

CONCERTAÇÃO ECONÓMICA PENINSULAR E UNIÃO ADUANEIRA NA IMPRENSA PORTUENSE

(PROPOSTAS E RESISTÊNCIAS NO 3.º QUARTEL DE OITOCENTOS)*

Por **Maria da Conceição Meireles Pereira**

1. Contexto, motivações e obstáculos

A era liberal iniciou um período que pretendeu inovar na área das relações económicas peninsulares, produzindo-se quer em Portugal quer em Espanha uma série de propostas e ensaios que visavam alcançar reformas nesse âmbito específico.

Por várias vezes os dois governos colaboraram em matérias sectoriais para melhor integrarem e harmonizarem as suas políticas económicas no contexto peninsular. Paralelamente ao labor institucional, sucederam-se dissertações e estudos de particulares que, ora comentando as disposições governamentais projectadas ou efectivadas, ora ponderando e opinando sobre a matéria de forma mais ou menos inovadora, reflectiram uma preocupação nítida relativamente ao assunto, preocupação essa espelhada na imprensa periódica que se constitui assim fonte privilegiada para o estudo das várias sensibilidades sobre o tema. Este debate coexistiu com

* Estudo realizado no âmbito do projecto *Estruturas Socio-Económicas e Industrialização no Norte de Portugal (séculos XIX-XX)*, patrocinado pela JNICT.

o crescendo das teorias iberistas, mas demarcou-se frequentemente das teses políticas de união ou federação ibérica, defendendo os seus adeptos que tais ideias embaraçavam e prejudicavam seriamente qualquer intenção de concertação económica peninsular¹.

Realidade incontornável era a tutela que os sucessivos tratados de comércio com a aliada Inglaterra impunham, sobretudo desde 1810, moldando todos os projectos a esse regimento que em última instância determinava o rumo da política comercial, industrial e agrícola em Portugal. Aliás, muitos dos textos que defendiam a concertação económica com Espanha transpareciam um pronunciado tom anglófono. Por outro lado, à medida que as propostas surgiam e embatiam num espesso muro de resistências, tornou-se evidente que a mentalidade proteccionista portuguesa aliada a uma indisfarçável desconfiança pelos negócios sugeridos por Madrid, viria a tornar-se um obstáculo indefectível à intensificação das relações comerciais peninsulares. Daí que as reformas que efectivamente vieram a ser implementadas só o foram muito faseadas no tempo, com o conseqüente esbatimento, ou mesmo distorção, das premissas iniciais.

Um dos primeiros e cabais exemplos disso mesmo foi a questão da navegação do rio Douro cujo debate arrancou em 1821 pela voz do ministro espanhol dos Negócios Estrangeiros. Apesar dos negociantes portugueses se manifestarem favoráveis à entabulação de um comércio fluvial², via-se com melhores olhos remeter mercadorias para Espanha do que receber as suas produções. Não admira pois que a convenção da navegação do Douro só tenha sido celebrada em Agosto de 1835 e o seu regulamento publicado em Maio de 1840; ferida de incongruências várias, os seus resultados foram todavia decepcionantes pelo que a questão foi arrastadamente debatida ao longo da centúria. A actualização dos seus conteúdos viria a ter lugar na convenção luso-espanhola de 1866 que, ao regular o trânsito ferroviário, provocou algumas redefinições no fluvial.

Apesar da magreza dos resultados práticos no tocante ao relacionamento económico peninsular, esta matéria sensibilizou pensadores de ambos os países que perseguiram conceitos de bem estar e progresso

¹ Esclareça-se desde já que se as teses políticas incluíam necessariamente um programa de união económica, as propostas de aproximação económica faziam questão em deixar claro que tal não poderia afectar a independência e brios nacionais dos dois países, nomeadamente do mais fraco.

² Por ordem das cortes constituintes foram criadas comissões de comércio das praças de Lisboa e Porto que posteriormente elaboraram os respectivos pareceres.

material de raiz iluminística³. A situação económica da Península Ibérica foi também objecto de estudo de autores consagrados da ciência económica nascente, como Adam Smith e Friedrich List⁴.

Por sua vez, portugueses e espanhóis publicaram inúmeros textos no sentido de alertar para os diferentes aspectos da situação, desde os malefícios do contrabando até à quase inexistência de relações comerciais entre as duas nações⁵, passando pela necessidade de uma concertação em política económico-fiscal, circulação de mercadorias e matérias primas, navegação fluvial, taxas portuárias e sistemas alfandegários.

Um modelo de sucesso recorrentemente citado foi o *zollverein* alemão instaurado sob o impulso doutrinário de List que em 1818 reuniu as diferentes províncias prussianas, às quais se uniram em 1828 a Baviera e o Wurtemberg, compreendendo em 1834 toda a Alemanha, com excepção das cidades hanseáticas. Experiências de índole semelhante, e consequentemente inspiradoras dos doutrinadores da Península Ibérica, ocorreram na Itália, paralelamente à sua reconstituição político-territorial, e entre a França e a Bélgica.

A imprensa periódica foi o veículo privilegiado de divulgação da defesa ou recusa da ideia de aproximação económica peninsular, mas não o único, já que textos de outra índole perseguiram o mesmo objectivo. Foi o caso do estudo de economia e estatística peninsular de Cláudio Adriano da Costa, *Memoria sobre Portugal e a Espanha*⁶. Além da questão alfandegária, esta obra versou outras áreas da economia e finanças da

³ Cf. BARREIRA, Cecília — *Contributos para uma visão do conceito de progresso técnico nos modelos de desenvolvimento economico-sociais em Portugal (meados de Oitocentos)*, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, (policopiado), 1984: IDEM (pref. de) — *Felicidade pela Agricultura por António Feliciano de Castilho*, Lisboa, Heuris, 1987.

⁴ Cf. VALÉRIO, Nuno — *Portugal nos séculos XVIII e XIX segundo Adam Smith e Friedrich List*. «Revista Económica e Social», Lisboa, Sá da Costa Editora, n.º 6, Jul.-Dez. 1980, p. 105-115.

⁵ Sobre os fracassos e dificuldades do estabelecimento de tratados comerciais com a Espanha veja-se o estudo de Luís Ferrand de ALMEIDA — *Problemas do comércio luso-espanhol nos meados do século XVIII*. «Revista de História Económica e Social», Lisboa, Sá da Costa Editora, n.º 8, Jul.—Dez. 1981, p. 95-131. E sobre o movimento comercial português no século XIX veja-se o artigo de G. PERY — *O Comércio Externo de Portugal de 1800 a 1890*. «Revista de História Económica e Social», Lisboa, Sá da Costa Editora, n.º 4, Jul.-Dez. 1879, p. 89-106.

⁶ Curiosamente a ante-estreia do capítulo referente a alfândegas fez-se em três artigos do *Progresso* (n.º 180, 190 e 200, de 12 de Agosto, 26 de Agosto e 7 de Setembro de 1855, respectivamente). Quando da publicação, o texto viria a sofrer algumas alterações, como explica o autor: «Este capítulo já tinha sido publicado em um dos jornaes da Capital, mas não tendo saído a sua impressão com a nitidez que se desejava, foi agora na sua reimpressão, alterado em algumas partes, e acrescentado em muitas

Península, como comunicações e feiras, correio, bancos de comércio, orçamento e população. Foi todavia no capítulo VIII, *Interesses económicos de Portugal e Espanha*, que o autor expôs mais claramente as vantagens materiais da união peninsular, na metrópole e nas colónias.

Outra publicação que opinou sobre questões económicas da Península foi a do oficial da marinha Feliciano António Marques Pereira, *A Confederação Iberica, Bases para um Projecto de Tratado de Alliança Offensiva e Defensiva e de Liberdade de Commercio entre Portugal e a Hespanha*⁷. Este opúsculo, que advogava a confederação monárquica peninsular e que defendia que um tratado comercial com a Espanha não prejudicava nenhum sector da economia portuguesa nem mesmo sob o ponto de vista agrário-cerealífero, incluía um projecto em vinte artigos para lançamento das bases dessa confederação, dedicando cinco deles ao relacionamento económico das duas potências. O artigo 13.º propunha a abolição das alfândegas dos portos secos da fronteira, e o seguinte previa a instalação de comissões mistas em Lisboa, Corunha, Cádiz e Barcelona para regulamentação das pautas relativas às alfândegas marítimas portuguesas e espanholas; o artigo 15.º estabelecia a reciprocidade dos direitos dos navios dos dois países quer na Península, quer nas respectivas colónias; o 16.º obrigava ao início da construção da linha férrea Lisboa/Madrid num prazo de dois anos; o 17.º estabelecia, enfim, a possibilidade de realização de conferências periódicas ou extraordinárias para regulamentar e providenciar sobre o eventual desenvolvimento do tratado.

Todavia, o ensaio mais especializado e simultaneamente mais encomiástico da liga aduaneira entre Portugal e Espanha foi publicado ao longo de vários números da *Revista Contemporânea de Portugal e Brasil*⁸, sob o título *A Liga das Alfândegas Peninsulares*, e saiu da pena de Júlio Máximo de Oliveira Pimentel⁹, sócio correspondente da Associação Comercial do Porto e membro da Sociedade Promotora da Indústria Nacional.

outras, os acrescentamentos em atenção aos sucessos que tem decorrido desde a 1.ª impressão». (Cf. C. A. COSTA — *Memoria sobre Portugal e a Espanha*, Lisboa, Typ. de Castro & Irmão, 1856, p. 276).

⁷ Lisboa, Typ. de Joaquim Germano de Sousa Neves, 1859, 12 p.

⁸ *Revista Contemporânea de Portugal e Brasil*, Lisboa, 1960, p. 40-47; 68-80; 137-140; 286-291.

⁹ A formação e *curriculum* do 2.º conde de Vila Maior parece-nos de molde a atribuir-lhe a categoria de opinião abalizada; resumidamente, deve dizer-se que este bacharel em matemática pela Universidade de Coimbra, viria a ser nomeado seu reitor em 1869; foi lente na Escola Politécnica e director-adjunto do Instituto Agrícola entre 1857 e 1869; foi vereador e presidente da câmara de Lisboa entre 1858 e 1859; foi nomeado representante de Portugal nas exposições industriais de Londres (1862), e Paris (1855, 1867, 1878).

2. O debate protecționismo *versus* livre-cambismo

A história aduaneira da Europa de Oitocentos reflectiu oscilações várias entre a livre troca e o protecționismo¹⁰. Na terminologia de Bai-roch, Portugal terá seguido a estratégia da complementariedade como base de modelo de desenvolvimento face à economia dominante inglesa, isto é, exportava os produtos agrícolas cujo custo relativo aumentava na Grã-Bretanha, para importar os artigos manufacturados que o avanço técnico inglês permitia produzir a baixo preço. Ao longo do século constatou-se uma estagnação do comércio externo português em muito devida à perda do monopólio de comércio com o Brasil, à estagnação de vendas do vinho e à fraca diversificação das exportações, conjuntura que resultava mas ou menos directamente da dominação da Inglaterra. Aquele autor concluiu que o atraso económico português se devia principalmente ao fracasso de uma política de complementariedade com uma economia desenvolvida, situação que era já anterior ao período liberal oitocentista e, por outro lado, lembrou que a política alfandegária portuguesa não foi integralmente livrecambista, embora as medidas protecționistas (de que é exemplo a pauta de 1837) dificilmente se tenham conseguido impôr¹¹.

Ao estudar as atitudes políticas e relações económicas internacionais em Portugal na 1.ª metade do século XIX, Miriam Halpern Pereira sublinhou que a «escolha do modelo económico foi uma das principais questões em debate, que se articulou com a própria definição do espaço nacional», afirmando que «nas origens oitocentistas do nacionalismo português confluíram a perda da independência política formal (invasões francesas) e informal (presença inglesa) e a desarticulação do espaço económico»¹².

Defende essa historiadora que Estado-Nação e liberalismo constituíram um binómio indissociável para Mousinho da Silveira, o

¹⁰ BAIROCH, Paul — *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX.º siècle*, Paris, EHESS, 1976, p. 39 e seguintes. O autor sublinha que nos primeiros quinze anos o velho continente apresentou uma feição geral protecționista, adoptando gradualmente o Reino Unido entre 1815 e 1846 o sistema livre cambista, o qual se foi paulatinamente estendendo à Europa continental entre 1846 e 1860, ganhando então maior expressão entre 1860 e 1879, para logo regredir, cada vez mais acentuadamente até à primeira guerra mundial, verificando-se o retorno à doutrina protecționista.

¹¹ IDEM, *Ibidem*, p. 266-270.

¹² PEREIRA, Miriam Halpern — *Atitudes Políticas e Relações Económicas Internacionais na 1.ª metade do século XIX em Portugal*, in «Das Revoluções Liberais ao Estado Novo», Lisboa, Presença, 1993, p. 124.

principal pai-fundador do Estado liberal, tendo o movimento nacionalista atravessado todas as correntes políticas e sido diversamente encabeçado pelo vintismo, o absolutismo reformista de D. João VI, o miguelismo (com o seu revivalismo colonialista) e o cartismo. Acreditamos que esta tendência se mantém no 3.º quartel do século, informando o nacionalismo as sensibilidades e espectros político-partidários da época, facto ao qual não foram alheias, entre outros aspectos, a questão e a propaganda ibéricas.

Também Maria de Fátima Bonifácio passou em revista a questão da política económica de Portugal perspectivando as relações económicas com Inglaterra ao longo de *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*; recusando-se a interpretar os conflitos entre cartismo e setembrismo como o reflexo ou tradução política de antagonismos de classe, espelhados em duas opções incompatíveis, o proteccionismo e o livre-cambismo, concluiu que «não há, nem tem que haver, uma sociologia do proteccionismo e do livre-cambismo»¹³.

Daqui se infere a extrema complexidade destes dois conceitos ou modelos económicos, alertando-se desde logo para os perigos de uma interpretação redutora, nomeadamente no tocante ao relacionamento económico peninsular. Com efeito, a questão da concertação económica da Península não se esgotava e extrapolava do debate entre as doutrinas antagónicas que defendiam uma economia protegida ou a liberdade de comércio.

3. A imprensa portuense e o entendimento económico peninsular

Embora não tenham tido exclusividade neste debate¹⁴, os periódicos do Porto patentearam de uma forma alargada as suas preocupações em matéria de concertação económica peninsular, tanto mais que, apesar das recorrentes convulsões políticas, a Espanha revelava uma invejável vitalidade económica, como Camilo Castelo Branco evidenciou na linguagem sugestiva de José Mendes Enxúndia, numa das suas *Cartas ao Padre Serapião de Algueres*:

¹³ BONIFÁCIO, Maria de Fátima — *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*, Lisboa, Editorial Estampa, 1991, p. 13.

¹⁴ Esta matéria foi obviamente muito tratada em periódicos da capital (*Jornal do Comércio, Futuro, Política Liberal*, etc.), e particularmente defendida em jornais que se demarcaram pelas suas posições pro-iberistas como o *Leiriense*, em textos de D. António da Costa de Sousa Macedo e José Barbosa Leão, e o *Progresso* (Lisboa), em virtude das prestações de Sousa Brandão, Henriques Nogueira, José de Pais, entre outros.

«A Hespanha, em luta civil continuada, tem um progresso real, uma vida fecunda em competencia com o adiantamento das nações vizinhas. Portugal, no gozo de uma podre tranquilidade, não sae do marasmo vergonhoso da sua decadencia, hipocritamente desmentida por charlatães incapazes de administrarem uma aldeia»¹⁵.

A partir de determinada altura, isto é, por volta do início da década de cinquenta, tornou-se evidente aos olhos dos portugueses que a Espanha era um parceiro comercial importante e necessário. No auge da propaganda anti-ibérica insistia-se que as relações económicas entre os dois países tinham que ser implementadas, dependendo dessa concertação o futuro auspicioso da Península. Na sua obra sobre o matrimónio de D. Luís e Maria Pia de Sabóia, José Miguel Ventura exaltou longamente a revolução de 1640 e a ascensão ao trono da casa de Bragança, mas explicou que este pensamento não representava qualquer ofensa a Espanha, país com o qual deveria haver harmonia e boa amizade, «porque os mutuos interesses de relações commerciaes farão reinar em todos os seus dominios a maior prosperidade»¹⁶.

Daí o interesse que o assunto suscitava e a consequente publicação de estudos e notícias sobre a economia espanhola, bem como de textos que ensaiavam propostas de entendimento económica peninsular, áreas em que a imprensa portuense se revelou particularmente empenhada.

Um dos seus temas fulcrais, como anteriormente referimos, foi a questão da navegação fluvial do Douro, sempre presente nas negociações peninsulares do século passado. Em 1836 o *Periodico dos Pobres no Porto* transcreveu do *Independente* o estudo que o comissário régio espanhol D. José Dias Imbrechtz tinha realizado no âmbito da comissão mista preparatória do tratado de navegação do Douro. Esta *Memoria sobre o Commercio do Porto com a Hespanha* expande-se por três números¹⁷, correspondendo essa repartição a uma divisão temática do estudo. Na primeira parte tratava-se a extrema situação de dependência económica da Inglaterra que a casa de Bragança votara Portugal em virtude da remota oposição e rivalidade com Espanha, vituperando essa «incauta e servil politica» que afinal fizera do país uma colónia inglesa já que «tem tido todos os encargos e prejuizos do Tratado da alliança britanica, sem jamais gosar de nenhuma das vantagens e garantias que se

¹⁵ *O Porto e Carta*, Porto, 22 de Março de 1855.

¹⁶ VENTURA, José Miguel — *Portugal e Italia ou Enlace da Dynastia de Bragança com a Dynastia de Saboya*, Lisboa, Editores Silva Junior & C.^ª, [1862], p. 44.

¹⁷ *Periodico dos Pobres no Porto*, números 208, 209 e 212 de 1, 2 e 6 de Setembro de 1836, respectivamente.

propôz, exceptuando só a conservação da dynastia reinante». Defendendo que a liberdade e felicidade dos dois reinos peninsulares eram interdependentes e correlativas, o autor realçava que o desejo de aproximação económica não escondia qualquer voracidade política:

«E pertende a Hespanha acaso conquistar Portugal? Certamente não: o que deseja é a união de forças, e meios para contrastar o despotismo, conservar a liberdade, cultivar a harmonia, e as relações sociaes de 2 povos irmãos, (...) promovendo a navegação de seus rios, o livre transito e mutua communicação de suas fronteiras e as trocas vantajosas por meio de relações reciprocas, sinceras, generosas e sobretudo naturais»¹⁸.

Como efeito do «onerosissimo» tratado de 1810 e apesar do amor dos portugueses ao trabalho, Imbrechtz descreveu o estado comercial de Portugal como miserável, consumindo o caro e o mau, privado de qualquer iniciativa industrial ou liberdade comercial. Tais restrições promoviam o contrabando (que na sua óptica lesava severamente as finanças espanholas em virtude dos desajustamentos alfandegários entre os dois países) pelo que aconselhava uma uniformização nesta área, a exemplo do que os estados alemães haviam feito, bem como uma uniformização dos tributos de navegação. O tratado de livre navegação do Douro afigurava-se-lhe como o balão de ensaio para um tratado geral de comércio e navegação entre os dois países, meio único de garantir a reciprocidade e tonificar o comércio peninsular regulamentado, «posto que o giro mercantil de boa fé entre Hespanha e Portugal esteja presentemente reduzidissimo»¹⁹.

A última parte deste estudo avaliava as riquezas agrícolas e comerciais do Douro e Minho, e apresentava uma listagem de produtos que essa região poderia permutar com Espanha, bem como das infra-estruturas a implementar, evidenciando que tal animação económica serviria de prevenção a situações semelhantes aos motins de Abril, ocorridos no Porto, e causados pelo desemprego e carestia de cereais.

Curiosamente, Imbrechtz considerava que o sentimento de desconfiança dos portugueses em relação aos seus vizinhos se encontrava muito atenuado, pelo que aconselhava uma estratégia imediata de intensificação diplomática e negocial com vista à implementação de projectos económicos bilaterais:

«A maior parte e a mais sensata parte dos habitantes de Portugal tem de tal forma modificado os seus zelos e odios á Hespanha, que se achão

¹⁸ *Ibidem*, n.º 208.

¹⁹ *Ibidem*, n.º 209.

vantajosamente predispostos para entabolar e estreitar relações de amizade, commerciaes e politicas; e deveria aproveitar-se de tão favoravel conjuntura para enviar agentes diplomaticos e mercantis ilustrados, conciliadores e politicos, amplamente authorisados para formar tratados e estabelecer sociedades industriaes e mercantis nas praças de commercio»²⁰.

A questão da navegação do Douro, novamente avivada em 1840-1841 e trazendo à colação a temática da defesa da nacionalidade, não podia deixar de suscitar reflexões sobre as relações entre os dois países peninsulares. O veemente discurso de José Estevão, de 21 de Janeiro de 1841, na sessão da Câmara dos Deputados, criticava a política governamental relativamente ao Douro, emparedada entre as exigências da Inglaterra e o medo das propostas de Espanha:

«Eu não quero que sejamos hespanhoes, nem inglezes, e creio que este pensamento é fácil de realisar, quando tivermos um governo que olhe pelos nossos interesses, e trate sinceramente as questões da nossa nacionalidade.

(...) Vós não quereis que a Hespanha nos toque, mas deixais que a Inglaterra nos enxovalhe; não zelais a nossa honestidade como bons pais, mas dirigis sómente a nossa prostituição. Quereis livrar-nos dos novos galanteios de Hespanha para poupardes ciumes ao nosso velho e impudico amante. *Sois os eunuchos de Jonh Bull*»²¹.

Foi neste contexto que o insigne orador ponderou as várias atitudes a tomar e, após recusar categoricamente a união monárquica, apontou a federação ibérica como uma solução viável e mesmo salvífica²².

Em Setembro de 1847, o diário portuense *O Nacional* publicou um extenso artigo subordinado ao tema *Relações de Portugal com Hespanha* que defendia a união comercial da península, em pleno rescaldo da

²⁰ *Ibidem* n.º 212.

²¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1841, p. III-XIV.

²² «A união monarchica pertendeu realisar-se na emigração, quiz-se lisongear uma personagem, cuja memoria já se não respeita, dar á liberdade peninsular um só capitão, e a Portugal uma grande conquista. Lisboa, seria a cabeça da península, e o Imperador seu chefe. Esta politica é miseravel, é a politica da absorpção; porque a capital seria hespanhola em pouco tempo e o rei hespanhol tambem. Este erro é perdoavel; nasceu no meio da desgraça, foi um desvario do exilio, uma ilusão patriotica. A camara bem sabe a quem elle pertence.

A união federativa como a accusam é uma calumnia, como doutrina é um principio, que se deve encarar a sangue frio e examinar sem paixão; discutir com razões de estado porque talvez ainda tenhamos de encontrar nelle a nossa salvação» (Cf. *Ibidem*).

guerra civil e consequente intervenção militar anglo-espanhola²³. Introduzindo o assunto sob o prisma optimista do conceito de paz perpétua das nações europeias veiculado por Saint-Pierre, o autor apresentava exemplos de recente entendimento político-económico entre países e territórios tradicionalmente conflituosos ou rivais, como o *zollverein* alemão, a liga das alfândegas entre a França e a Bélgica, a organização da Jovem Itália. A união comercial peninsular afigurava-se-lhe o remédio para o contrabando resultante do regime comercial impeditivo em vigor, e pressupunha a criação de infra-estruturas de circulação, sobretudo a canalização de rios e a construção de caminhos de ferro e estradas de *macadam*, com vista ao escoamento de produtos agrícolas (azeite, frutas, etc.) e à renovação do tecido industrial, com destaque para os sectores do vidro, louças, chapelaria, ferragens, fiação e papel.

Atribuindo aos ódios históricos «inflammados pelo patriotismo miope» a razão do afastamento dos dois povos tão semelhantes culturalmente, este texto defendia que esse era o momento da reaproximação, pois a intervenção espanhola tinha concorrido para dissipar os rancores seculares²⁴. Esta posição não esquecia contudo a inelutável associação entre as doutrinas de união económica e de união política, pelo que as separa cuidadosamente, advogando apenas uma concertação económica progressiva, bem como uma aliança de estratégia ofensiva e defensiva:

«Não gostamos de divagar pelos intermundios d'Epicuro; somos muito praticos, muito positivos. Não pensamos n'uma Hespanha unica e indivisivel, e ainda menos n'uma Confederação Iberica — teriamos remorsos de apagar com um correr d'esponja a nossa historia, e passar a lingua de Camões para o rol das mortas. Quereriamos sim, que se estreitassem as nossas relações, — e nem isso de salto, mas gradual e sucessivamente — primeiro com regulamentos mais liberaes para a navegação dos rios — depois com progressivas modificações de pautas — e em fim com a união das alfândegas, quando a experiência tivesse

²³ *O Nacional*, Porto, n.º 29, 11 de Setembro de 1847, p. 1-3.

²⁴ «Mas até nem taes odios existem hoje. Por um desses milagres, que apparecem mais d'uma vez na historia da humanidade a providencia chegou aos seus fins pelo meio que menos proprio parecia. A entrada do exercito hespanhol em terras de Portugal, que lá fora se suppunha, nos levaria a uma guerra d'exterminio, deu-nos occasião de vêr de perto e conhecer os nossos visinhos; e o mesmo foi vê-los e conhece-los, que abraça-los, admitti-los no centro das nossas familias, senta-los na nossa mesa e trata-los e ama-los como nossos irmãos. Todos nós temos muito que lhes agradecer — a uns pouparam muitos soffrimentos — a outros por ventura, muitos remorsos» (Cf. *Ibidem*, p. 2).

verificado a certeza dos calculos economicos; e com uma intima e insolúvel alliança offensiva e defensiva, assentada não — nos mudaveis caprichos de duas frivolas e volúveis camarilhas, mas — nas convicções firmes e profundas de dous povos»²⁵.

O artigo de Lobo de Ávila, intitulado *Algumas Reflexões sobre uma Liga de Alandegas Peninsulares*, inicialmente publicado na *Revista del Medio Dia* e reproduzido no *Eco Popular*, apresentava alguns considerandos iniciais que revelavam a postura filosofico-ideológica do autor²⁶. Assim, o aperfeiçoamento dos meios de locomoção, o desenvolvimento das artes industriais e o princípio da associação eram os três factos característicos do seu tempo. Sem perfilhar os sistemas mais ou menos utópicos de Blanc, Cabet, Proudhon e Fourier, criticava o «*estacionalismo* cabeçudo que capitula de revolucionarias as leis da providencia». Por outro lado, rejeitava «as barbaras theorias de Hobbes e a demencia theologica de J. de Maistre» que apontavam a guerra como o estado natural das sociedades, e defendia que o mundo se resumia «n'uma ideia de relação», devendo cada povo considerar o povo vizinho, «não como inimigo, senão como um collaborador do grande problema da civilisação». Da enunciação destes princípios gerais à sua transposição para a Península vai um pequeno passo, lembrando Lobo de Ávila as similitudes da grandeza passada e da cobiça de que as nações ibéricas foram vítimas já que, na sua óptica, «ambas acharam sempre na Inglaterra o inimigo preserverante do seu desenvolvimento industrial, o obstaculo implacavel da sua emancipação politica»²⁷.

No tocante às relações entre os dois países peninsulares, admitia que a «Hespanha considerava Portugal como uma possessão que lhe havia escapado», e «Portugal reputava a Hespanha como uma nação que só pensava em reconquista-lo», mas «o sopro da civilisação deve varrer a poeira destes preconceitos anachronicos». Todavia, reputava de muito mais grave e inexplicável o sentimento de indiferença que passara a caracterizar as relações de ambos, atingindo proporções pouco vulgares:

«Serão acaso Hespanha e Portugal os unicos paizes, que por uma singular excepção, não poderão ter interesses communs, laços amigaveis, trato de conveniencia, relações commerciaes, vias de transitio, movimento de intelligencia e vida scientifica combinadas, sem prescindir da ideia absurda de dominação? Não existem n'uma situação analoga mil estados da America, da Alemanha e da Italia, sem contar a propria Inglaterra com

²⁵ *Ibidem*, p. 3.

²⁶ *O Eco Popular*, Porto, n.º 318, 22 de Outubro de 1850, p. 1-2.

²⁷ *Ibidem*, p. 1.

a França, a Belgica com a Hollanda, a Suissa com a Austria e todos estes povos uns com os outros?»²⁸

Lobo d'Ávila reconhecia-se partidário do proteccionismo quando existia um desequilíbrio entre o nível e tipo industrial nacional e o estrangeiro, como por exemplo entre Portugal e Inglaterra, mas considerando que as condições de produção eram análogas nos dois países da Península, nada justificava «o nocivo systema de obstaculos artificiaes, que intorpece e paralisa as nossas boas relações commerciaes». As duas consequências mais visíveis e simultaneamente mais risíveis do sistema eram o contrabando e o sistema de guarda fiscal, oneroso, ineficaz e venal, que mantinha *carabineros* na fronteira espanhola, e a «*bicha* immoral da raia secca», no lado português.

A solução para estes e outros problemas, encontra-a na «ideia fecunda das ligas comerciais», originária da idade média, e que no norte da Europa dera tão bons resultados com a liga hanseática, e se mantinha no presente, através da organização do *zollverein* que gerara «o progresso industrial, agrícola e commercial» de quase toda a Alemanha:

«Uma semelhante combinação pode pois, ser das maiores vantagens na Peninsula Iberica, uma vez que ella assente em bases seguras e bem calculadas, em que os interesses dos dous povos se consilium em vez de se hostilizarem como hoje acontece»²⁹.

A sugestão final comungava das ideias dos textos similares seus contemporâneos, isto é, defendia que deveria começar-se por «estudar bem o modo de ser industrial dos dous paizes», propondo que fossem nomeadas comissões de pessoas idóneas, uma espanhola e outra portuguesa.

A revisão do tratado de 1840 sobre a navegação do Douro recolocou, uma dezena de anos mais tarde, a problemática das relações comerciais na península e redespertou o coro de vantagens e inconvenientes decorrentes do sistema vigente. Sousa Brandão foi uma das vozes que chamou a atenção para esse assunto, publicando no *Eco dos Operários* uma exposição contundente que reivindicava a união das alfândegas peninsulares como panaceia para os estrangulamentos económicos e miséria dos trabalhadores³⁰. Adepto do federalismo ibérico, Sousa Brandão lembrava que se as nacionalidades da península se encontrassem confederadas muitos dos problemas económicos se resolveriam, mesmo os decorrentes do imperialismo comercial britânico:

²⁸ *Ibidem*, p. 2.

²⁹ *Ibidem*, p. 2.

³⁰ *Eco dos Operários*, Lisboa, n.º 29, 16 de Novembro de 1850, p. 1-2, e n.º 30, 23 de Novembro de 1850, p. 1-3.

«Se a divisão da Europa estivesse mais bem feita, se a Península Iberica fosse um só paiz, como está talhado pela natureza, cingido em toda a volta pelo mar, e por uma cordilheira de montanhas; que as *nacionalidades* não viessem pezar na balança da politica, para d'ahi se seguir o desequilibrio das forças, e collocar o paiz em antagonismo de interesses; a questão do Douro nem levantar se podia. E não era só a questão do Douro, que então se resolvia, eram todas as questões de commercio, de industria, de segurança interna e externa, de importancia nacional, de consideração para com as potencias do continente, e dessa soberba Albion, que pretende avassallar tudo com o seu commercio, e com as suas esquadras.

Mas... somos obrigados a pôr essa ordem de considerações de parte, e a entrar no campo das uniões commerciaes, o unico que poderemos resolver»³¹.

Defendia que a Espanha não se devia ficar pela renegociação da navegação do Douro, devendo promover a eliminação total das fronteiras e a união das alfândegas de uma forma veemente e enérgica, isto é, devia «propôr pelos seus jornaes, e intrigar pela politica, e instigar por todos os meios»³².

Através da apologia da fraternidade operária, o engenheiro da Vila da Feira criticava a moda das nacionalidades, desmistificava o medo da conquista, impensável nos tempos modernos, e ressaltava a necessidade de «tratar as questões á altura da sciencia», com vista à obtenção de melhoramentos materiais. À luz do ideário socialista, vituperava os monopólios (tabacos e sabão) e o fisco que immobilizava o comércio, «não fôra o bom serviço que lhe prestam os contrabandistas». Esta afirmação é obviamente irónica, pois entre as vantagens da união económica evidenciava o fim do contrabando:

«Abria-se finalmente o commercio franco entre todos os povos da raia, e acabava por uma vez essa immoralidade que traz consigo o commercio occulto, mais proprio de beduinos do que de iberos»³³.

Em vez de tratados parciais, relativos à navegação deste ou daquele rio, ou referentes a este ou aquele artigo, Sousa Brandão considerava que a união das alfândegas peninsulares seria a única solução, global e amplamente vantajosa, para os problemas do comércio e da economia em Portugal e Espanha, já que dela fazia derivar o vigor da indústria, da agricultura, da finança e da livre circulação comercial. São suas as

³¹ *Ibidem*, n.º 29, p. 1.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*, n.º 30, p. 2.

palavras «circulação é vida». Por estas razões o autor considerava que sectores produtivos da sociedade deveriam reivindicar esta reforma alfandegária: «É necessário que este grito *abaixo as alfandegas da fronteira*, seja repetido por todos os homens de trabalho, por todo o lavrador e operario de qualquer classe»³⁴.

Com a revolução de 1854 liderada por O'Donnell que precipitou o colapso do governo dos moderados abrindo caminho ao que a historiografia espanhola denomina por «biénio progressista», verifica-se um aumento de textos da imprensa periódica manifestando-se a favor da necessidade da concertação económica entre as duas nações peninsulares.

O *Nacional*, que havia acompanhado com simpatia o movimento da Regeneração e que já em 1847 tinha pugnado pela união comercial da Península, vai retomar o tema ao longo de vários meses, período ao longo do qual também acompanhou de perto a evolução política de Espanha. Um artigo de Julho de 1854 lamentava o anátema de que os «humanitários» partidários do iberismo político tinham sido alvo, já que os seus adversários tinham molhado tal debate «no fel da verrina», fazendo imputações caluniosas e usando epítetos desleais para com aqueles que, «em boa fé, por convicção íntima e sentimentos invencíveis do coração, advogam a solidariedade dos povos, a fraternidade das nações». Desta perspetivação do iberismo, assente em pressupostos do utopismo socialista e do humanitarismo laico, emergia uma visão de pendor providencialista que remetia para os tempos futuros a inelutável concretização da ideia ibérica³⁵. Esta atitude não adiava contudo a negociação bilateral a nível dos interesses económicos, cuja apologia o autor fazia sempre mais apoiado em princípios de índole filosófica do que em argumentações objectivas de economia política³⁶. Para além da facilitação no abastecimento cerealífero, o autor referia genericamente que Portugal poderia aspirar à prosperidade e grandeza pela aliança com

³⁴ *Ibidem*, n.º 30, p. 2-3.

³⁵ «Não vimos hoje fazer a apotheose da união iberica. Não queiramos antecipar a obra do tempo, e apressar o amadurecimento das ideas. A Providencia tem marcado no seu eterno quadrante o destino dos povos. Basta a hora predestinada; e elle hade consummar-se a despeito dos esforços impotentes dos homens» (Cf. *O Nacional*, Porto, n.º 167, 26 de Julho de 1847).

³⁶ «Sem nos aventurar-nos aos sonhos humanitarios da união de Portugal e Espanha, porque, mesmo com as condições actuaes d' independencia politica das duas nações, não se ha de estabelecer a solidariedade dos interesses economicos por sistemas combinados de vias de comunicação e por uma liga commercial?

Porque, debaixo do ponto unico da solidariedade dos interesses commerciaes, não se hade apresentar a Peninsula como uma unica familia de productores não hostilizando, mas favorecendo-se mutuamente?» (Cf. *Ibidem*).

Espanha, a nível dos laços da indústria, da agricultura, e do comércio. Esta fórmula alheia-se da questão social e política da união já que, sob o ponto de vista da doutrina da soberania popular, tal questão só podia ser sancionada pela vontade do povo³⁷.

No mês seguinte esta temática tomou um lugar de destaque nas páginas do periódico portuense. A 17 saiu um artigo informando que o assunto da união alfandegária peninsular vinha aparecendo com frequência na imprensa espanhola; mais especificamente, aludia-se a propostas feitas, ou em vésperas de se fazerem, por parte do governo português ao espanhol. Sem confirmar estas notícias, o *Nacional* reafirmava-se partidário dessa união a qual reputava de «muita vantagem para ambos os países moral e politicamente fallando», e evocava as razões apresentadas sete anos antes³⁸.

Uma semana depois, outro artigo de primeira página, abordava a situação política em Espanha, a qual dizia orientar-se para a tranquilidade e liberdade, e defendia abertamente a solução federalista na península³⁹. Concomitantemente, advogava sem mais delongas a concertação de uma união económica na península, apesar de manifestar a sua desconfiança pelos políticos nacionais:

«Era oportuno o momento dos homens publicos de Portugal e Hespanha pensarem sobre as grandissimas vantagens da liga dos interesses economicos da Peninsula pela modificação nas pautas de ambas as nações, pelo systema harmonico e concatenado dos caminhos de ferro, por todos os meios, finalmente, que aproximam os sentimentos, as ideas, os productos da intelligencia e do trabalho dos dois povos. Tudo era magnifico e grande: mas para estas tentativas grandiosas não são chamados os Rodrigues, os Fontes e os Athougias...»⁴⁰

³⁷ «Os eccos apaixonados dos homens politicos são por ora muito debeis para soarem por todos os habitantes da Peninsula. Queremos sempre que as nações tomem a iniciativa nos seus futuros destinos, e nas suas condições de existir. Quando ellas fazem ouvir a sua voz omnipotente, então curvamo-nos submissos diante dellas, porque o povo é fonte de todo o direito, e origem de toda a soberania. Favorecer com os nossos votos a solidariedade dos povos, isso sim, que nol-o manda o coração e as crenças» (Cf. *Ibidem*).

³⁸ *Ibidem*, Porto, n.º 185, 17 de Agosto de 1854.

³⁹ «Para os que entendem que a união iberica é um facto providencial e inevitavel, determinado por causas geographicas, economicas e politicas, que nenhuma resistencia poderá impedir no futuro, a aurora da revolção concorre para entrever mais proximamente a aurora do federalismo iberico. Dir-se-ha d'ora ávante tudo o que a obcecação inspirar em detrimento do iberismo, mas não se ha-de poder dizer que a Hespanha não é digna de se associar aos nossos destinos, pela fereza e instinctos sanguinarios de seus filhos» (Cf. *Ibidem*, n.º 191, 24 de Agosto de 1854).

⁴⁰ *Ibidem*.

No fim do mês, apresentando a liberdade como seu ideal, um artigo defendia a criação da liga económica de Portugal e Espanha por meio da união das alfândegas dos dois países; tal solução afigurava-se-lhe o único meio «verdadeiramente grande de levantar do abatimento a nossa caduca e quase desvanecida individualidade nacional»⁴¹.

Após dois artigos, um de 28 de Setembro e outro de 9 de Outubro⁴², que elogiavam as excelências políticas do federalismo ibérico, surgiu um outro em 24 de Novembro que tratava as virtualidades da união sob os pontos de vista económico, social e intelectual. Postulava a formação de um tratado postal «sobre bases generosas e liberaes», o estabelecimento de um sistema telegráfico que ligasse Lisboa a Madrid e ao resto da Europa, a abolição de passaportes, e ainda a criação prioritária de uma rede de vias de comunicação que deviam atravessar a fronteira e ser reguladas por tratados. Quanto ao incremento das relações intelectuais, preconizava a celebração de um tratado de propriedade literária e artística, a criação de cadeiras de português em Espanha e de espanhol em Portugal, e o estabelecimento de um instituto agrícola em Badajoz. Do ponto de vista do fomento comercial e industrial, propunha a adopção de um sistema uniforme de medidas, pesos e moeda, a assinatura de um tratado de navegação com reciprocidade das bandeiras, e a uniformidade de pautas pela via da união alfandegária. Como corolário desta série de reformas, advogava a celebração de um tratado de aliança ofensiva e defensiva⁴³.

Mas a partir de Outubro de 1855, à semelhança de outros periódicos portugueses, o *Nacional* multiplicou os seus lamentos e protestos pelo recrudescimento da violência em Espanha, vituperando especialmente os fusilamentos, cuja prática dizia repugnar a civilização do século XIX. Esta atitude prolongou-se pelo ano seguinte e prosseguiu redobrada em 1857, criticando-se a veia de sangue de novo aberta em Espanha, onde o absolutismo campeava já sem máscara.

Nesta conjuntura, o discurso apologético da liga comercial peninsular perdeu vigor, mas então este periódico que dizia defender o progresso material e os melhoramentos públicos, empenhava-se entusiasticamente na cruzada ferroviária nos anos 1857-58. Acompanhou a par e passo o processo de negociações e estudos sobre o caminho de ferro Porto/Vigo (nomeadamente as diligências efectuadas pelo conde de Reus e o irmão do conde de Vigo) e defendeu incondicionalmente a construção desta linha. Saliente-se que nesta matéria não afinou pelo tom da maioria dos

⁴¹ *Ibidem*, n.º 196, 30 de Agosto de 1854.

⁴² *Ibidem*, números 221 e 230, respectivamente.

⁴³ *Ibidem*, n.º 269, 24 de Novembro de 1854.

periódicos portuenses que receavam a perda de importância comercial e portuária da sua cidade. Assim, o *Nacional* foi-se colando às iniciativas da Regeneração e do fontismo, alinou com a *Revolução de Setembro* de Rodrigues Sampaio, deixando para trás a apologia da liga alfandegária e comercial peninsular que até 1855 tão denodadamente defendia, em consonância com aspirações federalistas ibéricas.

Também a *Verdade*, periódico portuense de inspiração democrático-republicana, deixou um testemunho das preocupações que grassavam em Portugal sobre a evolução política espanhola, mas fiel ao programa editorial que privilegiava as questões económicas e a situação das classes trabalhadoras, patenteou a vontade de ver os dois países unidos por vínculos de ordem económico-cultural, como se essa fosse a condição de plena liberalização da península:

«Se o povo hespanhol se desenganasse... se os partidos politicos alli depozessem o fanatismo que ainda os obumbra!... Procuremos ambos os povos com incessante solitudine unir-nos pelo wagon, pelo melhoramento da producção, pela conveniente facilidade das trocas, pelas relações litterarias e scientificas, pela similhaça da educação popular; que então se converterão ambos os povos peninsulares em povos praticamente liberaes e identificados ambos pelos costumes e pela civilisação. Só então virá o municipio e outras instituições como ellas podem e devem ser»⁴⁴.

Outros periódicos, pese embora reconhecessem a necessidade de uma reforma comercial e a concertação económica entre os dois países, usaram de muita precaução no discurso que adoptaram e nas medidas que preconizaram. A *Concórdia*, no artigo intitulado *Tratado de União de Alfandegas*, advogou a máxima prudência, considerando que o assunto teria de ser profusamente discutido e ponderado⁴⁵.

O *Comércio*, em Agosto de 1854, mostrava-se céptico em relação ao boato, veiculado pela imprensa espanhola, sobre as eventuais instruções do governo português ao seu embaixador em Madrid para entabular um acordo de reciprocidade de alfândegas. Sem questionar a necessidade de tal acordo, remetia a sua negociação para um momento mais oportuno, já que a Espanha se encontrava em pleno período revolucionário. Tendo em linha de conta que o assunto era tão importante e implicava um tão grande número de considerações, tal tratado só se poderia produzir numa época de paz e serenidade⁴⁶.

⁴⁴ *A Verdade*, Porto, n.º 329, 20 de Outubro de 1856, p. 1.

⁴⁵ *A Concórdia*, Porto, n.º 252, 4 de Novembro de 1854.

⁴⁶ *O Commercio*, Porto, n.º 37, 28 de Agosto de 1854.

Esta temática foi retomada no artigo *União Commercial* que apresentava a federação política de Portugal e Espanha como uma ideia grandiosa mas ao momento irrealizável⁴⁷. Já a aproximação económica era recomendada com premência:

«Mas a união commercial dos dous povos é não só possível, é muito necessaria, util, e importante, e é de mais retroactivo e inconveniente que se não faça. Vivamos independentes mas vivamos amigos, e aproveitemos o bello solo que a natureza por nós ambos repartiu, mas que só os esforços de ambos podem levar ao verdadeiro ponto de grandesa.

(...) Despida de todas as aspirações, isolada como um grande principio economico, regulador das mutuas vantagens que os dous povos podem dar se, desafrontada das ambições que possam olhal-a como um meio de adquirir o poder, a União Commercial de Portugal á Hespanha longe de ter obstaculos invenciveis, offerece tão pronunciados proveitos que não pode ella fugir por muito tempo á consideração dos Estadistas dos dous reinos, que para acompanhar a epocha e collocar-se em harmonia com os interesses materiaes que nas duas nações se vão levantando, é força que quanto antes a meditem para realisar-a»⁴⁸.

Para esta «revolução pacifica» que poderia abrir um «futuro de prosperidades» propunha um estudo sério e ponderado, sem contudo adiantar mais nada quanto aos trâmites processuais, matérias a privilegiar ou reformas concretas a realizar. Um destes assuntos é abordado no artigo *Correspondencia para Hespanha*, de Junho do ano seguinte, e tratava da convenção postal com Espanha⁴⁹.

A reacção deste periódico aos projectos da linha Porto/Vigo e consequente criação de uma companhia nos dois países foi bem menos entusiástica do que a do *Nacional*. Lembrou o mau estado da doca da barra do Porto e da inexistência de um abrigo artificial, situação que o subalternizava em relação ao porto de Vigo pelo que preferia ver os dinheiros portuenses investidos nos melhoramentos portuários de Leixões. Só se dificuldades insuperáveis viessem a tolher a realização da doca, apoiaria este periódico a construção da linha férrea do Minho com ligação a Vigo⁵⁰. Esta temática tomou aliás importantes proporções nas páginas

⁴⁷ «Quando as idéas velhas tiverem de todo desaparecido, quando o principio democratico tiver de todo supplantado o da realeza de qualquer modo constituida, então será consequencia inevitavel a separação dos antigos reinos de Hespanha em outros tantos povos ligados com o de Portugal pelo principio federativo. Até lá, se lá se chegar, a união politica de Hespanha a Portugal não entra, quanto a nós nas raiais da probabilidade» (Cf. *Ibidem*, n.º 77, 29 de Novembro de 1854).

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Ibidem*, n.º 130, 6 de Junho de 1855.

⁵⁰ *O Commercio do Porto*, n.º 113, 20 de Maio de 1857.

do *Comércio*, ao longo do segundo semestre de 1857 e de todo o ano seguinte; além dos vários artigos de opinião e notícias sobre o assunto, transcreveu e comentou textos de periódicos espanhóis especializados, como a *Gaceta de los Caminos de Hierro* e *El Porvenir Hispano-Lusitano*, e envolveu-se ainda numa polémica com o *Jornal do Comércio* que o acusava de manter uma posição negativamente regionalista, que exacerbava a questão da barra do Porto e se opunha ao caminho-de-ferro.

Mas o *Comércio do Porto* (adoptara este título desde o 1.º dia de 1856) não patenteou qualquer postura de desconfiança em relação às inovações ou projectos que envolvessem a vizinha Espanha. Em Maio de 1859, um artigo intitulado *Aliança entre Portugal e a Hespanha*, reflectiu sobre a necessidade de um pacto de estratégia ofensiva e defensiva entre os dois países, tendo em vista a conjuntura política europeia e as perspectivas de guerra eminente, apresentando-o como forma de manutenção das respectivas independências nacionais⁵¹. Em Agosto, um texto com o título *Convenio Postal entre Portugal e Hespanha*, revelou o plano em sete artigos elaborado pela Sociedade Económica de Madrid para um projecto de convenção postal apresentado ao seu governo, e teceu algumas considerações sobre a oportunidade de reaproximação económica e ferroviária dos dois países⁵².

⁵¹ «A península é fraca e desconsiderada, porque não está unida, e aliada. Conservemos embora a nossa autonomia de nação independente, mas sejamos fortes no exterior, e respeitados pelas outras nações.

A ocasião é favorável. A nossa causa é a da península. Os nossos interesses são homogêneos. O perigo é o mesmo para os dois países. Evitemos-o ambos. Aos governos de ambas as nações cabe este imperioso dever» (Cf. *Ibidem*, n.º 106, 12 de Maio de 1859).

⁵² «Os dous povos irmãos da Península, vinculados pelas relações do passado, e nascidos no mesmo berço, e sob os esplendidos horisontes do mesmo ceu, caminham um para o outro a passos largos, e tendem a aproximar-se por todos os meios, que a civilização moderna põe ao serviço das grandes ideias d'este seculo. A politica cede o passo aos serenos e remansados progressos do viver material das nações, e as barreiras levantadas pela mão dos seculos, e cimentadas com o sangue de repetidas e porfiosas luctas internacionais, obliteram-se lentamente diante dos grandes melhoramentos da epocha, e do rapido desenvolvimento do progresso economico dos nossos tempos.

(...) A sua união politica será ainda por muito tempo um problema de impossivel solução. A sua confederação economica é já hoje uma fervorosa aspiração de espiritos ilustrados, e uma tendencia commum dos dous povos peninsulares. Depois de muitas repugnancias, e reiterados embaraços, parece que vae finalmente construir-se o caminho de ferro internacional, que nos ha-de ligar pela fronteira do sul ao visinho reino, aproximar-nos a passos rapidos dos nossos irmãos da península. Esta barreira vae cahir. Os dous povos vão dar as mãos atravez das suas fronteiras e, a alguns annos de distancia ninguem poderá dizer qual será o futuro regimem economico e social das duas nações» (Cf. *Ibidem*, n.º 198, 25 de Agosto de 1859).

Da polémica nacional sobre os caminhos de ferro e a invasão espanhola, que concitou a atenção da imprensa periódica, também participou este diário portuense, tentando subalternizar a especulação sobre tal ameaça face às benesses da regeneração económica e material⁵³. Neste contexto recomendou o livro de Villiaumé, *A Espanha e os seus Caminhos de Ferro*, que contestava a possibilidade de Portugal ser anexado à potência vizinha «pela razão muito plausível de que os portugueses a não querem»⁵⁴. Em 1866, tratando dos *Caminhos de ferro de Lisboa a Madrid*, louvou a ligação das duas capitais, a qual encarava como garantia de engrandecimento mútuo e apelidava de «união racional»⁵⁵.

O ano de 1861 assistiu a um crescendo especulativo sobre o tema do iberismo, o que não deixou de afectar as reflexões sobre a união económica dos dois países. Com o título *O Iberismo e os Interesses Economicos de Portugal e da Hespanha*, o *Comércio* publicou um artigo que objectivamente desmontava a comum identificação de união económica com união política, defendendo que a propaganda do iberismo operava como poderoso obstáculo à concertação dos interesses materiais dos dois países:

«A doutrina iberica, que se inculca como laço de união entre Portugal e a Hespanha, é, quanto a nós, a causa fatal que mais póde prolongar, em prejuizo de ambos os povos, a situação de isolamento commercial, em que permanece qualquer d'elles relativamente ao outro»⁵⁶.

Este prejuízo era contabilizado na área dos interesses comerciais e económicos já que, se tal obstáculo fosse removido, se daria o incremento da riqueza de ambos os países, pela permuta dos seus produtos, pelo encurtamento das distâncias e pelo aproveitamento dos portos melhores apetrechados. Advogava então que tal ambiguidade devia ser desfeita, não devendo mais alguma linha ser escrita por portugueses ou espanhóis na defesa do iberismo, com vista a ser alcançado o progresso nos dois países.

A defesa da ideia de associação comercial plurinacional não abandonou o espírito dos responsáveis do *Comércio do Porto*; em Dezembro do ano seguinte, um artigo intitulado *Zollverein*, explicava ao público português o processo de formação da liga das alfândegas alemãs, desde as origens à consolidação⁵⁷.

⁵³ Veja-se a este propósito o artigo *Independencia Nacional*, inserto no n.º 98, de 30 de Abril de 1860.

⁵⁴ *O Commercio do Porto*, n.º 52, 5 de Março de 1861, p. 2.

⁵⁵ *Ibidem*, n.º 277, 27 de Novembro de 1866, p. 1.

⁵⁶ *Ibidem*, n.º 174, 3 de Agosto de 1861.

⁵⁷ *Ibidem*, n.º 300, 26 de Dezembro de 1862.

A defesa cabal e inequívoca do modelo alemão para a Península Ibérica regressou às páginas deste aríete do progresso comercial, em Fevereiro de 1863, ano em que recrudesceram as exposições sobre comércio, finanças e economia em Espanha. O artigo *Liga de Alfandegas entre Portugal e Hespanha. Estudos Previos*, considerava que só uma liga peninsular poderia evitar os inconvenientes recíprocos decorrentes dos desajustamentos entre os direitos fixados nas pautas dos dois países. E mais uma vez fazia a separação das águas, esclarecendo que a associação económica não implicava qualquer aproximação política de pendor iberista⁵⁸.

Como atrás se mencionou, o *Comércio do Porto* foi um dos periódicos portugueses que fez eco de um jornal de Vigo, de nome *El Porvenir Hispano-Lusitano*, que se publicou entre Abril e Agosto de 1858, com o objectivo público e confessado de contribuir para o processo de relançamento das duas nações ibéricas no contexto europeu. Segundo os seus responsáveis, esta contribuição poderia materializar-se através da criação de múltiplos núcleos de acção regional, pelo que pretendiam promover a revitalização do eixo Porto/Vigo. Era sua motivação específica associar-se aquilo que denominava de cruzada do bem comum, isto é, ao projecto de instalação de vários troços de via férrea que, uma vez disseminados pela península unindo a Galiza à Andaluzia, através do território de Portugal, recolocariam as nações ibéricas em situação de igualdade, senão mesmo de superioridade, entre os países europeus de primeira grandeza. A esta crença ilimitada no poder regenerador dos caminhos de ferro apresentados como a mola propulsora de toda a actividade económica porque promotora do comércio e fomentadora das indústrias, os responsáveis da revista aliaram um outro projecto, o da união mercantil da península. Estas duas realizações corporizariam a condição *sine qua non* a um progressivo e ininterrupto crescendo de progresso material, ascensão essa comparada à mística escada de Job. Esta publicação nasceu pois para providenciar apoio de rectaguarda a um projecto concreto cuja discussão já se desenrolava nos gabinetes do poder, e cujos estudos preparatórios chegavam às suas conclusões finais,

⁵⁸ «A questão das nacionalidades consideramol-a absolutamente separada da liga das alfandegas, e o *Zollverein* é a demonstração mais eloquente que as duas ideias são distinctas.

Somos anti-ibericos e mais de uma vez temos dado testemunho publico do nosso modo de pensar a este respeito. Se pugnamos para que se estudem e preparem os elementos, a fim de se realizar uma liga de alfandegas entre as duas nações, é porque não vemos n'esse facto nenhuma invasão das ideias politicas sobre as ideias economicas» (Cf. *Ibidem*, n.º 45, 25 de Fevereiro de 1863).

isto é, o caminho de ferro do Porto a Vigo. À data da publicação do 1.º número, 10 de Abril, o general Prim, considerado o principal motor e mentor das linhas férreas na Península, e particularmente as que atravessavam fronteiras, estadiava em Vigo, onde permanecia aliás, desde 28 de Março, encontrando-se de partida para Portugal, com o fim de solicitar do governo de Lisboa a construção da linha férrea que poria em comunicação as cidades de Vigo e Porto. Esta delegação, que integrava além de engenheiros especializados, o próprio director do *Porvenir Hispano-Lusitano* — Francisco Tenreyro y Montenegro —, seguiria do Porto para Lisboa, e daí para Paris, Madrid e Barcelona, locais onde a diplomacia do conde de Reus jogava alguns trunfos.

A interacção com as entidades portuguesas era absolutamente indispensável à prossecução do projecto espanhol que visava a ligação de Vigo a Sevilha através de quatro etapas fundamentais, a saber, Sevilha a Badajoz, Badajoz a Lisboa, Lisboa ao Porto e, finalmente, Porto a Vigo.

Mas se os responsáveis do *Porvenir Hispano-Lusitano* defendiam sem restrições a construção do caminho de ferro do Minho, considerando-o a premissa de engrandecimento de Portugal e Espanha, esta realização confrontava-se com resistências várias, nomeadamente o *lobby* do Porto, representado pela Associação Comercial, entidades municipais e grande parte da imprensa, os quais chamavam a atenção para a necessidade prévia de obras de remodelação da barra do Douro, como medida de prevenção contra a iminente perda do vigor comercial e portuário da sua cidade. A «cabala portuense»⁵⁹, como lhe chamava D. Pedro V, que via no caminho de ferro do norte um eixo vivificador do comércio interno, alertava para a possibilidade da secundarização do seu porto em benefício dos de Lisboa e Vigo, insistindo na imagem de marca de produtos tradicionalmente transaccionados pelo porto da segunda cidade do país. Dizia a este respeito o *Clamor Público*:

«O valor do vindo do Douro não reside nas suas qualidades intrinsecas; só lhe vem da sua passagem pela Barra do Porto. Sempre seria suspeito ao paladar britânico se embarcasse por Vigo ou pela Figueira»⁶⁰.

Em tempos de mitificação da acção civilizadora do caminho de ferro num quadro de impulso regenerador, a imprensa portuenses teve consciência da posição incómoda que adoptara ao patentear os seus receios relativamente ao projecto da ligação ferroviária da sua cidade com

⁵⁹ QUEIRÓS, Francisco Fortunato — *D. Pedro V e o Seu Pensamento Político. Cartas ao Marquez de Loulé*, vol. 2, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1974, p. 141 e seguintes.

⁶⁰ *Clamor Público*, Porto, n.º 274, 14 de Setembro de 1857.

o excelente porto galego. Essa tomada de posição acarretou-lhe alguma animadversão mas não estava completamente sózinha nesta posição. O *Conimbricense* solidarizou-se com os interesses da capital do norte, mas aduziu outros argumentos tendentes a adiar a construção dessa via. Primeiro, considerava que ela se ligaria à realização de um tratado sobre tarifas alfandegárias e navegação do Douro, pelo que teria que ser negociado pelos dois governos e não pelos comissários de Prim e o governo português. Segundo, insistia que essa via não devia ser acordada ou concedida antes da negociação completa da linha do leste⁶¹. Apesar de estar ciente das opiniões favoráveis à construção do troço ferroviário do norte manifestadas pela imprensa minhota, o periódico de Joaquim Martins de Carvalho opinou que a linha de Vigo era então «inopportuna e altamente perigosa para os interesses deste paiz», já que além de perniciosa aos interesses económicos do Porto, embaraçava a negociação da linha do leste com o governo espanhol, além de que o tesouro português não poderia comportar a «despeza incalculavel» proveniente da construção simultânea das três linhas, a do norte, a de leste, e a linha Porto/Lisboa:

«Temos para nós que só esta circunstancia bastará para afastar para tempos mais remotos esse projecto do conde de Reus, em que não vemos interesse algum, e pelo contrario o prejuizo mais palpitante para todo o comercio do Porto e para a generalidade da Nação»⁶².

Como seria de esperar, as localidades do noroeste adoptaram o ideal da integração internacional através da ferrovia, e encaravam essa inovação tecnológica como a salvação da sua região; o periódico de Valença, *A Razão*, ao longo do segundo semestre de 1857 e primeiros meses do ano seguinte, advogou com veemência a implantação de tal melhoria:

«O caminho de ferro do Norte não podia nem devia parar na cidade do Porto, mas sim cortar a rica, e populosa provincia do Minho pondo-nos em contacto com o caminho de ferro do Norte da nação vizinha, que do excelente porto de Vigo, um dos melhores do mundo, vai fazer-se em direcção a Madrid pondo-nos por conseguinte em communicação com toda a Europa»⁶³.

Os argumentos deste periódico incorporavam-se na cruzada da civilização materializada pela via férrea, minimizando os seus aspectos pontualmente menos positivos, como atesta a seguinte passagem:

⁶¹ *O Conimbricense*, n.º 366, 28 de Julho de 1857, p. 1.

⁶² *Ibidem*, n.º 374, 25 de Agosto de 1857, p. 1-2.

⁶³ *A Razão*, Valença, 3.º Ano, n.º 405, 17 de Agosto de 1857.

«A humanidade, a nação é o tudo; um prejuízo passageiro ou o inconveniente d'uma villa ou d'uma cidade é nada para taes calculos. Attende-se ao maior bem do maior numero: nada mais, e nada menos.

Faça-se o caminho de ferro do Porto a Valença e Vigo, e veremos em breve como por encanto crescerem e melhorarem-se as povoações por onde passar aquelle vehiculo acelerado da civilização moderna, promovedor conhecido de todos os melhoramentos»⁶⁴.

É pois numa conjuntura de expectativa que por portaria de 8 de Setembro de 1857 e após cinco anos de promessas por parte do governo regenerador, o ministério das obras públicas autorizou a formação dos estudos necessários com vista à construcção do caminho de ferro do Norte, sendo nomeado chefe desta comissão o engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar. Em 1862, a *Voz do Minho* congratulava-se com a construcção desta linha que, a seu ver, permitia a Portugal estender-se para norte, quase adquirindo uma nova província:

«Continue-se, pois, a linha ferrea do Porto a Valença, e acabe-se com os passaportes entre os dois paizes, e o governo verá o grandissimo proveito que ha-de tirar da união das duas provincias da Galiza e Minho, já tam unidas pelas relações commerciaes que todos os dias crescem entre ambas»⁶⁵.

Também a *Aurora do Lima*, de Viana do Castelo, pugnou pela construcção dessa ferrovia, considerando-a prioritária em relação aos troços Porto/Lisboa e Porto/Santarém, coadjuvando a sua argumentação com a transcrição de artigos do *Porvenir* e do *Jornal do Comércio*⁶⁶.

Periódicos de outras regiões auxiliaram os minhotos na cruzada do caminho de ferro; o *Viriato* foi um deles, alertando que se o tesouro comportava a despesa não se devia perder a oportunidade, já que as razões que recomendavam a construcção da linha do leste, também recomendavam a linha do Norte⁶⁷.

Mas foi o *Futuro*, fundado por Elias Garcia em 1858, o periódico português que mais publicitou os conteúdos do *Porvenir Hispano-Lusitano*. Noticiou constantemente a evolução das negociações do conde de Reus e sua equipa, reproduziu muitos dos seus textos, veiculou, enfim, a publicidade do projecto do caminho-de-ferro Porto/Vigo.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ *A Voz do Minho*, Valença, n.º 1093, 12 de Agosto de 1862, p. 1. Este periódico foi o continuador da *Razão*.

⁶⁶ *Aurora do Lima*, Viana do Castelo, n.º 407, n.º 411 e n.º 474, de 6 e 15 de Setembro de 1858, e 16 de Fevereiro de 1859, respectivamente.

⁶⁷ *O Viriato*, Viseu, n.º 253, 1 de Setembro de 1856, p. 1.

O *Futuro* esteve sempre alerta no tocante às questões peninsulares como o demonstra a sua leitura atenta de outros periódicos espanhóis, como *El Miño* e *La Iberia*, e a transcrição das sete reformas fundamentais do convénio postal hispano-português, propostas pela Sociedade de Economia Madrilense ao governo espanhol, inspiradas no projecto de Marcoartú⁶⁸.

Sobre a temática da concertação económica peninsular, manifestaram-se ainda outros periódicos portuenses, nomeadamente em 1854, quando se multiplicavam os rumores sobre a possibilidade de assinatura do tratado de união das alfândegas. Curiosamente, um artigo de fundo do *Portugal*, folha legitimista da responsabilidade de Fernando Jácome, corroborou os princípios defendidos no texto *União Commercial* publicado no dia anterior, no *Comércio do Porto*, advogando o estabelecimento de relações económicas com a Espanha, sem medo que estas estorvassem a independência política⁶⁹.

O Porto e Carta estampou nas suas páginas a defesa desta causa pela voz do seu principal redactor, Ponce Leão, num artigo de 1859 intitulado *A Liga das Alfandegas Peninsulares*. A liberdade económica era aqui posta em pé de igualdade com a liberdade política, apresentando-se a cooperação económica entre estados como uma ideia moderna, marco de aperfeiçoamento da civilização e sinal de rejuvenescimento das sociedades:

«A ideia da união das alfandegas entre Portugal e a Hespanha é um principio que saudamos com entusiasmo. É a sciencia economica que nos leva a essa exaltação do espirito que não pode deixar de se comprazer no projecto d'uma grande obra»⁷⁰.

Compreende-se assim a prolixa lista de vantagens que apresentava como decorrente dessa grande obra:

«Pela união das alfandegas os productos d'ambos os paizes tem egual protecção e egual onus.

Ambos constituirão o mesmo paiz neste ponto, o commercio interno será mais livre, a sociabilidade entre as duas familias estreitar-se-ha, e uma das grandes fontes de riqueza nacional correrá igualmente por ambos os povos, fertilisando-os. A união das alfandegas alludida é um bello principio de attracção, uma lei equitativa, uma necessidade da epocha, e um axioma de economia politica.

⁶⁸ *O Futuro*, Lisboa, n.º 413, 21 de Agosto de 1859.

⁶⁹ *O Portugal*, Porto, n.º 617 (4.º ano), 30 de Novembro de 1854.

⁷⁰ *O Porto e Carta*, Porto, n.º 242, 25 de Outubro de 1859.

É ella um magnifico instrumento com que se ha-de operar a maior celeridade nas transacções d'ambos os povos, a mais justa estabilidade nos contractos commerciaes d'ambas as familias. É ella uma garantia de ordem, uma lei que vem cortar enormes anomalias que ahi tem sido condemnadas do alto da imprensa: é ella a fusão da legislação economica que socialisará ambos os paizes, destruindo assim as peias que a antipathia tem formado entre elles, peias mais oriundas de falsas ideias, do que de naturaes inclinações»⁷¹.

O *Jornal da Associação Industrial do Porto* divulgou o ideal ibérico na sua dupla vertente política e económica, traduzindo em 1855, na sua secção de «Economia Industrial», a versão integral dos *Estatutos da Liga Hispano-Lusitana*⁷², recentemente fundada por Facundo Infante, presidente das cortes constituintes⁷³.

De entre os periódicos portuenses, o *Oriente* foi o que mais intensamente defendeu a associação industrial peninsular. Em 1859, um artigo de primeira página chamava a atenção para a desconfiança que Portugal deveria manter em relação à Inglaterra e França, devendo apoiar-se na aliança com Espanha, a única que poderia firmar a independência nacional e grangear-lhe representação europeia, especificando da seguinte forma o teor desse entendimento:

«Não se tracta da fusão dos governos nem da centralisação administrativa. O sentimento geral que se manifesta, a propaganda que se tenta, é pela alliança commercial, industrial, litteraria, fomentada por meio das communicações faceis, pelo estudo das riquezas dos dois paizes, pela comparação dos seus meios productivos. Que são os governos, quando a sociedade se desenvolve por si, trabalha, e se abastece de tudo o que necessita, observando os principios da liberdade, as leis da protecção mutua e o respeito pelos interesses legitimos?»⁷⁴

Segundo este texto, as resistências ao entendimento peninsular seriam anuladas através da fórmula mágica do progresso material:

«O industrialismo de hoje, o movimento commercial, a avidéz dos caminhos de ferro, que nos transportam commoda e economicamente,

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² *Jornal da Associação Industrial Portuense*, Porto, n.º 14, 15 de Fevereiro de 1855, p. 217-218.

⁷³ *Estatutos de la Liga Hispano-Lusitana*, Madrid, Imprensa de Luis Garcia, 1855, 7 p. Estavam divididos em cinco capítulos que tratavam, respectivamente do objecto, formação e meios da sociedade; da organização; da direcção; das sessões; dos deveres e obrigações recíprocas da liga e dos seus associados.

⁷⁴ *O Oriente*, Porto, n.º 39, 28 de Fevereiro de 1859.

dispara esses obstaculos, filhos de preconceitos e de interesses mal baseados»⁷⁵.

O país vizinho era então apresentado como um exemplo de rápido e recente desenvolvimento material, mas também como uma nação que amenizara o seu carácter e costumes, tentando dissipar assim um dos preconceitos que estava na base da aversão multissecular, e corporizava um dos argumentos fundamentais da propaganda anti-castelhana:

«Ninguém duvidará que a Hespanha tem feito muito progresso na administração, na instrução, e no desenvolvimento da sua industria. Alguns defeitos inherentes aos costumes e educação dos seus habitantes, vão desaparecendo: as suas relações sociaes são menos rudes e o seu commercio com os portuguezes torna-se cada vez mais facil e intimo»⁷⁶.

Nesta conformidade, explicavam-se as condições de emergência da nova associação, as suas características e objectivos:

«A Associação Industrial Peninsular, que agora começa em seus trabalhos, composta d'individuos que se interessam pelo progresso das coisas da Peninsula, associação que deve ter as suas correspondentes em Hespanha, que não se envolve em negocios politicos nem em questões governamentaes, será a expressão d'esse pensamento, que a muitos suscitou a nossa humilhação na questão da *Carlos e Jorge*.

(...) A Associação Industrial Portuense tentará como primeira obra, uma exposição periodica de productos de ambos os paizes. Ha muito tempo que a Peninsula deveria compulsar a sua produção antes de hir apresentar-se nas exposições estrangeiras. A exposição peninular servirá de thermometro para avaliarmos as nossas principais produções, as que nos convem alimentar, a capacidade dos nossos artistas, e será o preludio para acelerar as communicações que hão de ligar os dois paizes»⁷⁷.

Três dias depois, um artigo vituperava novamente a política ardilosa da Inglaterra e da França, que acusava responsável da própria separação e desentendimento dos dois povos da Península, e insistia na aliança económica peninsular, acrescentando-lhe alguns elementos:

«Portugal e Hespanha diligençeiem pôr um prégo bem seguro na roda de tamanho absurdo, que os tem damnificado a ambos em grandissima escalla. Não o consintam mais, por que serviriam só interesses estranhos, que a diplomacia e até propagandas com apparencias populares tentam ainda continuar.

⁷⁵ *Ibidem.*

⁷⁶ *Ibidem.*

⁷⁷ *Ibidem.*

É urgente aos dois povos peninsulares, estreitarem-se pelas diversas relações economicas. Convem começar pela construcção das linhas internacionaes, ao sul e norte de Portugal, pelos pontos de mais interesse commum. A imprensa dos dois paizes provoca o espirito publico e solicita os respectivos governos para tão grande empreza. As exposições industriaes peninsulares periodicas, serão tambem um meio efficaz d'estudo mutuo e conductor de ideias proficuas aos interesses da peninsula. Será este um dos trabalhos preliminares da nova Associação Industrial Peninsular. Já se deu conta d'este projecto em um dos números passados do *Oriente*. O pensamento da alliança economica deverá secundal-o uma liga das alfandegas dos dois povos, em protecção mutua da sua producção e commercio.

Animos esclarecidos e dedicados diligencieiam evidenciar esta verdade por toda a peninsula. No bom senso popular ha de imprimir-se a convicção dos seus verdadeiros interesses. O estudo e conhecimento mutuo da sciencia e litteratura, da producção e riqueza dos dois paizes, sem duvida testemunhará que as suas forças, pelo desenvolvimento progressivo das relações economicas, serão respeitaveis e respeitadas.

E esta certeza dará em resultante uma natural alliança politica de maxima vantagem para a dignidade e os interesses dos dois povos peninsulares. A peninsula será forte»⁷⁸.

Para levar a cabo esta empresa, contava o autor do artigo com o «solicito apostollado» da imprensa, e com todos os veículos de propaganda escrita, pelo que elogiava uma obra escrita em Paris por um talentoso escritor portugûes e ali publicada pela Sociedade Ibérica, e da qual diz ter o mérito de «fazer familiares ao mundo as nossas coisas e os nossos homens eminentes»; tratava-se claramente do 1.º tomo da obra *Les contemporains portugais, espagnols et brésiliens*, que Teixeira de Vasconcelos denominou *Le Portugal et la Maison de Bragançe*⁷⁹.

O empenho do *Oriente de Trás-os-Montes* no debate sobre a concertação económica peninsular não esmoreceu. Prefaciando um excerto do discurso de Romero Ortiz apresentado ao congresso espanhol, e aqui reproduzido na língua original, o articulista que assinava com as iniciais G. P. advogava a aliança ibérica:

«Não se trata da fusão politica, que os portuguezes não podemos querer. Defende-se como altamente vantajosa para o futuro de ambas as nações peninsulares, a união industrial em que possa firmar-se uma alliança politica, com unidade de pensamento e de interesses, que torne

⁷⁸ *Ibidem*, n.º 41, 3 de Março de 1859.

⁷⁹ Paris, 1859.

a península robusta no interior e mais respeitavel e respeitada no exterior»⁸⁰.

Insistindo no jugo do despotismo francês igualmente sentido em Portugal e Espanha, e outras «maliciosas influencias estrangeiras» que haviam cavado valas entre os dois países e inculcido um «ódio injustificavel e um pasmoso desconhecimento mutuo», propunha uma união económica que reputava inadmiável:

«Similhante mal deve acabar de prompto. A independencia d'ambas as nações firma-se na sua unidade economica d'onde derive uma justa alliança politica. Com a união ellas hão de conseguir nos conselhos e na politica da Europa a consideração que lhes é devida. É pois louvavel, a precedencia que os governos dos dous paizes vam dar à linha ferrea internacional»⁸¹.

A proposta de Romero Ortiz para a qual o jornalista do *Oriente de Trás-os Montes* pedia a «justa reciprocidade» por parte do governo português, assentava tão somente em quatro parágrafos de índole cultural e administrativa, almejando a reciprocidade de direitos civis na Península: a possibilidade dos espanhóis residentes em Portugal receberem as suas pensões provenientes do tesouro público; a possibilidade de jovens portugueses poderem seguir carreiras literárias em Espanha; a possibilidade de médicos portugueses exercerem a sua actividade profissional no país vizinho; a possibilidade de portugueses se candidatarem a cátedras vacantes nas universidades espanholas⁸².

Desde a primeira hora, o *Jornal do Povo* revelou uma visão que privilegiava o enfoque económico da realidade, bem patente no seu editorial⁸³. Não admira pois que o periódico fundado por António Rodri-

⁸⁰ *O Oriente de Trás-os-Montes*, Porto, n.º 4, 7 de Abril de 1859. Refira-se que a mudança do nome do periódico ocorreu em 4 de Abril de 1859, recomeçando então a publicação com o n.º 1.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² Um periódico da capital, *A Opinião*, asseverava então que corria em Madrid o rumor de não haver impedimento à aprovação do projecto de lei de Romero Ortiz nas cortes espanholas, principalmente após a proposta de Mendes Leal no parlamento português, encontrando-se o assunto a ser estudado por comissão própria, com vista à discussão a marcar pelo Ministro do Fomento (Cf. *A Opinião*, Lisboa, n.º 726, 1 de Junho de 1859).

⁸³ «Hoje todas as grandes questões politicas se resumem e definem n'um grande problema economico. A missão politica da imprensa está terminada(...). Resta portanto a questão economica. Essa é a primeira e mais substancial devisa da ardua e trabalhosa missão, que na imprensa nos propomos desempenhar. (...) O nosso pensamento é pois mais economico do que politico. Não pertencemos a nenhum partido; pertencemos a uma eschola de ideias economicas livres, francas e generosas» (Cf. *Jornal do Porto*, Porto, n.º 1, 1 de Março de 1859).

gues da Cruz Coutinho e José Barbosa Leão⁸⁴, tendo este assumido também as funções de director e redactor principal, ao lado de José Luciano de Castro, tenha tratado a questão económica numa perspetivação peninsular.

Ao longo do primeiro mês de vida, este periódico chamou a atenção para *A Crise Commercial do Porto*, causada sobretudo pela crise dos vinhos do Alto Douro para os quais reclamava liberdade de comércio, tendo em vista a concorrência desleal motivada pelo contrabando de vinhos e aguardentes de Espanha⁸⁵; analisou detalhadamente *O Contrabando*, considerando este flagelo económico uma questão de premente actualidade⁸⁶; e estudou especificamente o *Commercio entre Portugal e Hespanha*, denunciando o «desapoderado contrabando» como o elemento viciador de todo o processo, lesivo dos interesses da indústria nacional e das receitas do tesouro⁸⁷. Defendia este texto que as causas dessa corrupção organizada radicavam nos defeitos da legislação fiscal portuguesa e espanhola, no desleixo e incúria da fiscalização das alfândegas, e na conservação de certos monopólios quer em Portugal, quer em Espanha. A solução para todos os prejuízos que estimava incalculáveis, estaria na união das alfândegas dos dois países.

Três dias depois este assunto foi mais extensamente tratado no artigo *Liga de Alfandegas entre Portugal e a Hispanha* o qual apresentava a união aduaneira como o único meio capaz de acabar com as despesas de fiscalização e de fazer prosperar as receitas nacionais⁸⁸. Depois de citar casos em que essa velha ideia frutificara (Alemanha, Inglaterra e Irlanda, Rússia e Polónia), o autor deteve-se a enunciar as suas vantagens: conhecimento e estima dos povos; desenvolvimento industrial estimulado pela concorrência leal; crescimento dos mercados; desenvolvimento das trocas; dissolução de rivalidades internacionais; economia nas despesas de fiscalização; aumento das receitas do tesouro; eliminação da concorrência clandestina. Os meios de pôr esta reforma em prática não foram negligenciados; o autor colocava a hipótese de repartição do produto dos direitos cobrados proporcionalmente ao número de consumidores, mas

⁸⁴ Sobre este autor veja-se o artigo de Maria da Conceição Meireles PEREIRA — *Iberismo e nacionalismo no pensamento de José Barbosa Leão: «O Futuro de Portugal» visto do Porto em 1881*. «Revista da Faculdade de Letras — História», 2.ª Série, vol 9, Porto, Universidade do Porto, 1992, p. 237-249.

⁸⁵ *Jornal do Porto*, n.º 8, 15 de Março de 1859.

⁸⁶ *Ibidem*, n.º 9, 16 de Março de 1859.

⁸⁷ *Ibidem*, n.º 12, 19 de Março de 1859.

⁸⁸ *Ibidem*, n.º 14, 22 de Março de 1859. Refira-se que, uma semana após a sua publicação, este artigo foi reproduzido num periódico de Valença, *A Razão*, n.º 648, de 28 de Março de 1859.

parecia-lhe mais conveniente que cada estado considerasse como seus os direitos cobrados nas alfândegas respectivas, uniformizando-se os valores através de uma pauta comum. Estas providências deveriam ainda ser completadas através dos seguintes quatro grupos de medidas: 1.º abolição dos monopólios (tabaco e pólvora) nos dois países, para evitar a necessidade de fiscalização; 2.º navegação completamente livre dos rios, abolição dos passaportes no interior da península, modificação da legislação sanitária, e permissão indistinta da construção de barcos mercantes nos dois países; 3.º declaração do comércio de cabotagem completamente livre e comum; 4.º declaração do direito diferencial vigente em benefício das colónias de ambos os países.

Tal como dos textos anteriores, é provável que Barbosa Leão tenha sido o autor de uma recensão à obra *A União Ibérica* (que Xisto Câmara havia recentemente publicado), da qual se destaca a seguinte ideia:

«Para nós a questão ibérica, deve encarar-se debaixo de dois pontos de vista, que vem a ser, a questão economica e a questão política.

Quanto á *união economica* da península iberica, por meio d'humaliga d'alfandegas, do estabelecimento da mesma legislação commercial e maritima, de um tratado de navegação equiparando as duas bandeiras, d'um tratado de propriedade litteraria e industrial, etc.; estreitando-se as relações por meio dos caminhos de ferro, das estradas, e do encanamento e navegação dos rios; — união que tornaria homogeneos os interesses industriais, commerciais e agricolas dos dois paizes; por essa união, dizemos, pronunciamo-nos abertamente: não vemos n'isso senão vantagens para o nosso paiz e para a nação nossa vizinha, e nossa irmã»⁸⁹.

O tom laudatório da união económica peninsular prosseguia ao longo do texto, divagando o autor sobre as transformações que a navegabilidade do Tejo e do Douro trariam ao país em geral, e a Lisboa e ao Porto em particular, com a decorrente rentabilização do comércio transcontinental feito por esses portos, criando um cenário magnífico de prosperidade comercial que insiste em afirmar não ser utópico:

«Por tudo isto pois somos de todo o coração pela *união economica* de Portugal e Hispanha, e consideramol-a uma questão palpitante d'actualidade, que quanto mais se retardar, mais se retarda a prosperidade dos dois paizes.

Quizeramos por isso ver os poderes publicos nos dos paizes lançar mão della, estudal-a, e fazer os trabalhos e combinações precisas para quanto antes a pôr por obra.

⁸⁹ *Ibidem*, n.º 71, 31 de Maio de 1859.

No dia em que se fizer, marcarse-á, não temos a menor duvida, uma nova éra para os dois paizes, e dos dois povos da Peninsula irão na devida posição tomar lugar nos conselhos da Europa, por que se Portugal é menor paiz continental, é muito maior paiz colonial, e os seus recursos no Ultramar, convenientemente aproveitados, tornal-o-ião pelo menos a primeira nação de segunda ordem da Europa.

Somos pois, repetimos, pela *união economica* da Peninsula, almejamos-a sinceramente e quizeramos ter a ventura de ver a sua realização»⁹⁰.

Como se viu anteriormente, o autor decompunha a questão ibérica nas vertentes económica e política, sobrelevando a importância daquela. Efectivamente, no tocante à união política, defendia o seu apagamento do debate público e remetia-a para as gerações vindouras já que, sendo matéria de tão grande melindre, só poderia prejudicar conjunturalmente a realização da união económica. Como vários outros autores, Barbosa Leão comungava da teoria de separação estratégica da questão económica e política no seio da ampla problemática ibérica.

O correspondente em Madrid do *Jornal do Porto*, também revelava sintonia nesta matéria, elucidando os leitores da sua postura, logo na primeira missiva:

«Como n' uma correspondencia de Madrid para um jornal portuguez pode vir a pêlo muitas vezes fallar das relações dos dois povos, devo declarar que dezejo a união economica, scientifica, litteraria e artistica dos dois povos irmãos, e que portanto apreciarei as questões e os factos nesse sentido»⁹¹.

Com efeito, assim procedeu. A propósito do rumor que corria na bolsa da capital espanhola sobre a formação de um banco de crédito hispano-português, cujas bases estariam a ser preparadas por dois banqueiros, um de cada nacionalidade, manifestou-se o correspondente entusiasticamente a favor da utilidade de um estabelecimento do género. Facilitaria, a seu ver, os projectados canais, estradas e vias férreas que impulsionariam a agricultura e indústria peninsulares, além de que os títulos de crédito por ele emitidos ultrapassariam as tradicionais dificuldades que a diferença de moeda produziam nos negócios entre os dois países⁹².

⁹⁰ *Ibidem*.

⁹¹ *Ibidem*, n.º 97, 6 de Julho de 1859. Exemplificativo deste programa é o regozijo com que transmite a recém nomeação de Nicomedes Pastor Dias para substituir Alcalá Galiano na embaixada de Lisboa.

⁹² *Ibidem*, n.º 102, 12 de Julho de 1859.

Curiosamente, o elogio da concertação económica peninsular abandonou por algum tempo as páginas do *Jornal do Porto*. Ao longo de três números⁹³ foi publicado um extenso comunicado dirigido ao redactor, intitulado *Iberismo* e criptonimamente assinado por X., que fazia uma contundente detracção da união ibérica e ressaltava as desvantagens económicas daí decorrentes. Baseado nos argumentos do *Compêndio Estadístico* de José Ayala, concluía que, feita a união, Portugal seria agravado no tocante à sustentação do clero, e perderia a maior prosperidade que as suas balanças de comércio revelavam⁹⁴. Por outro lado, defendia que a eliminação das aduanas raianas e a navegabilidade e encanamento dos rios só favoreceriam a hegemonia espanhola na península⁹⁵.

O próprio Barbosa Leão revelou mais prudência na matéria. A propósito das interrogações feitas no congresso ao governo espanhol pelo deputado Martin de Herrera em 27 de Junho de 1862, sobre o estado das negociações decorrentes do já longínquo tratado de 1856 sobre navegação do Douro e comunicações entre Portugal e Espanha, as considerações do redactor do *Jornal do Porto* são, no mínimo, cautelosas. Começou por reiterar a sua adesão ao sacrossanto dogma político da independência nacional, ao credo da nacionalidade, à religião da pátria primeiro do que à do progresso, fiel ao princípio: «Pobres antes, mas em nossa casa, do que fartos e ricos no palacio d'extranhos»⁹⁶. Por outro lado, lá se ia dizendo que demasiados escrúpulos podiam impedir um relacionamento vantajoso:

«Aproximados pela natureza do territorio, pela afinidade de linguagem e pelas demais circunstancias, que os tornam dois povos irmãos, podem muito bem portugueses e hispanhoes approximar-se no tracto e convivencia; que não será isso o que apague as raias divisorias das duas nacionalidades. Antes pelo contrario.

⁹³ *Ibidem*, n.º 294, 22 de Dezembro de 1860, p. 2-3; n.º 118, 25 de Maio de 1861, p. 2-3; n.º 120, 28 de Maio de 1861, p. 2-3.

⁹⁴ *Ibidem*, n.º 118, 25 de Maio de 1861. Refira-se que a obra do engenheiro José de Aldama Ayala, *Compendio Geográfico-Estadístico de Portugal y sus posesiones ultramarinas*, Madrid, Imprenta de la Viuda de D. Antonio Yenes, 1855, 639 p., foi um dos estudos resultantes das comissões que o autor integrou sobre caminhos de ferro e exploração mineira, e aí expendeu algumas considerações favoráveis à união ibérica, particularmente visíveis na introdução (Cf. *op. cit.*, p. 3-33).

⁹⁵ *Ibidem*, n.º 120, 28 de Maio de 1861.

⁹⁶ *Ibidem*, n.º 149, 4 de Julho de 1862. Este mesmo princípio foi reiterado quatro anos mais tarde no artigo *Portugal e Hespanha*, que rebatia as propostas dos jornais espanhóis, nomeadamente da *Epoca* (Madrid) sobre o tratado peninsular de comércio (Cf. n.º 181, 12 de Agosto de 1866, p. 1).

Quanto mais se conhecerem os dois povos vizinhos, que tão distantes se acham ainda hoje moralmente, mais hão de elles respeitar-se mutuamente, e acatar as distintas condições da sua respectiva existencia nacional, prestando-se reciproco auxilio e cooperando, sem quebra da sua autonomia, para o engrandecimento commum»⁹⁷.

Em 1864 a antipatia dos responsaveis do *Jornal do Porto* pela união económica peninsular era patente e notória; Barbosa Leão tinha abandonado a empresa nesse ano e fundara o *Jornal de Lisboa*, onde continuaria a perseguir os seus ideais. Nos inícios de Agosto foi publicado um extenso artigo intitulado *O Iberismo* onde se analisavam os atalhos que levariam o país à Espanha. Considerava-se que após falharem todos os estímulos políticos dessa doutrina, agitava-se recentemente um expediente ainda mais sedutor e arditoso que utilizava os argumentos do progresso e do interesse material; este estratagemas que relançava habilidosamente a questão ibérica era a união económica:

«Quem ha-de em these contrariar a abertura dos caminhos de ferro para a fronteira?

Quem ha-de pôr obstaculos á livre comunicação dos dous povos?

Quem ha-de permitir que o fisco, nas fronteiras, aggrave e dificulte as transacções commerciaes dos dois paizes?

Quem ha-de negar á civilização das duas nações o meio de facilmente se desenvolver?

Quem ha-de prohibir que dois irmãos, separados ha seculos, tenham um momento expansivo para se reconhecerem e abraçarem, e a eternidade para reciprocamente se protegerem?

A questão iberica apresentada assim, não podemos negal-o, é bem posta; mas devemos confessar que é machiavelicamente estabelecida»⁹⁸.

Nesse mesmo mês, dois artigos intitulados *União Economica de Portugal com a Hispanha*⁹⁹, suscitados pela apologia que do assunto fazia o *Jornal de Lisboa*, vão rebater os argumentos tradicionais dos defensores dessa união, utilizando o mesmo princípio, isto é, a prosperidade do país. O redactor do *Jornal do Porto* referia-se do seguinte modo às reivindicações dos defensores da concertação económica peninsular:

«São diversos os pedidos que em nome da auspiciosa união economica das duas nações da peninsula iberica, dirigem os seus entusiastas propagandistas ao governo do nosso paiz. Desde o ferro carril multiplicado segundo as conveniencias de todas as provincias

⁹⁷ *Ibidem*.

⁹⁸ *Ibidem*, n.º 174, 4 de Agosto de 1864, p. 1.

⁹⁹ *Ibidem*, n.º 186, 19 de Agosto e n.º 194, 28 de Agosto de 1864.

hispanholas, até á destruição completa do cordão aduaneiro da nossa raia, desde o transitio livre de todas as mercadorias de Hispanha até ao tractado de commercio, á liga das alfandegas e á equiparação das bandeiras que tremularem nos topes dos navios portuguezes e hispanhoes, tudo se tem reduzido á formula de supplicante exigencia, ou de arrogante intimação»¹⁰⁰.

Todos estes argumentos eram, na óptica do redactor, ultrapassados e anacrónicos, já que a escola económica moderna condenava a dimensão proteccionista do tratado de comércio, da liga das alfândegas e da reciprocidade das bandeiras, acrescentando que a causa desta aberração se encontrava no profundo interesse que as províncias interiores de Espanha tinham em se aproximarem e se apoderarem da faixa litoral portuguesa, colocando-se em directa comunicação com o exterior. Assim, concordava com a construção de linhas férreas para a fronteira, desde que não compromettessem a independência nacional, o comércio interno, o desenvolvimento da indústria e das finanças e, ainda, as relações comerciais e políticas com os outros países. Concomitantemente, em nome da liberdade comercial, regeitava quaisquer tratados de comércio que permitissem a vizinha Espanha tornar-se parceiro privilegiado, argumentando que «os seus resultados são em these antieconomicos e os inconvenientes d' eles são sempre lançados em conta do paiz menos favorecido de recursos»¹⁰¹.

A questão da liberdade comercial, económica e política era a pedra de toque das conclusões do autor, que pareciam inclusivamente apontar para um certo isolacionismo:

«Queremos o commercio sem tractados com todos os povos que o acceitam, ou que para elle nos convidem. Queremos o nosso desenvolvimento economico livre de compromissos, a nossa autonomia desembaraçada de influencias extranhas, e a nossa independencia a coberto de todos os calculos ambiciosos.

Queremos ser independentes, livres e ricos á nossa custa, pelo nosso trabalho intelectual e material, pelas nossas virtudes sociaes, pela docilidade dos nossos costumes, pela bondade de nossa indole e character, e pela aspiração que todos nos reconhecem a tudo que o progresso e civilização tem de nobre e humanitario»¹⁰².

O artigo de fins de Agosto nada acrescentava aos argumentos já apresentados, apenas lamentava o facto de o *Jornal de Lisboa* não ter aceite o reptio lançado, e não ter explicado mais aprofundadamente, à luz da economia política moderna, a sua defesa do tratado de comércio, da

¹⁰⁰ *Ibidem*, n.º 186, 19 de Agosto de 1864.

¹⁰¹ *Ibidem*.

¹⁰² *Ibidem*.

extinção das alfândegas e equiparação de bandeiras, enfim toda a filosofia de união económica com Espanha que havia preconizado¹⁰³.

Pese embora as reticências do *Jornal do Porto* à união económica peninsular, a sua adesão à construção de caminhos de ferro ligando os dois países torna-se nítida em Setembro de 1864, ano em que, no dizer do mesmo periódico, se promove a «viação iberica», que nada teria a ver com a ideia antinacional da «Iberia política», suscitada dez anos antes¹⁰⁴. Em três artigos de primeira página sob a epígrafe *Caminhos de Ferro entre Portugal e Hispanha*¹⁰⁵, aplaude-se a ideia, debatendo-se minuciosamente as concretizações e projectos dessa ampla tarefa que, na óptica do redactor, deveria ser empreendida por ambos os países, sem quebra da sua independência, com o fito único da cooperação recíproca:

«De bom grado nos congratulamos pois com as relações de boavizinhança que vemos estreitarem-se entre Portugal e Hispanha. Os homens que hontem receivam uma absorpção, já hoje confiadamente dão as mãos, e estabelecem o mutuo accordo de se communicarem, de fazerem visitas reciprocas, de trocarem o que cada um tem de sobrecellente, de realizarem uma vida social, quanto o permite o contacto em que se acham os dois reinos da peninsula»¹⁰⁶.

O primeiro artigo fazia um memorando dos vários troços e linhas já construídos, de alguns projectos cujos estudos preparatórios levaram ao abandono, vindo a fixar-se na concessão da linha de leste que considera a verdadeira linha do Porto, já que a ligação da capital do norte a Vigo não deixava de ser uma via sucursal de Lisboa:

¹⁰³ Com efeito, este jornal próximo do governo de Loulé, a que o *Comércio de Lisboa* chamava inclusivamente «folha semi-oficial do governo», defendeu naquele texto da sua *Revista Política*, a via férrea do Douro de comunicação com Espanha em detrimento do da Beira, e todo um programa gradual de mútuo auxílio económico peninsular:

«Quanto a nós todo o grande futuro a que Portugal tem direito a aspirar, terá lançado os seus alicerces, logo que estivermos a caminho de celebrar a união económica com a Hespanha, realizando uma liga das alfandegas e um tratado de propriedade literaria e industrial, harmonizando a nossa legislação comercial e marítima, equiparando as bandeiras das duas nações em todos os portos d'ellas.

Em quanto lá não chegarmos, seria bom um bom tratado de comercio; em quanto não houvesse esse tratado, seria conveniente regular a passagem das mercadorias por transito ou em reexportação nos caminhos de ferro» (Cf. *Jornal de Lisboa*, Lisboa, n.º 26 de Julho de 1864, p. 2).

¹⁰⁴ *Jornal do Porto*, Porto, n.º 208, 14 de Setembro de 1864.

¹⁰⁵ *Ibidem*, n.º 208, 14 de Setembro; n.º 218, 25 de Setembro; n.º 239, 20 de Outubro de 1864.

¹⁰⁶ *Ibidem*, n.º 208, 14 de Setembro de 1864.

«O projecto do caminho de ferro do Porto á Barca d'Alva e a Salamanca, é que é do Porto; tem ahí a sua estação principal, o seu porto de mar, o seu centro de commercio; todo o trafico aproveitará directamente e em primeira mão á cidade do Porto.

Foi pois uma valiosa concessão, não que não fosse de direito, de muito direito, ou que se não devesse reclamar com todas as forças e por todos os meios; pois que o Norte, a parte mais populosa do paiz, tinha sido desattendido nas comunicações acceleradas, em quanto os despovoados campos do Alemtejo já eram cortados pelos seus caminhos de ferro.

Na topographia do movimento, deixem-nos chamar-lhe assim, não tinham considerado qe o Porto havia de forçosamente constituir um centro de vias ferreas como Lisboa»¹⁰⁷.

Em nome dos interesses da zona setentrional do país, este texto apoiava a continuação da construção da linha do norte até Vigo, mas ressaltava a importância da linha do leste, reivindicando a dilação da linha do Douro (Porto/Régua) até à antiga universidade de Espanha. Esta mesma ideia é reforçada no segundo artigo com o mesmo título:

«Não dêmos como prejudicial o caminho de ferro que entroncar em Galliza, sobre tudo se poder atravessar pelo meio a provincia do Minho e vencer os passos difficeis que apresenta; mas ainda mais importante que essa, de muito maior consideração, é a linha do Douro que além do território portuguez vai alcançar a provincia de Salamanca, e entroncar mais ao centro na rede dos caminhos de ferro hispanhoes.

É necessario que o Porto não só não perca o legitimo fundo do seu commercio com as provincias do interior, mas que faça novas conquistas em Hispanha, conquistas que retribuiremos com o acesso que terão a uma nova praça de commercio, aonde livremente virão trocar os seus productos.

Resulta d'aqui que no Porto, no Douro, nas provincias de Traz-os-Montes e da Beira, e até na Hispanha, devem convergir todos os esforços para se construir o caminho de ferro na bacia do Douro»¹⁰⁸.

Para esta magna tarefa de conferir ao Porto o estatuto de centro dos negócios da metade norte da península, conta o autor com a incitação ao governo, a pressão da opinião pública, e a animação do espírito de empresa da praça do Porto. A sua confiança no papel a desempenhar pela capital do norte no sector económico, essa, parece inabalável:

«Feitas as duas linhas que devem raiar para o Norte e Leste, outras restarão ainda por fazer, mas nenhuma tão importante como as duas que ficam indicadas»¹⁰⁹.

¹⁰⁷ *Ibidem.*

¹⁰⁸ *Ibidem*, n.º 218, 25 de Setembro de 1864.

¹⁰⁹ *Ibidem.*

O terceiro artigo desta série lançava algumas hipóteses sobre o eventual traçado da linha do leste entre a Régua e Salamanca, insistindo nas suas vantagens para Portugal e Espanha, e referindo os estudos dos espanhóis já em curso sobre a matéria. Mas apesar de dar especial importância às «populosas e productivas provincias do Norte», este texto não deixava de valorizar a questão da ligação a Espanha e à Europa, pelos diferentes pontos do país:

«Se cinco caminhos de ferro entrarem de Portugal em Hispanha, o de Galliza, o do Douro, o do Tejo, o de Badajoz e o do Guadiana, a ligarem as nossas principaes communições com a rêde de d' Hispanha, devemos estar satisfeitos, porque além das communições internas teremos as que se dirigem aos principaes pontos do vizinho reino e as mais directas para além dos Pyrineus»¹¹⁰.

A *Justiça* foi outro periódico portuense que incluiu nas suas páginas um artigo em defesa da *União das alfandegas hispano portuguezas*, assinado por Ribeiro Gonçalves. Esta «medida de grande vantagem» deveria, segundo o autor, ser tratada com equidade, segurança e patriotismo, para não serem prejudicados interesses locais que, apesar de pequenos, podiam ser estratégicos, como a agricultura no Alentejo ou a pesca no Algarve, prevendo também melhores mercados para o sal e para o gado. A tónica predominante do texto era de optimismo já que, o pequeno desequilíbrio inicial que antevia no sector industrial afigurava-se-lhe rapidamente recuperável, pelo que o saldo final seria vantajoso:

«A união das alfandegas feita entre dois paizes que se acham n'um estado diverso de desenvolvimento industrial deve em certos casos produzir um pequeno desequilíbrio no paiz menos adiantado; mas esse desequilíbrio não póde deixar de ser momentaneo, sobretudo quando a situação geographica favorecer a identificação commercial, para assim dizer, dos diversos interesses que por esse meio se unem.

No caso presente Portugal póde talvez n'um ou n'outro ramo da sua industria padecer alguma ligeira quebra; mas esse inconveniente deve ser tão pequeno, e vantagens de outra ordem hão-de por tal modo indemnizar-nos d'esses ligeiros inconvenientes, que se póde concluir quase matematicamente, que o lucro excederá extraordinariamente as perdas»¹¹¹.

A dotação da Península de vias de comunicação era outra das facetas atraentes e redentoras da liga:

¹¹⁰ *Ibidem*, n.º 239, 20 de Outubro de 1864.

¹¹¹ *Justiça*, Porto, n.º 310, 24 de Setembro de 1864.

«A reunião das alfândegas peninsulares deve realizar o nosso velho sonho, deve dar-nos boas estradas e canaes. E as estradas e canaes são a salvação d'esta nossa terra»¹¹².

Ribeiro Gonçalves tinha um único receio: que a união das alfândegas peninsulares não se viesse a concretizar; por isso, além da comissão técnico-científica, pretendia ver mobilizados para o projecto «todos os homens de instrução e boa vontade», «todas as opiniões razoáveis», além dos esforços governamentais, da imprensa, e dos economistas.

Os imperativos evangélicos fundiam-se na religião do Progresso: um artigo da efémera *Gazeta Portuense*, intitulado *A Fraternidade*, defendeu que esse preceito bíblico, agora enquadrado pelo progresso material, constituía a tendência e aspiração dos povos no século XIX. Portugueses e espanhóis encontravam-se já unidos por um «laço de amor» — a locomotiva —, caminhando fraternalmente para a «união de interesses»:

«O commercio, a industria, as artes e todos os ramos do saber humano, fazendo desaparecer a desconfiança e os receios que são a morte da sociedade, vão tecendo insensivelmente um laço de affecto reciproco, uma verdadeira associação cosmopolita, cujos resultados são incalculáveis para o bem estar geral»¹¹³.

A imprensa a norte do Porto também se mostrou pontualmente favorável ao entendimento económico da Península. O bissemanário bracarense, *O Comércio*, defendeu a necessidade e conveniência do estabelecimento de um tratado comercial com a Espanha, a exemplo do que sucedia entre outras nações independentes e europeias:

«Livres, autonomicos politicamente, mas ligados comercialmente com a Hespanha, como a França o está com a Inglaterra, — é esse o nosso interesse, é essa a prescrição da sciencia politica e economica»¹¹⁴.

Tendo em consideração o amplo espectro de opiniões, de diversos quadrantes partidários, que se revelaram favoráveis a um vasto programa de concertação económica peninsular, é inevitável perguntarmo-nos porque razões ele não se concretizou. As explicações que apresentamos nas primeiras linhas deste texto parecem-nos plausíveis, se bem que não totalmente satisfatórias, tendo em conta que, em 1865, alguém como

¹¹² *Ibidem*.

¹¹³ *Gazeta Portuense*, Porto, n.º 31, 7 de Abril de 1868, p. 1. A vida deste periódico foi efémera pois circunscreveu-se entre 1 de Março e 31 de Maio de 1868. O texto, assinado com as iniciais P. R. V., é da autoria de um espanhol, tendo sido escrito em Madrid, a 17 de Março.

¹¹⁴ *O Commercio*, Braga, n.º 30, 13 de Dezembro de 1868, p. 1.

Francisco Teodoro César da Cunha, reflectia nos seguintes moldes, sobre as possibilidades da realização de um tratado comercial e alfandegário de largo alcance na Península:

«Porque não hêmos de tentar formar com a Hespanha e com a França, uma convenção aduaneira ao estylo do *Zollverein da Confederação Germanica?*

Oppor-se-hiam talvez á realisação d'esta medida aquellas nações? É possível, mas esta importante questão tratada devidamente, havia de effectuar-se, e em ultimo caso principiemos por adoptal-a com a Hespanha, e alli, estamos plenamente convencidos, não encontrariamos grandes difficuldades»¹¹⁵.

¹¹⁵ CUNHA, Francisco Theodoro Cesar da — *Portugal em 1865. Reflexões politicas dedicadas á Nação Portugueza*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typographica Franco-Portugueza, 1865, p. 24-25.