de processos administrativos para trânsito transfronteiriço.

No caso agora em análise, a união aduaneira uniformizava o espaço económico luso-britânico, permitindo o aproveitamento em pleno do potencial do caminho-de-ferro. No entanto, em termos tecnodiplomáticos havia uma clara oposição de objetivos: Portugal pretendia a linha-férrea para reavivar a economia goesa e reforçar a sua soberania sobre o território; Inglaterra não pretendia investir para servir um porto estrangeiro.

Portugal teve assim que regatear com a produção de ópio, álcool e sobretudo sal, que Inglaterra queria controlar. Andrade Corvo não considerava a supressão pura e simples da salicultura luso-indiana (como acontecera em Pondichéry) aceitável, pois a atividade “constitue uma das principaes fontes da riqueza d’esse paiz e não convem estancar-a”, mas admitia entregar o controlo da produção a agentes britânicos²⁵. O ópio era uma pouco importante produção de Damão²⁶. A questão do álcool era mais consensual, pois o próprio Nogueira Soares admitia que a aplicação das taxas inglesas às bebidas espirituosas indo-portuguesas poderia ser vantajosa, por aumentar a receita fiscal colonial²⁷.

²³ AHD. Caminho de ferro de Goa..., relatório de 1876, 5.

²⁴ Livro Branco do Tratado da Índia, 122-125 (ofício de 22.4.1877).

²⁵ Id., 12 (ofício de 7.12.1876). AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 8-9v.

²⁶ AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 20-21.

²⁷ Id., 18-20. Livro Branco do Tratado da Índia, 104 (ofício de 1.5.1877).

Quanto ao caminho-de-ferro, existia o esquema Campbell que Portugal tentou *vender* como garantia de construção²⁸. Andrade Corvo e Nogueira Soares tinham noção do carácter altamente especulativo da proposta²⁹, mas tentaram usá-la para impor a inclusão da via-férrea no tratado³⁰. Os representantes nacionais não se ficaram por este argumento e procuraram demonstrar também a inferioridade do porto de Karwar face a Mormugão e ainda a maior dificuldade do assentamento da linha até àquele ancoradouro³¹. Um dos principais trunfos foi o relatório do engenheiro inglês, Dundas Taylor, *Superintendent of Marine Surveys to the Government of India*, que elogiava claramente as qualidades de Mormugão face a Karwar, em termos de profundidade de águas, ondulação, área de ancoragem, proteção contra a monção e espaço para infraestruturas portuárias (Brion 1908: 18)³². Neste ponto Portugal deu muito mais importância à questão portuária do que ao traçado do caminho-de-ferro, redigindo para este último um muito sucinto relatório (pela direção de Obras Públicas da Índia)³³. Na verdade as diretrizes para Karwar ou Mormugão eram semelhantes. Em grande medida, tudo dependia da qualidade do porto, término da projetada ferrovia.

Em Janeiro de 1877 Inglaterra e o governo da Índia Britânica já mostravam uma maior abertura ao caminho-de-ferro, nas condições de nenhum subsídio lhe ser conferido e de não ser interdita a construção de uma ligação a Karwar³⁴. A abertura ia ao encontro das intenções de Portugal que em Abril de 1877 aprovava uma lei para conceder em concurso a linha de Mormugão à fronteira, sem apoio financeiro público (Pereira 2015: 245). Na Índia, Nogueira Soares tentava convencer Mallet que “concluído o tratado sobre as bases projectadas, não faltariam companhias que a empreendessem sem subvenção nem garantia de juro”, mas ao mesmo tempo não via “rasão alguma que pudesse determinar o governo do imperio britânico na India a recusar a uma empresa de que deve auferir tão consideráveis vantagens, o auxilio pecuniario que, sob diversas fórmãs, tem concedido” a outras companhias³⁵ – de facto, a norma na Índia Britânica era conceder garantias de juro à exploração ferroviária (Kerr 2007: 25).

²⁸ AHD. Caminho de ferro de Goa..., ofício de 11.12.1876.

²⁹ Campbell apresentava listas não-assinadas de investidores, dizia-se formador de várias companhias (cujas firmas não se encontram em qualquer registo britânico) e, quando confrontado com esta e outras faltas e com a discrepância de informação mostrava-se “muito contrariado”, de modo que Nogueira Soares lhe fez “sentir que o facto que tanto o affligia tinha uma explicação facil que so podia ser desairoso para elle” (Id., ofício de 27.11.1876, 2v-3).

³⁰ Livro Branco do Tratado da Índia, 33-43 (ofício de 8.1.1877).

³¹ Id., 99-100 (ofício de 3.1.1877).

³² Id., 375-379 (relatório de 26.3.1877).

³³ Id., 99-100 e 108-109 (ofícios de 3.1.1877 e 19.5.1877).

³⁴ Id., 45-46 (ofício de 28.1.1877).

³⁵ Id., 47 (ofício de 30.1.1877).

Para garantir em absoluto a construção, Nogueira Soares procurou ainda por todos os meios incluir no rascunho do tratado uma cláusula que obrigasse os respetivos Estados a assumir diretamente a empreitada, no caso de não aparecerem empresas interessadas. Contudo, a sua iniciativa chocou contra a intransigência inglesa em não ceder mais do que os costumeiros benefícios não-financeiros (cessão de terrenos, carácter de utilidade pública das expropriações, isenções fiscais...) e num renovado interesse na solução Karwar (a partir de Julho de 1877)³⁶.

Esta intransigência foi catalisada pelo facto de os negociadores portugueses nunca terem sabido esconder a enorme importância que davam ao caminho-de-ferro, o que acabou por enfraquecer a sua posição negocial. Os próprios britânicos afirmavam que “the construction of the Railway [...] has been described by Senhor Corvo as making to Portuguese India the difference between life and death”³⁷.

A solução para o imbróglio passou pela questão do sal. Nogueira Soares acabou por reconhecer perante um outro membro da equipa negocial inglesa, Arbuthnot (membro do governo de Bombaim³⁸), que

si on arrive à un accord pour la construction du chemin de fer on pourra aussi faire un arrangement sur la base de la suppression [do sal], parce que alors les inconvénients résultant de la privation du travail pour un grand nombre de personnes pourraient être remédiés³⁹.

Admitida esta cedência, Nogueira Soares exigiu maiores garantias para a construção do caminho-de-ferro, mas perante esta posição, Mallet ameaçou com o rompimento de negociações, que chegou mesmo a verificar-se em Agosto de 1877. O diálogo foi retomado um ano depois, em Setembro, com Theodore C. Hope, oficial sénior do governo de Bombaim, e Morier do lado inglês, e Andrade Corvo do lado português. Nogueira Soares fora entretanto afastado⁴⁰ (Ethell 2003: 45).

No final, “the objections of Senhor Soares have, with scarcely an exception, been waived by the Portuguese Government”⁴¹ – lia-se no relatório final dos negociadores britânicos. Andrade Corvo cedeu na questão do sal em troca do mero compromisso de Inglaterra concorrer para a construção da linha, caso o governo britânico considerasse *idónea* a firma contratada por Portugal para cons-

³⁶ Id., 147-148 e 182 (ofícios de 4.6.1877 e 13.7.1877).

³⁷ Id., 181 (ofício de 13.7.1877).

³⁸ Blue Book, 9 (relatório de 5.8.1881).

³⁹ Livro Branco do Tratado da Índia, 214 (ofício de 26.7.1877).

⁴⁰ Id., 219 e 262 (ofícios de 1.8.1877 17.8.1877). Blue Book, 9 (relatório de 5.8.1881).

⁴¹ British Library. India Office Records (BL-IOR). IOR/L/PS/18/D30, memorando de 14.11.1878, 1-6.

truir a sua parte do caminho-de-ferro⁴². Nesta altura, o governo já tinha uma garantia mais sólida da execução da empreitada, uma vez que Campbell obtivera do governo da Índia Britânica (em Abril de 1878) a concessão da via-férrea da fronteira goesa à rede indiana⁴³.

O controlo da produção salícola era entregue a agentes britânicos, que podiam comprar todo o sal produzido nos domínios portugueses ou exigir a supressão das salinas com quem não chegassem a acordo. Quanto à fiscalização da atividade, e contra a opinião de Nogueira Soares, “Senhor Corvo [...] saw no difficulty in the British salt officers possessing all the powers desired for them”, ficando ressalvado, porém, e para bem da soberania nacional, que esses poderes derivavam diretamente do rei de Portugal e tinham certos limites (em termos de área de ação e de revista de casas, armazéns e veículos). Em troca, Portugal recebia uma indemnização de 400 000 rupias (160 contos)/ano⁴⁴.

Hope elogiava a cedência dos representantes nacionais, “most liberally volunteered by Senhor Corvo”, que por seu lado considerou as exigências originais de Nogueira Soares “an exacting and unfair bargaining spirit on the part of Portugal”. Morier enalteceu também “the liberal and far-seeing spirit, and the handsome terms [do acordo final], in which it had been conceived and volunteered” por Andrade Corvo, homem de “liberal policy, freedom from petty national pride and prejudice, moral courage, and invariable straight-forwardness”⁴⁵.

Outros aspetos mais consensuais do tratado (união aduaneira, uniformização monetária e de medidas, supressão da produção de ópio em Damão, liberdade de comércio e navegação, igualdade de nacionalidades, extradição) foram também acertados. Hope estimava que nenhuma nação ficava favorecida em relação à outra, mas concluía que “financially, our position is largely bettered”⁴⁶.

No dia 26.12.1878 os dois plenipotenciários, Morier e Andrade Corvo, assinavam o tratado, pendente de aprovação parlamentar. O próprio Andrade Corvo, na qualidade de ministro dos Negócios Estrangeiros do governo regenerador, apresentou o diploma à câmara dos deputados (Maio de 1879). A sua descrição da decadência da Índia Portuguesa contrastava com as expectativas em torno do caminho-de-ferro, que conjuntamente com a união aduaneira “são as condições essenciaes da sua futura prosperidade”⁴⁷. O porvir das possessões

⁴² Id. IOR/C/141, 117-134v.

⁴³ AHU. Caminho de ferro de Mormugão, contrato de 27.4.1878. A adjudicação da parte portuguesa seria trespassada duas vezes (Id., carta de 20.3.1879), acabando por ficar nas mãos do Duque de Sutherland e do Stafford House Committee por ele presidido, que formaria a companhia que efetivamente construiu a linha (Pereira 2015: 247-248).

⁴⁴ British Library. IOR/L/PS/18/D30, memorando de 14.11.1878, 1-6.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ AHP, Proposta de lei 125-H/XXIII, 30v.

indianas, e sobretudo de Goa, seria brilhante: “Bombaim será necessariamente igualada pelo novo emporio commercial, que o poder da liberdade, o influxo dos capitães e as condições com que a natureza dotou Mormugão, hão de fazer surgir em roda d’esse hoje quasi deserto porto”⁴⁸.

Todavia, quando o projeto foi posto à discussão, já o governo tinha mudado e Andrade Corvo sentava-se nas bancadas da oposição. Os apoiantes do novo governo progressista apontavam “fundados erros” ao tratado, que consideravam “obra nefasta e monstruosa”, mas no final aprovavam-no, “porque da sua rejeição poderiam vir inconvenientes graves”⁴⁹. A 6.8.1879 era publicada a lei que ratificava o acordo diplomático, que começou a vigorar desde 14.1.1880 por um prazo de doze anos⁵⁰.

Ato III: as consequências

O acordo foi muito mal recebido em Portugal e na Índia Portuguesa, tendo-se tornado “odioso” durante a sua vigência⁵¹ (Faria 2010: 44; Gracias 1940: 81).

Logo em 1879 Constâncio Roque da Costa, um autodenominado filho da Índia, dava conta d’o grito de dôr e indignação contra esse tratado, talvez o mais desastroso de todos os d’antes havidos” (1879: 3). Andrade Corvo, “um titere nas mãos do sr. Morier”, sobre quem recaíam suspeitas “de ter sido comprado pelo oiro inglês” (1879: 10 e 15), era severamente criticado. Para Costa as estipulações sobre o sal e a adoção do sistema fiscal britânico para as bebidas alcoólicas “são a sentença de morte desse desgraçado torrão” (1879: 23) com consequências diretas sobre a agricultura (o sal era usado como adubo) e pesca (para a salga do peixe); o caminho-de-ferro não passava de uma ilusão, pois a sua construção em território inglês não estava assegurada pelo texto do tratado; o único aspeto positivo era a uniformização de pesos e medidas, se bem que a adoção da moeda britânica e a pauta alfandegária pudesse desfalcicar a Fazenda da Índia, na sua opinião (1879: 19-23).

Em Portugal, um irónico opúsculo antevia a renovação do tratado pelos representantes diplomáticos, John Smith e João Magalhães Ferrão de Casal Ribeiro Corvo e Martins. O novo articulado previa que as antigas glórias nacionais eram condição bastante para assegurar a soberania portuguesa sobre a Índia; Goa era dividida em três presidências (à semelhança do que acontecia na vasta Índia Britânica), administradas pelo governador que era elevado à alta dignidade de Imperador da Índia Portuguesa. Era um novo acordo “approved dictatorial-

⁴⁸ Id., 33v.

⁴⁹ Id. Câmara dos Deputados. Actas das sessões secretas. 1859-1882. Livro sem cota, 110v-111v.

⁵⁰ Collecção Official de Legislação Portuguesa (COLP), 1879, 176-196.

⁵¹ Blue Book, 1-2 (ofício de 16.5.1881 e relatório de 21.3.1881).

mente, e aplaudido pela voz da Imprensa Nacional por ser vantagiosíssimo aos interesses do governo”⁵².

As críticas não foram, porém, unânimes, havendo quem reputasse o tratado positivo. Após o seu primeiro ano de vigência, o governador-geral, Almeida e Albuquerque, reportava uma baixa nos preços dos bens de primeira necessidade, um aumento e diversificação das importações e um aumento das exportações nos domínios portugueses na Índia, satisfação que era partilhada pelas autoridades inglesas⁵³. Anos mais tarde, o governador Cardoso de Carvalho (1888: 5) ainda o considerava responsável por uma “transformação radical” da colônia, enquanto Francisco Fernandes, funcionário da alfândega da Índia, elogiava a união aduaneira e monetária e a modernização do sistema tributário que acarretou (Fernandes 1905b: 3).

Mas na verdade, no médio prazo, os efeitos do acordo foram genericamente negativos, sobretudo em Damão e Diu que não aproveitam “as vantagens indirectas da linha ferrea” (Arez 1891: 47).

A salicultura foi fortemente afetada pelo tratado, registrando uma queda de 67% na sua produção e deixando por ano cerca de 1000 homens sem emprego. Muitas salinas foram simplesmente abandonadas, tendo os seus proprietários lucrado com as indenizações pagas para não produzir, pelo menos durante a vigência do tratado. O consumo interno também sofreu, já que os agentes britânicos só eram obrigados a fornecer 14 libras de sal/ano aos locais, um valor considerado insuficiente. Expirado o tratado, a atividade não recuperou para os níveis anteriores, pois muitas salinas estiveram paradas durante 12 anos, tendo algumas delas sido reconvertidas para a produção de arroz. Além disso a própria Inglaterra impôs limites à importação de sal indo-português por via marítima. O transporte por via-férrea manteve-se livre, mas os altos fretes cobrados encaregavam-se de tornar o produto pouco concorrencial no mercado indo-britânico (Albuquerque 1990: 120-2; Arez 1891: 7-11, 22 e 31-2; Fernandes 1905a: 109-10; 114 e 208-16; Fernandes 1905b: 8 e 104-20; Gracias 1909: 209-10; Gracias 1940: 81-8; Viegas Júnior 1910: 63-6).

A aplicação do imposto sobre as bebidas alcoólicas (abcári) foi muito mais nefasta para a atividade. Cerca de 30 000 coqueiros deixaram de ser *lavrados à sura* para produzir álcool. Em consequência a produção de jagra (açúcar) do coqueiro foi praticamente extinta e o número de desempregados destas duas atividades aumentou. A Índia Portuguesa deixou de exportar bebidas alcoólicas e passou a importar jagra. Contudo, a receita fiscal do Estado indiano sobre os coqueiros que restavam foi sem dúvida maior (Albuquerque 1990: 120; Arez

⁵² Biblioteca Universitária João Paulo II, Tratado entre Portugal e a Inglaterra regularizando a possessão portuguesa da Índia, MC-495.

⁵³ Blue Book, 3-6 (relatório de 21.3.1881 e ofício de 1.9.1881).

1891: 34-7; Fernandes 1905a: 164-5, 193-5 e 202-3; Fernandes 1905b: 3, 8, 75-6, 82, 91 e 94; Gracias 1909: 220-1; Gracias 1940: 90-1; Menezes 1891: 93-8 e 109-10; Viegas Júnior 1910: 69-78).

Os réditos alfandegários decresceram cerca de 100 000 rupias (40 contos)/ano em virtude da união aduaneira e da concessão de isenções de taxas alfandegárias ao material necessário ao caminho-de-ferro, embora a importação e a exportação tenham de facto aumentado. O consumo interno cresceu também devido à diminuição de preços provocada pela abolição de fronteiras (Albuquerque 1990: 119; Arez 1891: 49-58; Fernandes 1905b: 60-4; Gracias 1909: 206-9).

Quanto ao caminho-de-ferro até à fronteira, tornou-se efetivamente uma realidade após o governo português ter contratado o Stafford House Committee, que formou depois a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company (WIP), para o construir e operar (juntamente com o porto de Mormugão). A empresa foi considerada idónea pelas autoridades britânicas, que adjudicaram mais tarde a sua parte da linha à Southern Mahratta Railway Company (Pereira 2015: 249).

Tal como acontecera com o tratado com Inglaterra, o contrato com a WIP, negociado por um governo do Partido Progressista, incluía cláusulas potencialmente lesivas para o Tesouro, demonstrando que a rendição ao sublime técnico e a vontade de implementar a tecnologia ferroviária nos territórios nacionais suplantava o bom senso negocial e era comum aos dois partidos que dividiam o poder em Portugal. E tal como anteriormente, o contrato foi negociado por um partido (o Progressista), mas assinado, em 18.4.1881, por outro (o Regenerador), que o fez para alegadamente evitar males maiores (Vilhena 1916, vol. 1: 69-72).

Desde logo o subsídio dado estimulava despesas supérfluas. Portugal aceitou conceder uma garantia de juro de 5% sobre um capital de fixo de 800 000£ e de 6% sobre qualquer capital adicional. É certo que este capital adicional carecia de aprovação pelo parlamento, mas a companhia podia sempre alegar – como alegou – que sem essas verbas o caminho-de-ferro não poderia ser concluído. A WIP acabaria por ver garantido um capital extra de 550 000£, o que perfazia um total de 1 350 000£ (6075 contos). Para o Tesouro português a despesa anual podia subir até um máximo de 73 000£ (328,5 contos), caucionada com os 160 contos que Inglaterra entregava à laia do tratado de 1878 (Pereira 2015: 249-50).

A garantia de juro não era um subsídio incomum, tendo-se generalizado na década de 1880, depois de se ter percebido que o outro sistema de apoio financeiro empregue – subvenção por quilómetro construído – não remunerava devidamente os capitais das companhias envolvidas (Santos 2011: 146-7). Contudo, os contratos normalmente fixavam o capital máximo sobre o qual recaía a garantia (como aconteceu com as concessões das linhas da Beira Baixa ou de

Ambaca) ou então limitavam o valor a despendido pelo Estado (caso da adjudicação dos caminhos-de-ferro de Salamanca à fronteira portuguesa, assinado com um consórcio de companhias portuguesas), algo que não aconteceu com a linha de Mormoço (Marçal 2016: 234; Pereira 2012, anexo 18).

Outra facilidade dada à WIP dizia respeito ao sistema de resgate antecipado da concessão (antes do prazo de 99 anos, após o qual o caminho-de-ferro e o porto passariam sem custo para as mãos do governo): era obrigatório para o Estado caso a companhia entendesse que as garantias dadas para pagamento da garantia de juro não fossem seguras; podia também partir da iniciativa da companhia, a qualquer altura, passados 30 anos da concessão. Em qualquer dos casos o Tesouro teria que entregar o valor do capital investido acrescido de 10%, ou seja 1 485 000£ (6682 contos). Pela letra do contrato, a empresa podia pedir o resgate no último ano da concessão recebendo de volta todo o capital que investira⁵⁴.

Estas duas cláusulas foram aceites durante a negociação, aprovadas pelo parlamento e ratificadas pelo rei. Da sua rejeição resultava o adiamento da construção de caminho-de-ferro e a perda de uma oportunidade talvez única em que a iniciativa privada se mostrava disponível para investir dum modo que agradava também a Inglaterra.

A linha e o porto foram efetivamente abertos em 1888, mas nos seus primeiros anos o retorno não chegou a 1%, o que obrigou o Tesouro português ao pagamento de uma média de 62 500£ (281 contos)/ano. A indemnização prevista no tratado era de 160 contos, que, não só não eram aplicados a outras obras públicas na Índia (Faria 2010: 366), como nem chegavam para satisfazer as responsabilidades do contrato com a WIP (Pereira 2015: 251-9).

Em 14.1.1892 o tratado expirava. Um ano antes Joaquim Arez foi incumbido pelo ministro dos Negócios Estrangeiros, Lobo d'Ávila, de se encontrar com o representante britânico, A. D. Carey, para encetar contactos tendentes à renovação do acordo. Nas primeiras reuniões, Carey fez ver que nenhuma das bases de negociação apresentadas por Arez era admissível e que sobretudo a manutenção do pagamento das 400 000 rupias era completamente inaceitável⁵⁵.

Arez viu-se assoberbado pela gravidade e responsabilidade da tarefa e solicitou a sua substituição por um negociador mais experiente. Lobo d'Ávila nomeou então Pinheiro Chagas como ministro plenipotenciário, mas este apresentou uma proposta a Carey que era “even more uncompromising in tone” do que a apresentada por Arez. A diferença de posições era tão grande que Carey optou por abortar as negociações⁵⁶.

⁵⁴ COLP, 1881, 60-61.

⁵⁵ BL-IOR. IOR/L/PS/18/D98. TNA. Foreign Office (FO). FO 63/1399 (relatório de 9.2.1892).

⁵⁶ TNA. FO. FO 63/1399 (relatório de 9.2.1892).

O desenlace não surpreendeu ninguém. Como dissera Arez a Lobo d'Ávila, “o governo britânico, seguro da construção da nossa linha e porto de Mormugão, está decidido a não renovar o tratado nos termos do de 26 de dezembro de 1878”⁵⁷. Além do mais, a produção de sal fora manietada e o contrabando reduzido, o mesmo acontecendo com as bebidas espirituosas. Relativamente ao caminho-de-ferro, a expiração do tratado e da indemnização de 400 000 rupias obrigou o governo a procurar uma caução alternativa para o pagamento da garantia de juro, que foi encontrada no imposto do abcári, hipotecado para aquele efeito.

A operação da ferrovia manteve-se incipiente e até 1902, graças a combinações de tarifas entre as companhias ferroviárias que faziam a rota até Bombaim e desviavam tráfego de Mormugão, o seu resultado líquido foi tímido, sendo em alguns anos negativo, o que obrigou o Tesouro ao desembolso de mais de 300 contos/ano à conta da garantia de juro (Pereira 2015: 253-9).

A partir de 1902 e após o arrendamento da linha a uma das companhias britânicas que movia a guerra de tarifas à WIP, a situação começou a melhorar (ver tabela 2), mas o caminho-de-ferro continuou a drenar anualmente a Fazenda nacional de milhares de libras. Só em 1927 a operação daria lucro suficiente para isentar Portugal do pagamento da garantia de juro, numa altura em que os pagamentos à WIP já tinham ultrapassado o valor total do investimento em várias centenas de contos (Kerr, Pereira 2013: 191).

Tabela 2. Receita, despesa e resultado líquido do porto e caminho-de-ferro de Mormugão (contos) e garantia de juro paga à WIP (£)

Ano	Receita	Despesa	Líquido	Garantia
1902	188,2	148,1	40,1	73 000
1903	209,9	124,3	85,5	73 000
1904	270,4	155,5	114,9	65 275
1905	248,9	141,6	107,2	57 605
1906	249,4	149,9	99,5	60 532
1907	440,8	242,0	198,8	49 760
1908	425,9	269,0	156,9	43 480
1909	384,1	230,3	153,8	51 486
1910	505,6	288,7	216,9	41 372
1911	488,3	275,1	213,2	44 309
1912	396,8	231,0	165,8	45 741
1913	479,6	266,8	212,8	39 948
1914	387,2	227,2	160,0	47 675

Fonte: AHU, Caminhos de ferro de Luanda, Ambaca, Malange e Mormugão, liv. 927 1N

⁵⁷ AHD. Caminho de ferro de Mormugão, sala 3, est. 98, proc. 6, 38630.

O fraco resultado financeiro duma companhia privada não implica o insucesso dum investimento público (sobretudo no âmbito de um processo tecnodiplomático como o do tratado de 1878 que acarretava profundas alterações sobre a economia local). O caminho-de-ferro podia ser um mau negócio para a WIP, mas, em conjugação com as medidas do tratado luso-britânico, um instrumento de progresso para Goa (e para a Índia Portuguesa).

Contudo, não foi isso que aconteceu. Sem embargo dos 6 000 000 de passageiros e das 4 500 000 t que transportou até 1914⁵⁸, a linha, que tanto custara aos cofres nacionais, só beneficiou parte do tráfego indo-britânico, que anteriormente ficava retido atrás dos Ghats. Ao contrário do que esperavam os negociadores portugueses do tratado, não contribuiu para o desenvolvimento da agricultura ou indústria goesas a médio prazo (excepto para uma relativamente florescente atividade de extração de manganês iniciada em 1907⁵⁹), tornando-se “negro e fatal rochedo em que se naufragaram as finanças portuguesas” (Fernandes 1905b: 10; ver também Gracias 1940: 100-5; Pereira 2015: 261; Viegas Júnior 1910: 63-6).

Para pagar à companhia hipotecou-se o imposto do abcári. Para equilibrar as finanças coloniais os impostos foram aumentados e as pautas alfandegárias foram revistas em alta, o que aumentou o custo de vida e prejudicou acrescidamente a agricultura e a indústria (Albuquerque 1990: 121; Gracias 1909: 211-3; Gracias 1940: 106-13).

A redução da atividade económica e consequentemente do emprego empurrou muitos indo-portugueses para a emigração. Até 1926, 120 000 tinham saído de Goa. Ironicamente, eram eles que, com as suas remessas, contribuía para equilibrar as finanças da sua terra natal (Albuquerque 1990: 123-4; Viegas Júnior 1910: 63-6).

O tratado de 1878 foi muito censurado, não só na altura da sua discussão e vigência, como vimos, mas também posteriormente, sobretudo pela literatura do Estado Novo, que o descrevia como mais um falhanço do regime parlamentar (Abecassis 1951: 51-67; Gracias 1940: 208-251; Lopes 1945). Mais recentemente foi também apontado como uma causa da decadência moral da Índia (Albuquerque 1990: 124). Cremos que é notório que o acordo não contribuiu para o desenvolvimento da colónia, no entanto, outros fatores que lhe eram anteriores (a agiotagem, o regime da propriedade das comunidades que oprimia o desenvolvimento agrícola, a falta de pastagens, o abandono das florestas, o arcaísmo dos processos industriais, a preferência pelo carreirismo público e a falta de carreiras a vapor para o porto de Mormugão) concorreram de igual

⁵⁸ AHU, Caminhos de ferro de Luanda, Ambaca, Malange e Mormugão, liv. 927 1N.

⁵⁹ The Railway Times, vol. 91, n.º 26, 671 (relatório da WIP).

modo para o estado estacionário da Índia Portuguesa (Menezes 1891: 7, 20; Viegas Júnior 1910: 40-54 e 69-78).

Epílogo: Mormugão ou o amor pela tecnologia

No seu livro sobre o não-implementado sistema de transporte ferroviário automático conhecido como *Aramis*, Latour, a certa altura, refere-se-lhe nos seguintes termos: “we don’t know what it does, but we do know that the president and the minister love it, as long as it’s complicated enough to be a symbol of modernization” (Latour 2002: 141). A adequação desta frase ao exemplo tecnológico analisado neste artigo no âmbito da negociação tecnodiplomática do tratado de 1878 parece-nos tão evidente que não hesitamos em nos inspirar no título daquela obra para batizar este capítulo final.

De facto, em 1875, quando se iniciou a discussão do tratado, era impossível conhecer as reais consequências da implementação da tecnologia ferroviária na decadente colónia de Goa. Olhando meramente para um mapa, o projeto fazia sentido, mas para uma análise completa era necessário atentar à agenda ferroviária indo-britânica, a estatísticas de produção ou tráfego, a exames mineralógicos do subsolo de Goa (rico em manganês como se veio a descobrir já bem entrados no século XX) e às reações de outros portos (nomeadamente Bombaim) ao desenvolvimento de um ancoradouro concorrente.

Mas nada disto foi levado em linha de conta (só depois da assinatura do tratado, o engenheiro Xavier Cordeiro faria um estudo prospetivo dos custos e receitas da linha). Muito embora não se soubesse ao certo o que poderia o caminho-de-ferro fazer, ele era um símbolo de progresso e modernidade suficientemente poderoso para valer a restrição voluntária de duas importantes atividades produtivas de Goa e dos restantes enclaves portugueses na Índia, evidenciada nos artigos do tratado de 1878.

Neste sentido, bem lacónico foi Ayalla (1888, reimpr. 2001: 59) quando escreveu que o tratado introduziu na Índia o Fontismo, a política baseada no saint-simonismo, que tinha na sua base a modernização tecnológica da nação e a criação de redes de comunicação, especialmente redes transnacionais que fomentassem uma civilização de circulação (Alegria 1988; Macedo 2007: 117-9; Vleuten 2006: 289-90). Uma política que espelhava igualmente o sublime técnico, a crença na capacidade da tecnologia de mudar o curso da história.

O tratado de 1878 exibia perfeitamente essa sedução e fé na tecnologia – que há três décadas se sentia na metrópole (Saraiva 2007: 270) – e na promessa de quebrar o obstáculo que nem o mais brilhante dos engenheiros conseguia ultrapassar – a fronteira política –, indo assim ao encontro dos ideais saint-simonianos. Um enlevo tal que tornou aceitável a abdicação de duas importantes atividades económicas locais e a sujeição aos interesses comerciais e fiscais ingleses.

Arquivos

- Arquivo Histórico-Diplomático, Caminho de ferro de Goa, 3.º p., arm. 20, mç. 50, proc. 146.
- Caminho de ferro de Mormugão, sala 3, est. 98, proc. 6, 38630.
 - Documentos apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1876 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios Estrangeiros (Livro Branco de 1876).
 - Documentos apresentados às Cortes na Sessão Legislativa de 1879. Tratado entre Portugal e a Gran-Bretanha para regular as relações entre a India Portuguesa e a India Inglesa (Livro Branco do Tratado da Índia).
- Arquivo Histórico Parlamentar, Câmara dos Deputados, Actas das sessões secretas, 1859-1882, Livro sem cota.
- Câmara dos Deputados, Sec. I/II, mç. 512, Proposta de lei 125-H/XXIII.
- Arquivo Histórico Ultramarino, Caminhos de ferro de Luanda, Ambaca, Malange e Mormugão, liv. 927 1N.
- Caminho de ferro de Mormugão, mç. 2589.
- Biblioteca Universitária João Paulo II, Tratado entre Portugal e a Inglaterra regularizando a posseção portuguesa da Índia, MC-495.
- British Library, India Office Records, IOR/C/141; IOR/L/PS/18/D30 e D98.
- House of Commons Parliamentary Papers, Correspondence respecting commercial negotiations with Portugal: 1868-72.
- Correspondence respecting commercial negotiations with Portugal (1876).
 - Correspondence respecting the results of the treaty of commerce between Her Majesty and the King of Portugal and the Algarves, signed at Lisbon, December 26, 1878 (Blue Book).
- The National Archives, Foreign Office, FO 63/1399.
- Home Office, HO 45/9325/18165.

Periódicos

- Annaes do Conselho Ultramarino (parte não official), série II (Janeiro de 1859 a Dezembro de 1861).
- Collecção Official de Legislação Portuguesa, 1879 e 1881.
- The Railway Times, 1907.

Monografias

- AREZ, J. J. F. (1891). Breves considerações sobre o resultado economico e financeiro do tratado da India de 26 de Dezembro de 1878 nos primeiros nove anos da sua execução. Lisboa: IN.
- AYALLA, F. D. (1888, reimpr. 2011). Goa Antiga e Moderna. Lisboa: Ésquilo.
- CARVALHO, A. C. C. (1888). Relatorio do governo do estado da India. Lisboa: IN.

- COSTA, C. R. (1879). O tratado anglo-portuguez de 26 de Dezembro de 1878. O sr. João Andrade Corvo e os povos da Índia Portuguesa. Margão: Tipografia do Ultramar.
- MENDES, A. L. (1886, reimpr. 1992). A Índia Portuguesa. Breve descrição das possessões portuguesas na Ásia. Lisboa: Fundação Oriente.
- MENEZES, V. G. C. (1891). Estado da Índia. Relatório do governador geral. 1890. Lisboa: IN.
- PORTUGAL. Ministério da Marinha e Ultramar (1881). Relatórios dos governadores geraes da provincia de Cabo Verde e estado da Índia e dos governadores dos districtos de Damão, Diu e Mossamedes referidos ao anno de 1879. Lisboa: IN.

Bibliografia

- ABECASSIS, C. K. (1951). Condição e enquadramento do problema do porto e caminho de ferro de Mormugão. Lisboa: IN.
- ADAS, M. (1989). *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell University Press.
- (2006). *Dominance by Design: Technological Imperatives and America's Civilizing Mission*. Cambridge: Harvard University Press.
- ALBUQUERQUE, T. (1990). "The Anglo-Portuguese Treaty of 1878: its impact on the people of Goa", *Indica*, 27:50-51, 117-24.
- ALEGRIA, M. F. (1988). "Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede", *Revista de História Económica e Social*, 23, 43-64.
- ALEXANDRE, V. e DIAS, J. (coord.) (1998). "O Império Africano 1825-1890", in J. Serrão e A. H. de O. Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Estampa, vol. X.
- BRION, H. (1908). *A Índia Portuguesa*. Lisboa: Cooperativa Militar.
- DARWIN, J. (2002). "Globalism and Imperialism: the Global Context of British Power, 1830-1960", in S. Akita (ed.), *Gentlemanly Capitalism, Imperialism and Global History*. Nova York: Palgrave MacMillan, 43-64.
- DELOCHE, J. (1980). *La circulation en Inde avant la révolution des transports*. Paris: École Française d'Extrême Orient. 2 vols.
- DIOGO, M. P. (2009). "«Domesticating» the Wilderness»: Portuguese Engineering and the Occupation of Africa", in A. C. Matos, M. P. Diogo, I. Gouzévitch, A. Grelon (eds.), *The Quest for a Professional Identity: Engineers between Training and Action*. Lisboa: Colibri, 471-81.
- DIVALL, C. (2003). "Railway Imperialisms, Railway Nationalisms", in M. Burri, K. T. Elsasser, D. Gugerli (eds.), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*. Zürich: Chronos, 195-209.
- ETHELL, B. D. (2003). "Portugal and Portuguese India, 1870-1961", diss. doutoramento (policopiada), U. London.
- FARIA, A. S. (2010). "L'Architecture Coloniale Portugaise à Goa. Le Département des Travaux Publics, 1840-1926", diss. doutoramento (policopiada), U. Paris 1.

- FAYE, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D. e Snow, T. (2004). "The challenges facing landlocked developing countries", *Journal of Human Development*, 5:1, 31-69.
- FERNANDES, F. X. E. (1905a). *India Portuguesa. Estudos economico-sociaes*. Bastorá: Tipografia Rangel.
- (1905b). *Regimen do sal, abkary e alfandegas da India. Memoria do Tratado de 26 de dezembro de 1878*. Lisboa: Tipografia Universal, 1905.
- GRACIAS, J. B. A. (1909). *Subsidios para a historia economico-financeira da India Portuguesa*. Nova Goa: IN.
- (1934). *Ingleses em Goa ou ocupação de Goa pelas tropas britânicas*. Nova Goa: Tipografia Rangel.
- (1940). *Caminho de ferro e porto de Mormugão*. Bastorá: Tipografia Rangel
- HEADRICK, D. R. (1981). *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*. Oxford: Oxford University Press.
- HECHT, G. (2009). *The radiance of France. Nuclear power and national identity after World War II*. Cambridge: The MIT Press.
- HOBBSAWM, E. (1979). *A era do capital (1848-1875)*. Lisboa: Presença.
- KASSON, J. F. (1976). *Civilizing the machine: technology and republican values in America, 1776-1900*. Nova York: Grossman.
- KERR, I. J. (1995). *Building the Railways of the Raj 1850-1900*. Delhi: Oxford University Press.
- (2007). *Engines of Change: the railroads that made India*. Londres: Praeger.
- KERR, I. J.; PEREIRA, H. S. (2013). "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*, Porto: U. Minho, MIT Portugal, EDP, 167-96.
- LATOUR, B. (2002). *Aramis or the Love of Technology*. Cambridge: Harvard University Press.
- LOPES, J. C. (1945). "O Pôrto e o caminho de ferro de Mormugão nas suas relações com a Índia Inglesa", *Boletim Geral das Colónias*, 21:236, 37-42.
- LÓPEZ, E.; MONZÓN, A.; ORTEGA, E.; MANCEBO, S. (2009). "Assessment of cross-border spillover effects of national transport infrastructure plans: an accessibility approach", *Transport Reviews* 29:4, 515-36.
- MACEDO, M. C. de (2009). "Projectar e construir a nação. Engenheiros e território em Portugal", *diss. doutoramento (policopiada)*. Coimbra: U. Coimbra.
- MARDSSEN, B.; SMITH, C. (2005). *Engineering Empires. A Cultural History of Technology in Nineteenth-Century Britain*. Nova York: Palgrave MacMillan.
- MATA, M. E. (1993). *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Banco de Portugal.
- MARÇAL, B. J. N. (2016). "Um império projectado pelo «silvo da locomotiva». O papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)", *diss. doutoramento (policopiada)*, U. Nova de Lisboa.
- NYE, D. (1999). *American Technological Sublime*. Cambridge: The MIT Press.

- PEREIRA, H. S. (2012). “A política ferroviária nacional (1845-1899)”, diss. doutoramento (policopiada), U. Porto.
- (2015). “Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão”, *Revista Portuguesa de História*, 46, 237-62.
- PINHEIRO, M. (1992). “Le role de l’Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle”, *Histoire, Economie et Societé*, 11:1, 173-84.
- (1995). “L’Histoire d’un Divorce: l’Intégration des Chemins de Fer Portugais dans le Réseau Ibérique”, in M. Merger, A. Carreras, A. Giuntini (dirs), *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions, 337-346.
- ROBINSON, R. E. (1991). “Conclusion: Railways and Informal Empire”, in C. B. Davids, K. E. Wilburn Jr, R. E. Robinson (eds.), *Railway Imperialism*. Nova York: Greenwood, 175-97.
- SANTOS, L. A. L. (2011). “Política Ferroviária Ibérica: de principios del siglo XX a la agrupación de los ferrocarriles”, diss. doutoramento (policopiada), U. Complutense.
- SARAIVA, T. (2007). “Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898)”, *History and Technology*, 23:3, 263-73.
- SCHWEITZER, G. E. (1989). *Techno-diplomacy. US-Soviet Confrontations in Science and Technology*. Nova York: Plenum.
- SOUZA, T. R. de; BORGES, C. J. (1990). “Transport and Communications”, in T. R. de Souza (ed.), *Goa through the ages*. Nova Deli: Concept Publishing Company, 227-42.
- VIEGAS JÚNIOR, M. F. (1910). *A Índia Portuguesa. O que é – o que poderá ser*. Porto: Hospital do Conde Ferreira.
- VILHENA, J. (1916). *Antes da República (notas autobiográficas)*. Coimbra: França & Arménio. 2 vols.
- VLEUTEN, E. (2006). “Understanding Network Societies. Two Decades of Large Technical System Studies”, in E. Vleuten, A. Kaijser (eds.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*. Sagamore Beach: Science History Publications, 279-314.