

Especulação, Tecnodiplomacia e os caminhos-de-ferro coloniais entre 1857 e 1881

Hugo Silveira Pereira

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa

hugojose.pereira@gmail.com

Resumo: Antes da efetiva abertura das primeiras linhas-férreas nos seus domínios ultramarinos de Angola, Moçambique e Índia na década de 1880, Portugal foi confrontado com um conjunto de propostas de natureza especulativa para a construção de caminhos-de-ferro nesses mesmos territórios. Esses projetos, vagos, especulativos e inseridos no jogo tecnodiplomático entre Portugal e o Reino Unido, acabaram por não se realizar, marcando um período de aprendizagem por parte das autoridades nacionais no que respeitava ao investimento ferroviário nas colónias. Este artigo propõe-se a analisar essas propostas, tendo também em conta a prévia experiência ferroviária na metrópole, explicitando as razões pelas quais não se concretizaram. Para tal, recorreremos a fontes guardadas em arquivos portugueses (Arquivo Histórico Ultramarino e Arquivo Histórico-Diplomático) e ingleses (The National Archives e British Library), examinadas à luz do exemplo descrito por Lopes Vieira para a especulação ferroviária em Portugal na década de 1840 e ao conceito de tecnodiplomacia.

Palavras-chave: tecnodiplomacia, caminho-de-ferro, ultramar, especulação

Abstract: Before the opening of the first railways in its overseas domains of Angola, Mozambique, and India in the 1880s, Portugal was confronted with a series of proposals of a rather speculative nature to build railways in those territories. These projects, quite vague, speculative, and inserted in the techno-diplomatic game played between Portugal and the United Kingdom ended up by not seeing any light, marking rather, a period of learning for national authorities in what regards the railway's investment in the colonies. In this paper, we aim to analyse those proposals and explain why these plans were never built, considering the previous experience with railways' construction in metropolitan Portugal. To do so, we will look at primary sources of Portuguese (Arquivo Histórico Ultramarino and Arquivo Histórico-Diplomático) and British archives (The National Archives and British Library), that will be studied at the light of the model developed by Lopes Vieira for the study of the railway speculation in Portugal in 1840s and also under the concept of techno-diplomacy.

Keywords: technodiplomacy, railways, overseas, speculation

Résumé : Avant l'effective ouverture des premières voies- ferrées dans ses domaines d'outre-mer de l'Angola, du Mozambique et de l'Inde dans la décennie de 1880. Le Portugal fut confronté avec un ensemble de propositions de nature spéculative, pour la construction de chemins de fer dans ces mêmes territoires. Ces projets, vagues, spéculatives et insérés dans le jeu techno-diplomatique entre le Portugal et le Royaume-Uni, ont fini pour ne pas avoir lieu, signalant une période d'apprentissage de la part des autorités nationales en ce qui concerne l'investissement ferroviaire aux colonies. Dans cet article on se propose à analyser ces propositions, en

tenant aussi compte de la préalable expérience ferroviaire dans la métropole et en explicitant les raisons pour lesquelles elles n'ont pas eu lieu. Pour cela on va recourir à des sources documentaires conservées en archives portugais (Arquivo Histórico Ultramarino e Arquivo Histórico-Diplomático) et anglais (The National Archives et la British Library), examinées à la lumière de l'exemple décrit par Lopes Vieira pour la spéculation ferroviaire au Portugal dans les années de 1840 et au concept de techno-diplomatie.

Mots-Clés : techno-diplomatie, chemins de fer, outre-mer, spéculation

Resumen: Previamente a la abertura de las primeras vías férreas en sus dominios ultramarinos de Angola, Mozambique y India en la década de 1880. Portugal fue confrontado con un conjunto de propuestas de naturaleza especulativa para la construcción de ferrocarriles en esos mismos territorios. Esos proyectos, imprecisos, especulativos e insertados en el juego tecnodiplomático entre Portugal y el Reino Unido, acabarán por no se realizar, marcando un período de aprendizaje por parte de las autoridades nacionales, en lo que respectaba al investimento ferroviario en las colonias. Este artículo se propone a analizar estas propuestas, teniendo también en cuenta la anterior experiencia ferroviaria en la metrópoli, explicitando las razones por las cuales no se han concretizado. Para ese efecto recurriremos a fuentes guardadas en los archivos portugueses (Arquivo Histórico Ultramarino y Arquivo Histórico-Diplomático) e ingleses (The National Archives y la British Library), examinadas a la luz del ejemplo descrito por Lopes Vieira para la especulación ferroviaria en Portugal en la década de 1840 y al concepto de tecnodiplomacia.

Palabras-llave: tecnodiplomacia; ferrocarril; ultramar, especulación.

1. Introdução

Uma dissertação de doutoramento recentemente defendida na Universidade NOVA de Lisboa sobre o uso do caminho-de-ferro para a apropriação territorial de Angola e Moçambique no período colonial³⁶⁸ analisou um aspeto da historiografia ferroviária portuguesa ainda pouco debatido pela comunidade académica: as linhas-férreas ultramarinas³⁶⁹.

³⁶⁸ Bruno José Navarro Marçal, “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, Universidade NOVA de Lisboa, 2016).

³⁶⁹ Anteriormente, dispúnhamos de alguns bons estudos de caso sobre as linhas de Lourenço Marques, Benguela e Mormugão e uma análise sobre os objetivos da construção dos caminhos-de-ferro moçambicanos, mas não uma completa visão de conjunto sobre a implementação da ferrovia em Angola e Moçambique. Para um recente estado da arte da história dos caminhos-de-

Neste trabalho, o autor examinou o processo da introdução da ferrovia nas antigas colónias portuguesas de Angola e Moçambique, “como eixo fundamental da política de ocupação efetiva e elemento estruturante do espaço económico e social das colónias”³⁷⁰, no contexto específico do *scramble for Africa*³⁷¹. A sua análise crítica foi feita com recurso aos instrumentos metodológicos da História da Tecnologia, designadamente a perspetiva Actor/Network (que prevê a existência duma íntima relação entre o social e o tecnológico), e os conceitos de *technopolitics*, apropriação e transferência tecnológica. Ao se enquadrar na literatura que identifica a tecnologia como elemento fulcral na configuração da Europa desde 1850 e os engenheiros como agentes de modernidade³⁷², a dissertação assume-se como “alternativa às clássicas abordagens política, militar e económica”³⁷³ da presença europeia em África³⁷⁴ e contribui para uma melhor compreensão do processo colonial português.

O período analisado situa-se entre 1869 e 1930, embora sejam referidos alguns factos anteriores e posteriores àquelas datas. Termina com a promulgação do Ato Colonial, tido como ponto de viragem da administração ultramarina nacional, e começa com as primeiras medidas legais para organizar serviços de obras públicas coloniais e com o lançamento das primeiras expedições de obras públicas ultramarinas³⁷⁵. Acompanha assim todo o processo de transferência do Fontismo para as colónias³⁷⁶ e praticamente todo o processo de desenvolvimento de um novo imperialismo europeu sobre os territórios coloniais³⁷⁷.

Contudo, mesmo antes de 1869, registaram-se tentativas de introduzir a viação acelerada nas colónias e, até à assinatura do primeiro contrato (1881) que efetivamente se consubstanciou num caminho-de-ferro operacional, várias outras propostas foram

ferro portugueses, ver Hugo Silveira Pereira, “Portuguese Railway History: Still a Field of Opportunities?”, *T2M Yearbook* (n.º 6, 2015), 105-112.

³⁷⁰ Marçal, “Um império...”, 12.

³⁷¹ Thomas Pakenham, *The Scramble for Africa. White Man's Conquest of the Dark Continent From 1876 to 1912* (Nova York: Perennial, 2003).

³⁷² Martin Kohlrusch; Helmuth Trischler, *Building Europe on Expertise. Innovators, Organizers, Networkers* (Nova York: Palgrave-Macmillan, 2014).

³⁷³ Marçal, “Um império...”, 15.

³⁷⁴ Daniel R. Headrick, *The Tools of Empire: Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century* (Nova York: Oxford University Press, 1981).

³⁷⁵ Marçal, “Um império...”, 11.

³⁷⁶ Maria Paula Diogo, “‘Domesticating the Wilderness’: Portuguese Engineering and the Occupation of Africa” in *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*, ed. Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo; André Grelon; Irina Gouzévitch (Lisboa: Colibri, 2009) 471-482.

³⁷⁷ Daniel R. Headrick, *Power over peoples. Technology, environments, and western imperialism, 1400 to the present* (Princeton: Princeton University Press, 2010), 1-5.

apresentadas (algumas delas mencionadas por Bruno Navarro Marçal na sua dissertação). Neste artigo, pretendemos analisar três dessas propostas, como exemplos de especulação e/ou tecnodiplomacia no contexto colonial (Angola, Moçambique e Índia), comparando-as com a realidade e experiência ferroviária metropolitana.

Para a primeira vertente da investigação, tomaremos como modelo o artigo de António Lopes Vieira sobre a especulação ferroviária em Portugal Continental em 1845-1846. Neste estudo, o autor identificou treze propostas diferentes apresentadas ao governo para construir caminhos-de-ferro, concluindo que todas elas não eram mais que exercícios especulativos, uma vez que a ausência de estabilidade política, a desestruturação económica e a ruína do tesouro nacional impediam a concretização de investimentos daquela magnitude³⁷⁸. Este será o modelo usado sobretudo para o estudo de caso do caminho-de-ferro em Angola.

Para o segundo ângulo de análise, recorreremos ao conceito de tecnodiplomacia, definido originalmente por Schweitzer como “the art and practice of conducting negotiations between countries with conflicting technological interests”³⁷⁹, definição que alargaremos para: o uso da tecnologia para atingir objetivos diplomáticos ou a prática da diplomacia através de meios tecnológicos³⁸⁰. Esta metodologia identifica as diferenças entre agendas tecnológicas dos países envolvidos na construção de sistemas tecnológicos transnacionais e analisa as ações dos agentes tecnodiplomáticos implicados no processo para explicar por que razões aqueles sistemas foram ou não construídos³⁸¹. Os caminhos-de-ferro propostos na Índia e em Moçambique serão examinados à luz desta metodologia, embora os seus processos tenham também assumido laivos especulativos.

Quanto às fontes, usaremos correspondência diplomática e particular, relatórios administrativos e pareceres técnicos guardados em arquivos portugueses (Histórico-Diplomático e Ultramarino) e britânicos (The National Archives e British Library). Para o

³⁷⁸ António Lopes Vieira, “Os caminhos-de-ferro antes dos caminhos-de-ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-1846”, *Revista de História Económica e Social* (n.º 15, 1985), 123-134.

³⁷⁹ Glenn Schweitzer, *Techno-diplomacy. US-Soviet Confrontations in Science and Technology* (Nova York: Plenum, 1989), V.

³⁸⁰ Para esta redefinição de tecnodiplomacia, inspiramo-nos no conceito de *technopolitics* de Gabrielle Hecht, definido como: “the practice of designing or using technology to constitute, embody, or enact political goals” ou “politics conducted through specifically technological means”. Gabrielle Hecht, *The radiance of France. Nuclear power and national identity after World War II* (Cambridge: The MIT Press, 2009), 15 e 89.

³⁸¹ Hugo Silveira Pereira, “Fronteiras e caminhos-de-ferro: da quimera saint-simoniana ao desencanto tecnodiplomático (c. 1850-c. 1900)”, *Revista de História das Ideias* (n.º 38, 2017), no prelo.

caso particular de Lourenço Marques, recorreremos também à já profícua bibliografia sobre o assunto.

2. Os tentames angolanos (décadas de 1850 e 1860)

Data de 1848 o primeiro registo dum projeto para levar a tração a vapor a Angola, ainda antes de igual melhoramento ser introduzido na metrópole. Naquele ano, Arsénio Carpo (um negreiro com ligações à praça financeira de Londres), Silvano Pereira, Eduardo Possolo, o cônsul português em Hamburgo, Schut, e outros comerciantes de Luanda propuseram o assentamento duma via-férrea que superasse as dificuldades da navegação do rio Kwanza³⁸². O projeto não avançou, não tendo sido mais do que uma manifestação da *railway mania* que afetara Portugal na década de 1840³⁸³.

Na década seguinte, os grandiosos planos expansionistas de Sá da Bandeira e a persistência do mito do Eldorado, aliados a uma subida de preços e a um contexto mais propício ao comércio colonial³⁸⁴, motivaram o aparecimento, em 31 de Janeiro de 1857, duma nova proposta, assinada por Luís Vicente d'Afonseca³⁸⁵, um médico madeirense nascido em 1803. Era íntimo de Saldanha³⁸⁶ e vinha-se destacando na política nacional como representante da Madeira nas cortes desde a década de 1840, eleito sucessivamente nas listas cabralistas para todas as legislaturas entre 1840 e 1851³⁸⁷. Tinha já mostrado dotes de empreendedor, quando, em 1846, propôs ao governo que lhe fosse atribuído o exclusivo da navegação a vapor entre Lisboa, Algarve, Madeira, Canárias e Açores, sem qualquer tipo de subsídio. O projeto foi discutido no parlamento em 25 de Maio de 1848, tendo, na altura, Afonseca salientado que “*depois da segurança individual, e da garantia da propriedade [...] não ha nada melhor, nem que prometta*

³⁸² Marçal, “Um império...”, 222.

³⁸³ Vieira, “Os caminhos-de-ferro...”, 123-134.

³⁸⁴ Valentim Alexandre; Jill Dias, coord, “O Império Africano 1825-1890” in *Nova História da Expansão Portuguesa*, dir. Joel Serrão; A. H. de Oliveira Marques (Lisboa: Estampa, 1998), vol. X, 66-67, 91-92, 379-383 e 454.

³⁸⁵ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), maço 772 1E, *Miscelânea (processo sobre a construção de vias-ferreas em Angola)*, carta de 31 de janeiro de 1857.

³⁸⁶ Maria Filomena Mónica; Maria José Marinho; Isabel Soares, “O concurso público que Eça de Queirós não ganhou” in *Itinerários. A investigação nos 25 anos do ICS*, org. Manuel Vilaverde Cabral; Karin Wall; Sofia Aboim; Filipe Carreira da Silva (Lisboa: ICS, 2008), 91.

³⁸⁷ Fernando Silva; Carlos Meneses, *Elucidário Madeirense* (Funchal: Tipografia Esperança, 1921), vol. 1, 37-38. Luís Dória, “Afonseca, Luís Vicente d’ (?-?)” in *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834-1910*, dir. Maria Filomena Mónica (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005-2006), vol. 1, 57-59.

*mais prosperidade a um povo do que é [sic] a facilidade das suas comunicações*³⁸⁸. Apesar da clara incompatibilidade entre a sua função de deputado da maioria cabralista e a de autor da proposta, o projeto foi aprovado e transformou-se na lei de 22 de Agosto de 1848, que, porém, em nada resultou³⁸⁹.

Em 1856, Afonseca voltou à carga, desta feita na companhia do proprietário francês Alfred Marie Courson. Ambos propunham uma empresa de viação terrestre em Portugal que pretendia cobrir o país de vias-férreas *americanas/tramways* (assentes diretamente sobre o terreno sem necessidade de leito próprio) a tração animal. O projeto foi aprovado pelo Conselho de Obras Públicas (COP) em parecer de 9 de Setembro de 1856³⁹⁰.

Em Janeiro seguinte, Afonseca e Courson associavam os homeopatas franceses Alexandre Leon Simon e Edmond County de la Pommerais³⁹¹ ao seu grupo e, realçando a importância da facilidade das comunicações, que “representa na vida social o que a circulação do sangue desempenha na economia animal”, adicionavam à proposta original uma vasta rede de 2.500 km de *tramways* em Angola. As linhas de Luanda a Calumbo e de Cambambe (na margem do Kwanza) a Cassange (na orla do rio Cuango) eram desde logo fixadas, ficando as diretrizes do resto da rede à consideração do governo (mapa 1)³⁹².

Em consulta de 25 de Abril de 1857, o Conselho Ultramarino (CU) considerava o projeto de grande utilidade, mas sugeria a nomeação duma comissão *ad hoc* que se encarregasse de redigir o contrato³⁹³. A comissão reuniu-se um mês depois, sugerindo diversas condições relativas à construção e exploração das linhas (prazo de concessão, isenções fiscais, planificação da construção, direitos do Estado, etc.) e exigindo um depósito de 100 mil francos (cerca de 18 contos), um valor em linha com aquilo que era

³⁸⁸ *Diário da Camara dos Deputados (DCD)* (25 de maio de 1848), 5.

³⁸⁹ Alberto Vieira, coord., *A Junta Geral do Distrito do Funchal (1835-1892) e (1901-1976)* (Funchal: Região Autónoma, 2014), 109. Fernando Silva, *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa* (Funchal: Tipografia O Jornal, 1941), 56.

³⁹⁰ Hugo Silveira Pereira, “A política ferroviária nacional (1845-1899)” (Diss. Doutorado, Universidade do Porto, 2012), 432-433.

³⁹¹ Além de homeopata, Pommerais tornara-se um jogador inveterado e perdulário por não ter conseguido enriquecer com a sua pseudociência. Fez-se também passar por conde para casar com uma rica senhora da sociedade parisiense. *Le Petit Journal* (14 de Maio de 1864), 3. Katherine Ramsland, “Auguste Ambroise Tardeau: Investigator’s Methods Become the Standard for Future Forensic Scientists”, *The Forensic Examiner* (vol. 17, n.º 3, 2008), 36-38.

³⁹² AHU, maço 772 1E, *cit.*, carta de 31 de janeiro de 1857. Marçal, “Um império...”, 222.

³⁹³ AHU, maço 772 1E, *cit.*, parecer de 25 de Abril de 1857.

exigido aos investidores que pretendiam construir caminhos-de-ferro na metrópole³⁹⁴. A comissão sublinhava ainda que, mesmo que o projeto não se realizasse, havia incontestáveis vantagens “*por se fazer na Europa a primeira chamada aos capitaes para a Africa*”³⁹⁵.

Por decreto de 28 de agosto de 1857, o ministro da Marinha e Ultramar, Sá da Bandeira, autorizava os requerentes a formar uma companhia que se submetesse às condições contratuais incluídas no diploma. O contrato provisório foi assinado a 8 de Setembro de 1857³⁹⁶.

Entretanto, Afonseca e Courson juntavam mais algumas linhas à sua proposta para viação *americana* em Portugal Continental, o que levantou a suspeição do COP, para quem o projeto parecia excessivamente proveitoso (consulta de 13 de outubro de 1857). Em todo o caso, também esta proposta foi oficialmente contratualizada a 5 de Dezembro de 1857³⁹⁷.

Contudo, nem para Angola nem para Portugal conseguiram os empreendedores angariar o capital necessário para realizar o depósito, sendo o contrato para os *americanos* em território continental rescindido³⁹⁸.

Afonseca e Courson não desistiram e, em finais de 1858, formaram em Inglaterra a Angola Railway Company Ltd. A companhia, com capital previsto de £240.000 (1.080 contos), apresentava, no conselho de administração, nomes reconhecidos da praça de Londres (Thomas Bradshaw, presidente da London and Continental Insurance Company; Thomas Clive, diretor da Railway Passengers' Insurance Company; e Captain Scott-Moncrieff, diretor da companhia do caminho-de-ferro de Bombaim) e, na direção técnica, um engenheiro com experiência em ferrovias da Índia Britânica (George Bruce)³⁹⁹. O objeto da companhia era bem menos ambicioso que a proposta original, limitando-se a uma linha de 40 km de Luanda a Calumbo, que, porém, poderia estender-se até Cassange e servir de base a uma rede maior (mapa 1).

³⁹⁴ Foi exatamente o valor pedido a Claranges Lucotte para obter a concessão da linha de Lisboa a Sintra. Pereira, “A política...”, anexo 18.

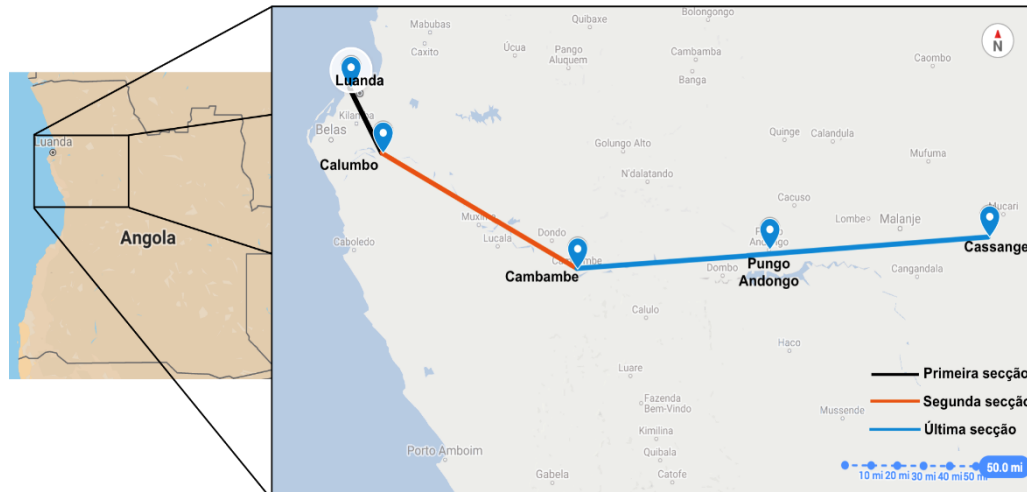
³⁹⁵ AHU, maço 772 1E, *cit.*, relatório de 26 de maio de 1857.

³⁹⁶ Ministério da Marinha e Ultramar, *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos-de-ferro ultramarinos* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1908), vol. 1, 1-13

³⁹⁷ Pereira, “A política...”, 433.

³⁹⁸ *Ibidem.* Marçal, “Um império...”, 223.

³⁹⁹ Ian Kerr, *Engines of Change: the railroads that made India* (Londres: Praeger, 2007), 175 (nota 11).



Mapa 1 – A diretriz da linha proposta em Angola⁴⁰⁰.

No prospeto de lançamento, os empresários recorriam à autoridade de Livingstone para afiançar que os recursos minerais e agrícolas de Angola eram “very extraordinary”, só necessitando de boas vias de comunicação e da introdução de “European capital and energy” para serem eficazmente explorados. Além disto, a paisagem angolana propiciava facilmente a construção dum caminho-de-ferro e era ademais duma beleza, “which angels might enjoy”⁴⁰¹.

Foi com este argumento que, em janeiro seguinte, Afonseca se dirigiu novamente ao governo, pedindo alterações ao contrato de 8 de Setembro de 1857, a maior das quais a substituição da tração animal pelo vapor nas linhas propostas. Argumentava ainda que, para angariar o capital em Londres, necessitava duma garantia de juro de 6% sobre um capital de 27 contos/km, aplicável apenas à secção da via entre Luanda a Calumbo. Comprometia-se, todavia, a, numa segunda fase, assentar a linha de Cambambe a Cassange, fazendo uma ligação provisória entre Calumbo e Cambambe através de vapores no Kwanza (posteriormente substituída por um caminho-de-ferro)⁴⁰².

⁴⁰⁰ Google MyMaps e elaboração própria a partir de: The National Archives (TNA), BT 31/370/1360, *Board of Trade (Angola Railway Company Ltd.)*.

⁴⁰¹ *Ibidem*.

⁴⁰² AHU, maço 772 1E, *cit.*, proposta de 7 de janeiro de 1859.

A garantia de juro era um apoio usual para a construção de caminhos-de-ferro nesta altura, sobretudo na Índia, onde muitos dos homens associados a Afonseca tinham experiência⁴⁰³. Aliás, tinha sido o apoio concedido anos antes à Companhia Central Peninsular para a construção da linha de Lisboa a Santarém⁴⁰⁴. Quanto ao preço quilométrico, na altura, era impossível avaliar se era justo ou exagerado, dado o grande desconhecimento do território angolano. O único termo de comparação na experiência ferroviária portuguesa era com a linha de Lisboa a Santarém, orçada em 50 contos/km⁴⁰⁵.

O CU, se não deixava de elogiar o “*poderoso agente de civilização e prosperidade publica*” que era o caminho-de-ferro, realçava algumas indefinições relativamente à parte técnica e legal da proposta (tipo de via e custo, qualidade do material, telégrafo, acionistas e sede da companhia). Recomendava a abertura de concurso, a inclusão de algumas garantias para o Estado à semelhança do que se fizera noutros contratos para vias-férreas na metrópole (prazos e condições para pagamento da garantia, condições de rescisão e juízo arbitral) e a definição de quem pagaria a despesa: exclusivamente Angola ou apoio parcial da metrópole⁴⁰⁶.

Apesar das dúvidas levantadas pelo CU, a proposta seria levada ao parlamento em Abril pelo ministro da Marinha e Ultramar, Adriano Ferreri, que pedia autorização para abrir concurso público para conceder uma garantia de juro de 6% sobre um capital de £240.000⁴⁰⁷. Contudo, o projeto de lei nunca foi apreciado pelas comissões parlamentares e a possibilidade de o apresentar novamente ao legislativo foi severamente prejudicada por um relatório do governador de Angola, Coelho do Amaral, apresentado em 9 de novembro de 1859.

Amaral não tinha dúvidas que a província “não precisa já, nem precisará ainda por longo tempo de meios de viação tão aperfeiçoados como são os caminhos de ferro servidos por locomotivas”, pois o desenvolvimento agrícola e movimento comercial da região eram insuficientes e “o povo é rude, selvagem mesmo”. Assim, mesmo que o rendimento anual do caminho-de-ferro atingisse os 3% (32,4 contos), o tesouro teria que arcar com os outros 32,4 contos durante um tempo indefinido (não menos de 50 anos, acrescentava o governador). Amaral, que, além de argumentar como conhecedor do

⁴⁰³ Kerr, *Engines...*, 19.

⁴⁰⁴ Pereira, “A política...”, 88.

⁴⁰⁵ *Ibidem*, 157.

⁴⁰⁶ AHU, maço 772 1E, *cit.*, parecer de 15 de março de 1859.

⁴⁰⁷ DCD (20 de abril de 1859), 254.

terreno, escrevia com a autoridade de engenheiro⁴⁰⁸, não punha em causa as motivações de Afonseca; sugeria, aliás, que a sua proposta original de *tramways* a tração animal era exequível, podendo admitir-se a sua subsidiação e até a possibilidade de ser assente em condições tais que permitissem, um dia, a aplicação da tração a vapor; mas mostrava à evidência o enorme desconhecimento de Angola por parte do empreendedor: além do movimento económico angolano ser reduzido, o Kwanza era incompatível com a navegação a vapor proposta e o abastecimento local de combustível seria também problemático. Concluía não acreditar em nenhuma proposta de implementação da ferrovia em Angola “*em quanto vir que não é fundada no sufficiente conhecimento das circumstancias do paiz, quer pelo que respeita á structura do solo, quer em relação ás necessidades que semelhantes empresas tem a satisfazer*”⁴⁰⁹.

O interesse de Afonseca esmoreceu, mas não se extinguiu, nem mesmo com a rescisão do contrato em 1860. Em 1863 associava-se em nova proposta para um caminho-de-ferro de Luanda a Calumbo ao engenheiro João Soares Caldeira, que chegou mesmo a elaborar um estudo técnico da linha (perfil transversal e longitudinal)⁴¹⁰, mas que não se concretizou. Por esta altura, a ideia parecia mais sedutora aos olhos do novo governador de Angola, José Baptista de Andrade, e manteve-se aconselhável pelo CU, se bem que ainda demonstrasse um grande desconhecimento da região⁴¹¹.

Todavia, o obstáculo mais intransponível foi levantado pelo COP, que, se por um lado, reconhecia que o assunto era de “*summa gravidade quer no ponto de vista da futura segurança do dominio portuguez em Africa [...] quer no do alcance economico das obras em discussão*”, entendia, por outro, que seria

“errado e funestissimo o empenho na civilisação d’Africa, correndo o risco de extenuar em forças a Portugal, antepondo ao desenvolvimento da civilisação e engrandecimento certo da metropole aventurosas empresas nas suas possessões d’alem mar [onde] fallecem os primeiros elementos de trabalho e onde [...] falta a baze para a acção vivificante dos do capital, do credito e da intelligencia”,

⁴⁰⁸ Maria José Marinho, “Amaral, José Rodrigues Coelho do (1808-1873)” in *Dicionário Biográfico Parlamentar...*, vol. 1, 178.

⁴⁰⁹ AHU, maço 772 1E, *cit.*, relatório de 9 de novembro de 1859.

⁴¹⁰ *Idem*, maço 780 1E, *Miscelânea (Caminhos-de-Ferro de Luanda a Calumbo)*, parecer de 15 de março de 1859.

⁴¹¹ *Idem*, maço 772 1E, *cit.*, parecer de 5 de setembro de 1863 e ofícios de 11 de setembro de 1863 e 21 de abril de 1864.

já para não falar de que o acatamento pelas leis e pela autoridade era ainda uma miragem. Sem previamente “*pôr em aproveitamento pelo trabalho dos negros [...] os recursos do paiz*”, os caminhos-de-ferro em Angola só serviam a especuladores sem benefício para a metrópole⁴¹².

Os termos do parecer desincentivaram a realização das propostas. Afonseca não mais voltaria a sugerir caminhos-de-ferro ao governo e os seus sócios dispersar-se-iam. Courson virou-se para investimentos no Rio de Janeiro, onde tentou criar um Jardim Zoológico⁴¹³. Quanto a Pommerais, depois de ter sido suspeito do envenenamento da sogra por motivos de herança, foi efetivamente condenado à morte, após ter envenenado a amante de cujo seguro de vida era beneficiário⁴¹⁴.

3. Especulação e tecnodiplomacia em Lourenço Marques

Na África do Sul, a construção ferroviária iniciara-se na década de 1860, na colónia inglesa do Cabo, tornando-se o caminho-de-ferro um importante instrumento para tornar o Reino Unido a potência hegemónica da região⁴¹⁵. As repúblicas *boers* (Orange e sobretudo o Transval) viam também no caminho-de-ferro a melhor forma de escapar a essa dominação, tendo em conta o facto de não terem acesso ao mar e estarem geograficamente encravadas entre as colónias britânicas do Cabo e do Natal e as possessões lusas de Moçambique (mapa 2). Considerando que os boers pretendiam escapar à hegemonia inglesa, a única solução era ligar os seus territórios ao porto de Lourenço Marques⁴¹⁶.

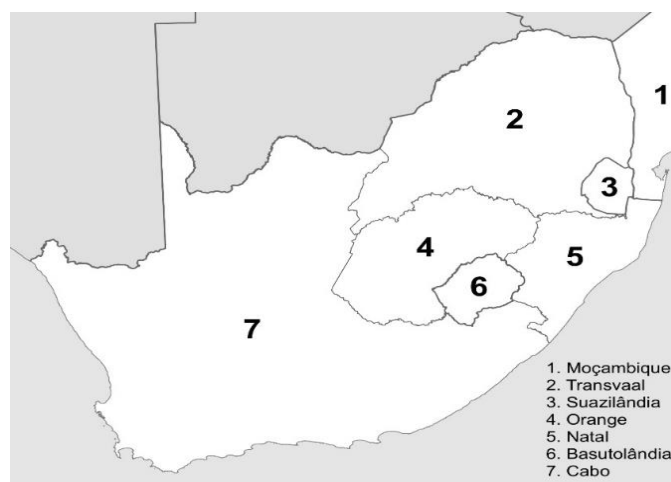
⁴¹² *Ibidem*, parecer de 7 de Março de 1864.

⁴¹³ Celica Belém; Nara Costa; Paulo Mello; Ronaldo Oliveira; Rose Laroche, “O campo de Santana”, *Rodriguésia* (vol. 32, n.º 55, 1980), 409-410.

⁴¹⁴ Ramsland, “Auguste Ambroise Tardeau...”, 36-38. *La Pommerais: un médecin empoisonneur* (Paris: Librairie du Livre National, 1931).

⁴¹⁵ Kenneth Wilburn Jr., “Engines of Empire and Independence: Railways in South Africa, 1863-1916” in *Railway Imperialism*, ed. Clarence Davids; Kenneth Wilburn Jr.; Ronald Robinson (Nova York: Greenwood, 1991), 25-40.

⁴¹⁶ António Telo, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa* (Lisboa: Cosmos, 1991), 25-27. Para a problemática dos *landlocked countries*, ver Michael Faye; John McArthur; Jeffrey Sachs; Thomas Snow, “The Challenges Facing Landlocked Developing Countries”, *Journal of Human Development* (vol. 5, n.º 1 2004), 31-69.

Mapa 2 – Moçambique e as colónias e repúblicas sul-africanas⁴¹⁷

Desde a década de 1840 que se registavam tentativas para ligar o Transval àquele ancoradouro português (por meio de estradas ou serviços rudimentares de transporte), mas, nos anos 1870, percebeu-se que só através dum caminho-de-ferro se obteria uma ligação eficaz entre as duas regiões. O projeto ferroviário tornou-se mais provável após: (1) a abertura do canal do Suez, em 1869, que diminuiu a distância de viagem entre as colónias banhadas pelo Índico e a Europa⁴¹⁸; (2) a assinatura dum tratado (em 1869, ratificado em 1871) que regulava as fronteiras e as relações entre Portugal e o Transval; (3) reconhecimentos no terreno feitos pela mesma altura; e (4) descoberta de ouro na região transvaliana do Rand (1871). Contra o caminho-de-ferro corria: (1) a falta de capital da república; (2) a, ao tempo, incipiente exploração das minas; e (3) a indefinição sobre a nação soberana de Lourenço Marques (questão pendente dum juízo arbitral entre o Reino Unido e Portugal, entregue ao governo francês)⁴¹⁹.

Em todo o caso, em 1874, o engenheiro George Pigott Moodie obtém de Portugal a concessão para a construção do caminho-de-ferro de Lourenço Marques à fronteira na serra dos Libombos⁴²⁰. Simultaneamente, o Volksraad (parlamento transvaliano)

⁴¹⁷ Google MyMaps e elaboração própria.

⁴¹⁸ Alexandre e Dias, “O Império Africano...”, 93-97.

⁴¹⁹ Simon Katzenellenbogen, *South Africa and Southern Mozambique: Labour, Railways and Trade in the Making of a Relationship* (Manchester: Manchester University Press, 1982), 9-13. Alfredo Lima, *História dos Caminhos-de-Ferro de Moçambique* (Lourenço Marques: [s. n.], 1971), vol. 1, 35-49. Marçal, “Um império...”, 270-271. Telo, *Lourenço Marques...*, 28-33.

⁴²⁰ Marçal, “Um império...”, 271

aprovava o levantamento dum imposto para o financiamento da continuação desta ligação até Klipstapel (100 km a leste de Pretória)⁴²¹. Em Abril de 1875, o engenheiro Thomas Hall, membro do Institution of Civil Engineers há 30 anos e especialista em caminhos-de-ferro de montanha e coloniais (ficara conhecido pelo seu desempenho na construção duma ferrovia na Namaqualândia, atual Namíbia⁴²²), era contratado para o estudo técnico da diretriz⁴²³.

O processo podia parecer muito especulativo, como refere António Telo, tendo em conta que a sentença sobre o domínio de Lourenço Marques ainda estava por exarar, mas, na verdade, estas movimentações devem ser entendidas como um exercício tecnodiplomático de fortalecer a argumentação portuguesa na disputa com o Reino Unido (cujo desfecho favorável a Portugal era também do interesse do Transval): com aqueles acordos o governo luso demonstrava disponibilidade e capacidade para desenvolver as suas colónias. A tática aparentemente resultou, pois a sentença do presidente francês, Mac Mahon, de 24 de Junho de 1875 foi favorável a Portugal, o que, juntamente com o novo tratado luso-transvaliano de 11 de Dezembro de 1875, abriu caminho para a ferrovia⁴²⁴.

Localmente, não se duvidava da exequibilidade técnica do projeto, mas sim da capacidade do Transval para financiar uma obra estimada em £1.000.000⁴²⁵. No final de 1875, Hall apresentava o seu relatório, com um orçamento muito mais otimista: cerca de £550.000 a dividir pelos dois territórios⁴²⁶. Em janeiro, o presidente transvaliano Burgers dirigiu-se à Holanda para encontrar financiamento para a empreitada, dando como garantia as receitas ordinárias da república, um imposto de £1 (mais tarde elevado a £1 2s) por quinta e cidadão não-proprietário e 500 lotes de terras de 3.000 acres cada. Obteve um empréstimo de 3.600.000 florins (£300.000) da corretora Insinger & Co. Da

⁴²¹ TNA, CO 879/12/4, *Colonial Office (Proposed railway from Delagoa Bay to the Transval)*, 52-53.

⁴²² *Ibidem*, 88-91.

⁴²³ British Library (BL), B.P.24/31.(9.), *Foreign Office (Confidential correspondence respecting a proposed railway between Delagoa Bay and the Drakensberg)*.

⁴²⁴ TNA, FO 881/6237X, *Foreign Office (Delagoa Bay Railway Arbitration)*. Lima, *História...*, vol. 1, 49-50. Telo, *Lourenço Marques...*, 29 e 33.

⁴²⁵ TNA, CO 879/12/4, *cit.*, 1-4.

⁴²⁶ BL, *cit.*

primeira prestação de £80.745, £71.813 foram aplicadas na compra de material circulante (locomotivas, carruagens e vagões). Em Maio, Hall era contratado para a direção da obra⁴²⁷.

Do lado português, o parlamento autorizava o levantamento dum empréstimo de 1.000 contos para, entre outras, apoiar a construção do caminho-de-ferro com uma subvenção até 7 contos/km, que cobrisse metade dos custos da construção (lei de 12 de Abril de 1876 e portaria de 20 de Abril de 1876)⁴²⁸. A quase total liberdade de trânsito entre os territórios nacionais e transvalianos (só material de guerra não gozava dessa liberdade) ficava assegurada pelo tratado de 1875.

Voltando ao Transval, Moodie, apercebendo-se dos interesses tecnodiplomáticos associados à linha e do desejo de Burgers em controlar todo o caminho-de-ferro, especulou com a concessão obtida do governo português, vendendo-a ao Transval por £5.676 (25,5 contos) num negócio aprovado pelo Volksraad a 13 de Junho de 1876 e escriturado a 24 de Julho de 1876. A 10 de Agosto de 1876 era formada a Lebombo Railway Company para construir o caminho-de-ferro da costa moçambicana à fronteira nos montes Libombos. A companhia, que contava com Moodie na administração, tinha sede em Pretória, escritório em Lourenço Marques e um capital de £110.000, 75% do qual subscrito pelo governo transvaliano em troca do material ferroviário comprado anteriormente. A companhia ficou assim sem fundo de maneiço para novas operações, pelo que Moodie pediu a Andrade Corvo uma antecipação do pagamento da subvenção quilométrica acertada com Portugal⁴²⁹.

O negócio começava a tomar contornos suspeitos, com as sucessivas transferências da concessão, com a falta de capital da companhia e sobretudo com o controlo de um poderoso instrumento de imperialismo informal⁴³⁰ e de apropriação de território⁴³¹ por um governo estrangeiro, o que podia não só trazer implicações sobre a domínio útil do território moçambicano, mas também trazer atritos legais e diplomáticos semelhantes

⁴²⁷ TNA, CO 48/482/368, CO 48/482/354 e CO 48/482/378, *Colonial Office (Cape of Good Hope Colony, Original Correspondence)*, cartas de 12 de Janeiro de 1876, 6 de Junho de 1876 e 9 de Maio de 1877; CO 879/12/4, *cit.*, 1, 49-52 e 89-90. Marçal, “Um império...”, 272.

⁴²⁸ *Collecção Official de Legislação Portuguesa (1876)*, 96-99.

⁴²⁹ TNA, CO 879/12/4, *cit.*, 43 e 61-72.

⁴³⁰ Wilburn Jr., “Engines...”, 25-40.

⁴³¹ Marçal, “Um império...”, 473-477.

àqueles com que Portugal se debatera nas décadas de 1850 e 1860 com companhias inglesas e francesas⁴³².

Todavia, sem capital nem crédito, a companhia tardava em iniciar as obras. Segundo o cônsul britânico em Moçambique, a casa que financiara Burgers não pretendia emprestar mais fundos em virtude da má situação financeira do Transval, o que deixava a Lebombo sem meios para comprar sequer o material fixo do caminho-de-ferro⁴³³.

Para tentar contornar este obstáculo, o Transval contratou a companhia Cockerill (de Seraing na Bélgica) para construir a totalidade do caminho-de-ferro, entregando como pagamento as ações da Lebombo, o que na prática equivalia a uma substituição de concessionário. O governo transvaliano aceitou ainda garantir um juro de 5% (limitado a £250/milha/ano) sobre uma das secções da linha e entregar diversas terras, concessões mineiras e regalias fiscais. O acordo foi aprovado pelo Volksraad em Março de 1877 e teve como consequência imediata o afastamento de Hall⁴³⁴.

As jogadas do Transval começaram a levantar desconfiança internacionalmente. Portugal temia pela realização do empreendimento, sem o qual a sua posição em Lourenço Marques ficava enfraquecida, o que podia restaurar a cobiça britânica de tomar o distrito das mãos lusitanas. Por seu lado, o Reino Unido receava que a inclusão da Cockerill no negócio trouxesse para a arena tecnodiplomática o governo belga. Finalmente, o Orange ponderava a possibilidade de entrar na questão do financiamento da linha na condição desta passar pelo seu território⁴³⁵.

Entretanto, as dificuldades acumulavam-se: o material ferroviário comprado fora penhorado por falta de pagamento de frete e enferrujava em Lourenço Marques⁴³⁶; o novo governo português (liderado pelo marquês de Ávila, que privilegiava a contenção de despesa) não pretendia investir mais em caminhos-de-ferro⁴³⁷; no Transval, o imposto criado para o caminho-de-ferro não era cobrado, ao mesmo tempo que sublevações de tribos locais alteravam a ordem pública⁴³⁸; por fim, Cockerill desinteressava-se do negócio⁴³⁹. Apesar destas notícias, Moodie assegurava ao governo do Transval que

⁴³² Hugo Silveira Pereira, "Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1873" in *"Markets" and Politics. Private interests and public authority (18th-20th centuries)*, ed. Christina Agriantoni; Christina Chatziioannou; Leda Papastefanaki (Volos: Thessaly University Press, 2016), 223-239.

⁴³³ TNA, CO 879/12/4, *cit.*, 26.

⁴³⁴ *Ibidem*, 37-38, 46 e 90.

⁴³⁵ *Ibidem*, 28-29.

⁴³⁶ *Ibidem*, 32-33.

⁴³⁷ Pereira, "A política...", 127-129.

⁴³⁸ Marçal, "Um império...", 273.

⁴³⁹ TNA, CO 879/12/4, *cit.*, 84-85.

Portugal ia entregar £20.000 para começo imediato das obras e pressionava o governo para dar também início à construção⁴⁴⁰.

Tudo acabou por ser baldado pela anexação do Transval pelo Reino Unido em Abril de 1877. No mês seguinte, a comissão governativa entretanto nomeada considerou o projeto do caminho-de-ferro financeiramente inviável: o orçamento de Hall (£500.000) era exageradamente otimista⁴⁴¹; o clima na costa, as revoltas dos indígenas e as dificuldades da obra haveriam de sobre onerar o empreendimento; por fim, a falta de movimento comercial do Transval e a sua incapacidade para contrair um empréstimo desaconselhavam a tomada de qualquer decisão, até que um levantamento fidedigno do terreno fosse realizado⁴⁴².

Em termos negociais, o processo estava demasiado intrincado: a linha estava dividida entre dois países, sendo que num deles havia duas companhias interessadas (a Lebombo e a Cockerill) e um empreendedor ainda com alegações sobre a concessão (Moodie)⁴⁴³.

Tecnodiplomaticamente, tudo jogava também contra o projeto. O representante do governo britânico, N. J. R. Stewart, opinava que “it would not be conducive to the interests of the Transvaal, nor of South Africa in general, to have that railway now”. A linha podia ser uma bênção no futuro, mas “Her Majesty’s Government must first get possession of Delagoa Bay [Lourenço Marques]”⁴⁴⁴.

⁴⁴⁰ *Idem*, CO 48/482/421, *cit.*, carta de 6 de abril de 1877.

⁴⁴¹ Todo o projeto seria severamente repreendido pelo seu colega Edward T. Brooke (dos Royal Engineers), que não conseguia perceber como é que Hall tinha chegado aos valores que apresentava. A planta “appears to have been sketched in the rudest manner”, “the levels, I understand, were taken merely with a pocket level aneroid, and these only here and there where the grass and bush admitted” e todas as dimensões eram vagamente indicadas. Em suma, “such a course cannot be too strongly deprecated” (*Idem*, CO 879/12/4, *cit.*, 74-75). O governador interino, Nicolas Reinier Jacob Swart, antigo secretário de Burgers, evocava “Mr. Hall’s avowedly imperfect examination of the line” para argumentar contra o projeto (*Idem*, FO 881/3942, *Foreign Office (Delagoa Bay Railway. Mr. R. T. Hall)*, 12; P. J. Blok; P. C. Molhuysen, “Swart (Nicolaas Reinier Jacob)” in *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek*, ed. P. J. Blok; P. C. Molhuysen (Leiden: A. W. Sijthoff, 1912), vol. 2, 1404). J. F. Ziervogel, membro da comissão de avaliação das finanças do Transval, ia mais longe nas críticas: “Mr. Hall’s information, reports, and estimates were, without any sufficient foundation, unreliable, deceptive, and calculated, if not intended, to mislead”, no sentido de justificar perante o Volksraad a exequibilidade do projeto, que nascera, ou da mente de Burgers, ou da de “greedy speculators”. Hall acabou despedido (TNA, CO 879/12/4, *cit.*, 106).

⁴⁴² *Idem*, CO 879/12/4, *cit.*, 49-52.

⁴⁴³ *Idem*, CO 48/482/339, *cit.*, carta de 14 de maio de 1877.

⁴⁴⁴ *Idem*, CO 879/12/4, *cit.*, 83.

Esta era a verdadeira questão subjacente a todo o processo. Com uma linha até Lourenço Marques, o Transval escapava ao jugo do monopólio de transporte acelerado que lhe era imposto pelas colónias britânicas do Cabo e do Natal, que, por seu lado, perderiam todo o tráfego transvaliano. Por outro lado, Portugal dotar-se-ia dum poderoso instrumento para desenvolver o sul de Moçambique e aí legitimar a sua presença. Ao não promover a construção do caminho-de-ferro no imediato, Londres fez valer a sua posição sobre os interesses portugueses e transvalianos.

A decisão foi confirmada em finais de Maio de 1877, após Ávila questionar o encarregado de negócios britânico em Lisboa (Morier) se Londres pretendia assumir os compromissos do tratado de 1875. Morier foi instruído pelos seus superiores a comunicar que, embora o governo inglês se tivesse comprometido a manter todas as obrigações contraídas pelo Transval em boa-fé, o projeto ferroviário era “wild and extravagant” e muito além das capacidades financeiras da antiga república⁴⁴⁵.

Mais tarde, perante rumores aventados pelo *Diário de Notícias* segundo os quais o governo de Moçambique ia avançar com as obras, Morier fez novamente ver a Ávila a impossibilidade do Transval em continuar o caminho-de-ferro no seu território. E, quando confrontado com o facto da ferrovia constar dum tratado assinado entre os governos português e transvaliano, retorquiu que tal acordo “is necessarily limited by the bounds of possibility”. O Transval estava falido e quanto à hipótese de levar o tesouro britânico a financiar a obra, “it would be about as easy to persuade the Imperial Parliament to find the required funds for such an undertaking as to induce the Portuguese Cortes to vote money for the St. Gothard tunnel”⁴⁴⁶.

Ávila não pretendeu mais que especular com o caminho-de-ferro no sentido de obter uma qualquer vantagem de Londres em troca do não-cumprimento do tratado. Contudo, Morier rapidamente percebeu o jogo do presidente do conselho e que “the present ministry is a ‘retrenchment of public works ministry’, or it is nothing at all”, acabando por levar Ávila a anuir que o projeto era “une énorme bêtise”⁴⁴⁷.

De nada valeram os esforços de Moodie e sobretudo de Hall. Este último manteve a opinião quanto ao orçamento e viabilidade do projeto, acrescentando indignadamente: “I must strongly protest against my testimony being set aside on a matter so

⁴⁴⁵ *Ibidem*, 34-35.

⁴⁴⁶ *Ibidem*, 87-88 e 111-112.

⁴⁴⁷ *Ibidem*, 88. Os acordos com a Cockerill e com a Lebonbo foram também rapidamente terminados sem consequências de maior, apesar das tentativas das empresas de obter ressarcimento pelo tempo perdido. *Idem*, T 1/17173, HM Treasury (Transvaal: claims for compensation against UK government), cartas de 5 de fevereiro de 1878 e (?) de setembro de 1878.

important without further inquiry, on the mere opinion of a gentleman [Brooke] who possesses neither practical experience nor reliable information to confute it”⁴⁴⁸.

O projeto da linha foi suspenso para ser retomado anos depois após o Transval ter readquirido a sua independência na sequência da Primeira Guerra dos Boers (1880-1881) e do aparecimento em Lisboa dum novo empreendedor: o norte-americano Edward McMurdo⁴⁴⁹.

4. Frederick Campbell e a linha de Goa

Na década de 1870, a Índia Portuguesa estava em decadência acelerada e era apenas uma sombra do seu passado. Contudo, continuava a ser uma prova dos feitos dos portugueses no Oriente, pelo que a sua venda ou abandono estava completamente posta de parte. Restava tentar desenvolvê-la⁴⁵⁰.

Já em 1864 se falara duma proposta dum investidor britânico, que, contudo, ficou sem resposta, provavelmente por não ser um investimento prioritário para o governo. Na década seguinte, os executivos estavam mais recetivos aos melhoramentos materiais no ultramar e, logo em 1870, o governador da Índia (visconde de São Januário) propôs ao seu congénere de Bombaim a construção dum caminho-de-ferro. Na altura, a Índia Britânica não se mostrou interessada no projeto, mas a ideia não desapareceu⁴⁵¹.

⁴⁴⁸ *Idem*, CO 879/12/4, *cit.*, 109. *Idem*, FO 881/3942, *cit.*, 2-3.

⁴⁴⁹ Marçal, “Um império...”, 280 e ss.

⁴⁵⁰ Hugo Silveira Pereira, “Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão”, *Revista Portuguesa de História* (vol. 46, 2015), 240-242.

⁴⁵¹ Arquivo Histórico-Diplomático (AHD), 3º piso, armário 20, maço 50, proc. 146, *Caminho-de-Ferro de Goa*, cartas não-datada (provavelmente 1874-1875) de Cunha Rivara.



Mapa 3 – Posição de Goa (a cinza) e do porto de Mormugão no subcontinente indiano e na rede-férrea indo-britânica⁴⁵²

Foi aproveitando este interesse por parte de Portugal e um recrudescimento da especulação ferroviária no subcontinente indiano (por esta altura, formaram-se oito novas companhias ferroviárias coloniais, que deveriam contribuir para o grandioso esquema britânico de ligar por caminho-de-ferro as partes mais remotas do seu império⁴⁵³) que, em Julho de 1875, Frederick Campbell, engenheiro civil e alegado representante da London & Goa Syndicate, se dirigiu ao governador-geral da Índia, Tavares de Almeida, propondo a construção dum caminho-de-ferro desde o porto de Mormugão (em Goa) à fronteira com a Índia Britânica na cordilheira dos Ghats. Em troca, pedia uma garantia de juro de 2%-3% sobre um capital de £4.000-5.000/km (18-22 contos/km), além de outras regalias fiscais e cessão de terrenos e direitos patrimoniais. O governador considerou a proposta inadmissível, por não indicar quem compunha o Syndicate, por não determinar claramente a ligação à rede férrea britânica, por não estabelecer

⁴⁵² Kerr, *Engines...*, 21 (adaptado).

⁴⁵³ Teresa Albuquerque, "The Anglo-Portuguese Treaty of 1878: its impact on the people of Goa", *Indica* (vol. 27, n.ºs 50-51), 117-124.

limites temporais a alguns dos privilégios e por incluir condições que lesavam a soberania nacional (como a concessão perpétua do porto). Na resposta, Campbell aceitava limitar no tempo todas as suas concessões, comprometia-se a sujeitar o contrato às leis portuguesas e listava um conjunto de nomes de Manchester (Maude, Emmerson, McClaren) e Londres (Pearson e ele próprio), sem, contudo, fazer prova da formação da companhia, que, de facto, não consta de qualquer registo histórico do Board of Trade britânico⁴⁵⁴.

O Conselho de Governo da Índia recusou novamente a proposta por manter a cessão de propriedade do porto. Em todo o caso, as duas partes aproximavam-se e, cerca de duas semanas depois, o Conselho concordava com a concessão desde que a garantia de juro não ultrapassasse 2% sobre £5.000/km e fosse aplicada unicamente em território goês⁴⁵⁵.

Escrevendo ao ministro da Marinha e Ultramar (Andrade Corvo), Tavares de Almeida, na sua dupla condição de administrador colonial e engenheiro⁴⁵⁶, elogiava o projeto, pelo sistema técnico proposto – “o que os ingleses denominam de «*narrow gauge*» [bitola estreita]” – e por colocar em comunicação com Mormugão uma vasta região indiana, que só tinha acesso ao mar em Bombaim, a milhares de milhas de distância para norte (ver mapa 3). Recomendava, porém, que se estabelecesse claramente que o governo não se responsabilizava pelas despesas de exploração da linha (que antecipava serem substancialmente altas) e que se definissem bem as condições tarifárias, entre outras sugestões, no sentido de evitar futuras questões legais com estrangeiros “que invocam essa qualidade para se subtrahirem ao cumprimento dos contractos”. Em termos práticos, recomendava o decalque do contrato do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja, *mutatis mutandis*⁴⁵⁷. Quanto à garantia de juro, embora reconhecesse não ser o melhor sistema, era aquele que era empregado na Índia Britânica; por outro lado, acreditava que o rendimento da linha atingiria facilmente 5%, pelo que o tesouro nunca desembolsaria um real. Em nenhuma linha do seu relatório pôs em causa as intenções de Campbell⁴⁵⁸. Em Outubro, a Junta Consultiva de Ultramar (JCU) concordava⁴⁵⁹.

⁴⁵⁴ AHD, *cit.*, cartas de 8 de julho de 1875 e 27 de julho de 1875. AHU, maço 2589 1B, *Caminho-de-ferro de Mormugão*, cartas de 15 de Julho de 1875 e 28 de Julho de 1875.

⁴⁵⁵ AHU, maço 2589 1B, *cit.*, pareceres de 29 de julho de 1875 e 14 de agosto de 1875.

⁴⁵⁶ Pedro Tavares de Almeida, “Almeida, João Tavares de (1816-1877)” in *Dicionário Biográfico Parlamentar...*, vol. 1, 130-133.

⁴⁵⁷ Para este contrato, ver Pereira, “A política...”, anexo 18.

⁴⁵⁸ AHU, maço 2589 1B, *cit.*, relatório de 15 de agosto de 1875.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, parecer de 28 de outubro de 1875.

Entretanto, Portugal e o Reino Unido negociavam um tratado que resolvesse uma série de atritos ligados a questões alfandegárias e judiciais e regulasse as relações entre ambas as nações na Índia⁴⁶⁰. O caminho-de-ferro acabou por ser arrastado para a negociação, que assumiu laivos tecnodiplomáticos: a Índia Britânica não desejava fazer desembocar a sua rede no porto estrangeiro de Goa, ao passo que Portugal via no caminho-de-ferro o único modo de injetar atividade na economia do enclave. Uma vez que Andrade Corvo fez do compromisso de construção dum caminho-de-ferro até à rede indo-britânica condição essencial para o acordo final⁴⁶¹, a proposta de Campbell tornou-se um importante trunfo negocial.

Campbell, por seu lado, contactou diretamente o negociador português, Duarte Gustavo Nogueira Soares, informando-o de que necessitava de £1.500.000 para construir o caminho-de-ferro e o porto em Mormugão e que, alegadamente, tinha constituído a Marmagoa Harbour and Bellary Railway – novamente uma firma que não consta de qualquer registo britânico. Nogueira Soares tornou-se também negociador do acordo para o caminho-de-ferro e redigiu em 22 de Novembro de 1876 uma minuta de contrato, no qual a principal alteração era a eliminação da garantia de juro⁴⁶².

Porém, cinco dias depois, Nogueira Soares era informado de que o alegado financiador de Campbell temia que este obtivesse a concessão em seu nome próprio e depois a vendesse a quem oferecesse mais. Nogueira Soares refletiu que Portugal tinha legitimidade para adjudicar o caminho-de-ferro a quem entendesse, mas que convinha evitar pleitos judiciais, pelo que era necessário confirmar a idoneidade de Campbell. Confrontado, o empreendedor mostrou-se “*muito contrariado com isto e fazia insinuações contra os meus empregados [...] [e] eu julguei dever fazer-lhe sentir que o facto que tanto o affligia tinha uma explicação facil que so podia ser desairosa para elle*”. Nogueira Soares insistiu na nomeação de quem pudesse atestar a sua idoneidade e Campbell indicou Morier, representante diplomático inglês em Lisboa⁴⁶³.

Morier confirmou apenas que Campbell lhe tinha sido apresentado por pessoa muito respeitável. Não era suficiente, mas podia chegar para convencer o Reino Unido

460 Ministério dos Negócios Estrangeiros, *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, Imprensa Nacional, 1879) (adiante *Livro Branco*);¹⁻². Albuquerque, “The Anglo-Portuguese Treaty...”. Hugo Silveira Pereira, “O tratado luso-britânico de 1878: história de um acordo tecnodiplomático em três atos”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura* (n.º 17, 2017), no prelo.

⁴⁶¹ *Ibidem*, 6-12.

⁴⁶² AHD, *cit.*, cartas de 26 de Outubro de 1876 e 22 de Novembro de 1876.

⁴⁶³ *Ibidem*, carta de 27 de Novembro de 1876.

a incluir o caminho-de-ferro no texto do tratado em discussão. Porém, para reforçar o trunfo, Soares recomendou ao governo que declarasse oficialmente que iria pedir autorização ao parlamento para contratar a construção da linha, a qual adjudicaria depois a Campbell, na condição de este formar uma companhia em três meses e de obter igual concessão na Índia Britânica. Deste modo, Portugal demonstrava ter garantias da construção em seu território e ao mesmo obtinha a confirmação de que Campbell não era um mero especulador⁴⁶⁴.

Todavia, do lado da Índia Britânica, entendia-se que a obra seria extraordinariamente cara (pela necessidade de ultrapassar a cordilheira dos Ghats) e portanto duma “very questionable prudence from the financial point of view”. Andrade Corvo esforçou-se por contrariar esta posição, apresentando as vantagens do caminho-de-ferro para os comerciantes indo-britânicos e mencionando Campbell como garante da sua execução em território nacional, sendo porém necessário para a sua realização a sua inclusão no articulado do tratado. Em Janeiro de 1877, Morier acabaria por comunicar a Andrade Corvo que o governo da Índia estava disposto, em princípio, a adjudicar o caminho-de-ferro, mas sem qualquer tipo de apoio pecuniário⁴⁶⁵.

Em 20 de Janeiro de 1877, o governo pediu autorização ao parlamento para adjudicar a linha em concurso público e sem qualquer tipo de suporte financeiro por parte do tesouro. O debate, marcado para 28 de Fevereiro de 1877, foi curto e o diploma foi aprovado no próprio dia, embora a oposição duvidasse da exequibilidade da obra⁴⁶⁶.

Em Março, Campbell dirigiu-se a Andrade Corvo com alegadas promessas, quer do governo inglês, quer do governo da Índia, de que o caminho-de-ferro em território britânico lhe seria entregue⁴⁶⁷. Provavelmente, tratava-se de mais um produto da sua imaginação, se tivermos em conta que, na Índia, Nogueira Soares encontrava muitas dificuldades para incluir o caminho-de-ferro no texto do tratado. O próprio governador britânico, Bulwer-Lytton, referia que Campbell dificilmente formaria uma companhia em Inglaterra sem garantia de juro. Aliás, a inexistência de qualquer acordo prévio com Campbell seria confirmada por Alexandre Arbuthnot, funcionário do governo indo-britânico⁴⁶⁸.

⁴⁶⁴ *Ibidem*, carta de 11 de dezembro de 1876. AHU, maço 2589 1B, *cit.*, cartas de 14 de dezembro de 1876 e 15 de dezembro de 1876.

⁴⁶⁵ *Livro Branco* ²⁰ e 28-46.

⁴⁶⁶ *DCD* (20 de janeiro de 1877), 112; 28 de fevereiro de 1877, 471-472.

⁴⁶⁷ *AHD*, *cit.*, carta de 28 de março de 1877.

⁴⁶⁸ *Livro Branco* ⁵⁰⁻⁵⁶ e 121-122.

Após estes eventos, Campbell foi afastado das negociações do tratado, mas, em finais de 1877, voltaria a contactar Nogueira Soares e o ministro da Marinha e Ultramar, Melo Gouveia. Argumentava que não conseguira reunir os investidores necessários por não ter obtido a concessão para a parte indo-britânica da linha, contudo, tinha conseguido esse contrato em 5 de Dezembro de 1877 e pretendia então igual concessão de Portugal⁴⁶⁹.

Melo Gouveia não lhe fechou a porta, mas, aconselhado pela JCU, exigiu naturalmente o comprovativo do dito acordo⁴⁷⁰. Passados cinco meses (a 27 de Abril de 1878), Campbell assinava finalmente o contrato de concessão em território britânico, condicionado a obter igual privilégio da jurisdição portuguesa⁴⁷¹.

Mas, antes de este ser realizado, era necessário firmar o tratado com o Reino Unido, o que aconteceu em 26 de dezembro de 1878 (com ratificação parlamentar no ano seguinte). O acordo estipulava que Portugal tinha que apresentar uma companhia, cujo capital e condições de formação persuadissem o governo britânico da realização da obra⁴⁷². Esta estipulação reforçou a posição de Campbell, o único empreendedor que contactara o governo para assentar o caminho-de-ferro. Aliás, poucos dias antes da assinatura do tratado, o britânico informara Andrade Corvo que tinha formado uma nova companhia, The Western Railway of India and Marmagão Harbour, com o apoio de vários empresários londrinos ligados à ferrovia, à navegação e aos seguros. Contudo, uma vez mais, Campbell não fazia prova destes apoios e a firma não deixou um único rasto nos arquivos ingleses⁴⁷³.

Até que, em 20 de Março de 1879, o governo tomou nota do esperado: de Londres o cônsul português, visconde Duprat, informava que Campbell tinha trespasado a concessão a James Wilson e Robert Fairlie por uma verba não revelada⁴⁷⁴. O especulador conseguia finalmente o trespasse que há tanto tempo buscava e desapareceu.

Os dois novos concessionários enfrentaram também obstáculos para a concretização do negócio até que se associaram ao duque de Sutherland e ao Stafford House

⁴⁶⁹ AHD, *cit.*, cartas de 17 de dezembro de 1877 e 19 de dezembro de 1877. AHU, maço 2589 1B, *cit.*, carta de 20 de dezembro de 1877.

⁴⁷⁰ AHU, maço 2589 1B, *cit.*, parecer e carta de 27 de dezembro de 1877.

⁴⁷¹ *Ibidem*, contrato de 27 de abril de 1878.

⁴⁷² *Collecção Oficial de Legislação Portuguesa* (1879), 178.

⁴⁷³ AHU, maço 2589 1B, *cit.*, parecer e carta de 20 de dezembro de 1878.

⁴⁷⁴ *Ibidem*, carta de 20 de março de 1879.

Committee, um rico e influente grupo financeiro, com o qual o governo português assinou um contrato em 1881, que efetivamente redundou na abertura do caminho-de-ferro de Mormugão, sete anos depois⁴⁷⁵.

5. Conclusão

Na década de 1840, Portugal Continental fora invadido pela *railway mania* com a apresentação ao governo de treze propostas para cortar o país de ferrovias. Uma expectativa semelhante subjazeu às propostas analisadas neste artigo. A primeira, na década de 1850, direcionada para Angola, aproveitando um contexto económico propício à especulação ferroviária; as restantes, na década de 1870, acompanhando o surgimento do novo imperialismo europeu, em Moçambique e Goa, tomando proveito da abertura do canal do Suez, da descoberta de ouro no Transval, da retoma do investimento britânico na Índia e do surgimento de circunstâncias que aconselhavam a transferência do Fontismo para as colónias. A assinatura de acordos diplomáticos que agilizavam os fluxos transfronteiriços foram mais um fator a contribuir para as expectativas em torno dos investimentos ferroviários em Moçambique e Índia, isto depois de estes caminhos-de-ferro terem servido de trunfo na negociação diplomática desses pactos. Por fim, as propostas desta época beneficiaram também do próprio entusiasmo ligado ao caminho-de-ferro na metrópole: desde 1872 que o assentamento de carris caminhava em direção ao Minho, Douro e Algarve (discutindo-se no parlamento a possibilidade de se fazer o mesmo nas Beiras) e, em 1875, assinara-se o contrato para a construção da ponte Maria Pia⁴⁷⁶.

Contudo, todas estas propostas tinham uma natureza especulativa, desde logo pelo carácter vago dos seus detalhes e pelo desconhecimento que revelavam ter das colónias. Os estudos no terreno de Afonseca e Hall eram pouco detalhados e Campbell nem um projeto apresentou; mesmo as contrapartidas que eram pedidas ao Estado não eram assertivas (Campbell pediu inicialmente uma garantia de juro sem um valor fixo entre 2 a 3%) e rapidamente eram modificadas para satisfazer as desconfianças do governo. A índole especuladora das propostas foi confirmada quando Moodie e Campbell efetuaram o trespasse das suas concessões – “um dos processos do curso que a moderna civilização nobilitou”, como afirmaria mais tarde Silva Cordeiro⁴⁷⁷.

⁴⁷⁵ Pereira, “Fontismo...”, 247-249.

⁴⁷⁶ Pereira, “A política...”, 119-125.

⁴⁷⁷ Joaquim Silva Cordeiro, *A crise em seus aspectos morais* (Lisboa: Cosmos, reimp. 1999), 53.

Os três projetos aqui analisados acabaram por não se realizar por diferentes motivos, mas em certa medida verificou-se o desejo de construir caminhos-de-ferro antes de estarem reunidas as condições políticas, económicas e financeiras para tal, como indicou Lopes Vieira no seu estudo sobre a especulação ferroviária em Portugal Continental na década de 1840.

No caso das colónias portuguesas, as razões imediatas foram ligeiramente diferentes, não se podendo falar, por exemplo, em instabilidade política na metrópole no período estudado (a Regeneração trouxera a pacificação política necessária ao investimento em obras públicas⁴⁷⁸). No caso de Angola, o obstáculo político manifestou-se numa oposição ideológica ao investimento em África, quando ainda havia muito a fazer no território continental (onde aliás o tesouro se esforçava com o financiamento à construção simultânea das linhas do norte, leste e sueste⁴⁷⁹). Por outras palavras, a agenda desenvolvimentista do Fontismo ainda não estava preparada para se transferir para as colónias, o que prejudicou o projeto de Afonseca.

Em Moçambique, as dificuldades foram sobretudo de ordem tecnodiplomática: no processo moçambicano, pela inexistência de relações estáveis e cooperantes com os interesses britânicos na África do sul, fator indispensável para a realização de ligações transfronteiriças eficazes⁴⁸⁰: o caminho-de-ferro de Lourenço Marques atentava contra os interesses comerciais das colónias do Cabo e do Natal, o que minou, à partida, o sucesso do projeto. A instabilidade política vivida no Transval com as sublevações das tribos locais desferiu o golpe final nas pretensões dos proponentes do caminho-de-ferro.

Pelo lado financeiro, as finanças nacionais já não estavam no estado precário da década de 1840⁴⁸¹ e mesmo os tesouros coloniais estavam longe de estar arruinados: a Índia muitas vezes apresentava orçamentos equilibrados, se bem que Angola e Moçambique apresentassem constantes défices anuais⁴⁸². Porém, é certo que a inexistência duma atividade económica suficientemente desenvolvida foi determinante para o insucesso dos projetos ferroviários de Afonseca e Moodie: no primeiro caso, impediu a própria concessão; no segundo caso, a indicada insipiência da exploração das minas do Rand dificultou o acesso ao capital para o investimento. Quanto à proposta de

⁴⁷⁸ José Miguel Sardica, “A política e os partidos entre 1851 e 1861”, *Análise Social* (vol. 32, n.º 141, 1997), 279-333.

⁴⁷⁹ Pereira, “A política...”, 99-103.

⁴⁸⁰ Faye et al., “The challenges...”, 31-69.

⁴⁸¹ Maria Eugénia Mata, *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial* (Lisboa: Banco de Portugal, 1993).

⁴⁸² Alexandre e Dias, “O Império Africano...”, 154-155.

Campbell, não se realizou na altura uma vez que o seu iniciador apenas pretendia obter o trespasse. Quando o conseguiu, desapareceu e abandonou o projeto.

No entanto, apesar de especulativas, todas as propostas acabaram por se concretizar, mais cedo ou mais tarde, se bem que por outros intervenientes. A linha que ligava Luanda ao seu hinterland em Ambaca foi construída pela Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Através de África entre 1884 e 1899, sendo prolongada até Malange pelo Estado entre 1903 e 1909; o caminho-de-ferro entre Lourenço Marques e o Transval, adjudicado a Edward McMurdo, foi aberto até à fronteira em 1890, ligando-se a Pretória quatro anos depois⁴⁸³; como já referimos, a via-férrea de Mormugão à fronteira luso-britânica foi inaugurada em 1888.

As propostas de Afonseca, Moodie e Campbell serviram assim de aprendizagem às autoridades nacionais, malgrado a sua experiência prévia com os especuladores da década de 1840, e marcaram um período que antecedeu uma forte aposta no desenvolvimento ferroviário das províncias ultramarinas.

⁴⁸³ Marçal, “Um império...”, 243, 253, 255 e 311-312.