

Maria da Conceição Meireles Pereira \*

## A navegação do rio Douro no século XIX – Algumas questões\*\*

Tendo sido uma prioridade do surto económico da Europa do Norte, nomeadamente da Grã-Bretanha, a navegação fluvial apresentou grandes dificuldades nos países meridionais. Deparava-se aí não só com evidentes obstáculos físicos e artificiais mas também com carências de capital, insuficiências técnicas e condicionamentos impostos pelas complexas redes de fronteiras e impostos.

No conjunto nacional este tipo de navegação desempenhava um papel de relativa importância e houve, desde finais do século XVIII, projectos e realizações parciais no sentido de tornar mais navegáveis os rios de Portugal. Esta situação deriva da supremacia do transporte aquático sobre o terrestre nas sociedades de Antigo Regime<sup>1</sup> pelo que a construção de canais e os melhoramentos nos rios concitaram a atenção das políticas de fomento, sobretudo até ao surgimento da alternativa do caminho-de-ferro e dos transportes rodoviários<sup>2</sup>. Todavia, deve ressaltar-se que a maior parte do comércio português se fazia preferencialmente por mar, utilizando-se sobretudo a técnica da cabotagem<sup>3</sup>.

\* Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

\*\* Trabalho integrado no projecto «Estruturas sócio-económicas e industrialização no Norte de Portugal (séculos XIX-XX)», patrocinado pela JNICT.

<sup>1</sup> Cf. JUSTINO, David – *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, 1988, p. 178-180.

<sup>2</sup> Como assinala João Carlos Garcia, houve sempre uma grande complementaridade entre o transporte fluvial e o terrestre ou melhor, entre o terrestre e o fluvial, tendo este declinado face aos melhoramentos das vias terrestres, ferroviárias e viárias: «*Em todos os rios peninsulares (os poucos que possuíam navegação), o declínio do seu papel como via de transporte, aconteceu em tempo próximo e pelas mesmas razões: onde não tinha sido o caminho de ferro a dar o golpe de misericórdia foram as estradas e os transportes rodoviários*»; Cf. *A Navegação do Baixo Guadiana durante o ciclo do Minério (1857-1917)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1996, vol. 1, p. 12 (dissertação de doutoramento policopiada).

<sup>3</sup> Veja-se a este propósito: SERRÃO, Joel – *Temas Oitocentistas. Para a História de Portugal no Século*

Debruçando-nos sobre o caso específico do rio Douro, verifica-se que, apesar de uma longa tradição de navegação sectorial, esta confrontou-se com dificuldades de todo o tipo, variáveis umas, perenes outras<sup>4</sup>. Artur Teodoro de Matos resumiu nos seguintes aspectos a história dessa navegação durante a 1ª metade de Oitocentos: até à demolição do cachão da Valeira, em 1792, o rio era navegável até esse local; a partir dessa data e até 1832, tornou-se navegável até Barca de Alva (desde que se fizesse uma selecção das embarcações em função do seu calado e peso e contando sempre com a perícia dos tripulantes) tendo desempenhado papel relevante nas invasões francesas e beneficiou durante aquele período de trabalhos vários empreendidos pela Junta da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, nomeadamente obras de remoção de açudes, azenhas, pesqueiros e nasceiros; em 1832, com a supressão do imposto cobrado pela referida Companhia e com a suspensão da mesma, diminuiu consideravelmente a navegabilidade do Douro, principalmente pela cada vez maior inclusão de acidentes naturais; de 1849-1850 em diante, tornou-se navegável até duas léguas além da confluência do Águeda<sup>5</sup>. Quanto à região a montante de Barca de Alva, o Douro era ainda navegável em Espanha até junto de Vilvestre, num percurso de cerca de 20 quilómetros.

A utilização das vias fluviais e conseqüente agilização do comércio tornou-se, sobretudo ao longo da 1ª metade de Oitocentos, um tema recorrente dos estudos económicos mas também das convenções internacionais. Em 1815, o Congresso de Viena havia já contemplado no seu texto final alguns artigos que visavam a regulamentação da livre circulação de pessoas e mercadorias nas vias fluviais dos países membros.

*Passado*, Lisboa: Ática, 1959, p. 111-113; MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980; JUSTINO, David – *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, 1988.

- <sup>4</sup> Entre vários estudos sobre o assunto, refiram-se, por exemplo: OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O Douro e as Navegações*. «Studium Generale». Porto, vol. 7 (1960), p. 147-184; GUICHARD, François – *Porto, la Ville dans sa Region*. Paris: Fund. Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1992, vol. 2.
- <sup>5</sup> Cf. MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980, p. 263-272. Refira-se que mesmo depois das obras, o cachão da Valeira não deixou de ser um ponto de navegação perigosa, sucedendo-se aí vários acidentes, um dos quais tirou a vida ao célebre Barão de Forrester, em 1861. Ironicamente, este súbdito britânico e importante comerciante de vinhos durienses empregara inúmeros esforços para estudar e diminuir os riscos da navegabilidade do rio, como se comprova pelas obras que promoveu naquele lugar fatídico e o mapa do rio Douro que laboriosamente desenhou, mandou gravar em Londres e distribuiu gratuitamente (Cf. FERREIRA, J. A. Pinto – *Dois cartografias célebres. O «Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto ouro» e o «Douro Portuguez e Paiz Adjacente» pelo Barão de Forrester*. «Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto». vol. 33, nº 1-2 (Mar.-Jun. 1970), p. 353-429.
- <sup>6</sup> *Comércio do Porto*, nº 255, de 22 de Outubro de 1881, p. 1.

No tocante à Península Ibérica, data do início da era liberal o esforço de diálogo e concertação nesta matéria com vista à navegação livre e conjunta dos rios comuns. Pretendiam ambas as partes aumentar o escoamento dos seus produtos agrícolas e industriais, quer metropolitanos quer ultramarinos, rentabilizar as estruturas e agentes comerciais e, não menos importante, eliminar uma prática arreigada e viciadora de todo o tráfego que era o contrabando. Todavia, foram empregues décadas de negociações político-diplomáticas que dificilmente ultrapassaram a esfera das intenções. Aliás, nos anos 80, ao tratar o tema das *Relações entre Portugal e Hespanha*, Rodrigues de Freitas apontou exactamente a questão da livre navegação do Douro como paradigma da hesitação que sempre caracterizou a concertação luso-espanhola em matéria económica e comercial:

*«Quando no primeiro quartel do corrente seculo se fallou da livre navegação do Douro ergueram-se fortes obstaculos a ella, e custou muito a fazer o tractado. Ao mesmo tempo os negociantes portuguezes reconheciam a vantagem de remetter fazendas para a Hespanha»<sup>6</sup>.*

Com efeito, logo nos alvares do vintismo, foram nomeadas comissões de comércio das praças do Porto e de Lisboa que se pronunciaram a favor da ampliação do tráfico mercantil remetendo mercadorias Douro acima para as várias províncias espanholas, mas que todavia se detiveram quando imaginaram o retorno dessas remessas, isto é, a vinda de barcos espanhóis com os respectivos produtos.

Um parecer produzido em finais de 1822 pela comissão do comércio do Porto (criada por ordem das Cortes Constituintes de 23 de Agosto de 1821), afirmava claramente que se colheriam vantagens facilitando e ampliando a navegação do Douro já que com a remoção das pesqueiras e açudes se poderia reduzir os perigos e dificuldades da marinhagem, pelo que não só beneficiaria o tráfico interno, nomeadamente dos vinhos, como também o efectuado com o reino vizinho:

*«Tão graves estorvos, além de affectarem o commercio pelas perdas que lhe occasionam e pela maior carestia dos fretes, principalmente dos vinhos, impedem a ampliação do mesmo commercio até à raia de Hespanha, aonde por meio da navegação do Douro, se poderia fazer chegar toda a sorte de mercadorias, estabelecendo-se d'este modo um novo canal para a exportação dos nossos panos de linho, do sal e dos diferentes generos do Brazil e estrangeiros em que abunda esta praça; o que, sem duvida, produziria um commercio activo e interessante, visto que o reino de Leão, a Castella-Velha, e parte da Estremadura-Alta hespanhola achariam muito mais vantajoso o prover-se dos generos levados á raia por via do Douro, do que dos conduzidos por terra, com maior dispndio, desde os seus portos de mar»<sup>7</sup>.*

<sup>7</sup> *Ibidem.*

Todavia, quando esta comissão se viu confrontada com uma proposta do Ministro dos Estrangeiros de Espanha (por sugestão da deputação provincial de Salamanca) para realização de um estudo conjunto dos melhoramentos do Douro para que os barcos espanhóis pudessem navegar o rio até ao Porto, alegando para tal o princípio da liberdade do trânsito fluvial estabelecido no Congresso de Viena, a sua resposta foi uma absoluta recusa. Determinou a comissão que quaisquer estudos poderiam ser satisfatoriamente realizados por portugueses, além de que a navegação do Douro português por barcos espanhóis seria inconveniente já que os produtos referidos – cereais e vários líquidos – tinham entrada proibida em Portugal e, sob o pretexto de trânsito, praticar-se-iam inúmeras fraudes.

Um acordo que permitisse aos espanhóis navegar no Douro português equivalia pois, no espírito de muitos portugueses, a uma verdadeira cessão ou cedência de território. Assim se explica a morosidade e inércia das negociações bem ainda como o incumprimento das convenções em virtude de um articulado que era, em alguns aspectos desprezado, e noutros, fortemente restritivo.

Esta situação ilustra o que se passou logo com o primeiro convénio peninsular de navegação fluvial, o tratado de navegação do Tejo, celebrado entre os governos de Espanha e Portugal, em 31 de Agosto de 1829. Baseado na memória-estudo de D. Francisco Xavier Cabanes encomendada pelo governo espanhol, este tratado estabelecia a livre navegação daquele rio entre Aranjuez e o Oceano, concedia o direito de monopólio por vinte e cinco anos à Real Companhia de Navegação do Tejo («*como premio remuneratorio dos gastos que tem que fazer para desembaraçar o rio Têjo para a sua navegação*») e obrigava ambas as partes a fazer as obras necessárias para manter a navegação expedita no território respectivo. Consta ainda deste tratado um artigo adicional que acordava a livre navegação do Douro em bases idênticas à do Tejo e «*tambem daquellas que se accordarem de futuro entre os ditos monarcas*».

Com efeito, na década seguinte deu-se continuidade a este programa de comércio recíproco por meio da livre navegação dos rios, considerando que tal princípio era aplicável ao Douro, cuja navegação até Barca de Alva já não era muito usual<sup>8</sup>. Essa convenção veio a celebrar-se em 31 de Agosto de 1835, tendo o respectivo regulamento sido apenas publicado em 1840. Mas o seu resultado saldou-se numa grande decepção em virtude de vícios congénitos do clausulado, tais como a manutenção de direitos muito altos, a não realização das obras que facilitassem a navegação, a inexistência de cláusulas que permitissem o serviço de navegação entre as praças portuguesas e algumas de Espanha e a liberdade de cabotagem entre os dois países.

<sup>8</sup> Cf. MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980, p. 269.

A estas questões aliavam-se outras que o comissário régio espanhol D. José Dias Imbrechtz aduziu no seu estudo realizado no âmbito da comissão mista preparatória do tratado de navegação do Douro e que, em 1836, o *Periodico dos Pobres no Porto* transcreveu do *Independente*. Esta *Memoria sobre o Commercio do Porto com a Hespanha* expandia-se por três números<sup>9</sup>, correspondendo essa repartição a uma divisão temática do estudo. Na primeira parte tratava a extrema situação de dependência económica da Inglaterra que a Casa de Bragança havia votado Portugal em virtude da remota oposição e rivalidade a Espanha, aproveitando o comissário espanhol para vituperar 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 propôz, exceptuando só a conservção da dynastia reinante*».

Defendendo que o estado de liberdade e felicidade dos dois reinos peninsulares era interdependente e correlativo, advertia 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 sóciaes 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 naturaes*»<sup>10</sup>.

Aconselhando a uniformização dos tributos alfandegários e de navegação (a exemplo do que os estados alemães haviam feito), o tratado de livre navegação do Douro colocava-se aos olhos de Imbrechtz como o balão de ensaio para um tratado geral de comércio e navegação entre os dois países, que defendia ser o único meio de garantir a reciprocidade e tonificar o comércio peninsular regulamentado.

Na última parte o autor avaliava as riquezas agrícolas e comerciais do Douro e Minho, e apresentava uma listagem de produtos que essa região poderia permutar com Espanha, evidenciando que tal animação económica serviria de prevenção a situações semelhantes aos alvoroços de Abril do Porto, causados pelo desemprego e pela carestia cerealífera. Com efeito, previa a saída de cereais e legumes secos pelo Douro para as províncias do Norte de Portugal e para o exterior, o recrudescimento da indústria de farinhas em Castela e sua exportação para as Antilhas, o incremento do giro das madeiras brutas para construção naval e tra-

<sup>9</sup> *Periodico dos Pobres no Porto*. n.º 208, 209 e 212 de 1, 2 e 6 de Setembro de 1836, respectivamente.

<sup>10</sup> *Ibidem*, n.º 208.

balhadas para construção civil e tanoaria, quer para o mercado peninsular quer para o Brasil e Antilhas, bem ainda como a circulação das lãs e sua manufactura, de produtos tintureiros, e de azeite, azeitona, arroz, chumbo e ferro. O destaque ia contudo para o vinho para o qual profetizava um regime de liberdade e segurança de tráfico.

Do lado português muita tinta correu também sobre este convénio cuja apolo-gia foi feita, entre outros, pelo médico e professor Agostinho Albano da Silveira Pinto, deputado às cortes em todas as legislaturas desde 1838 a 1852, ano da sua morte. Este portuense, que além de ter sido vice-presidente do Tribunal de Contas e Ministro e Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, foi o redactor principal da *Revista Literária* editada na sua cidade natal entre 1838 e 1843, onde publicou alguns textos que versavam a questão da navegação fluvial. Citem-se os estudos: *Navegação do Rio Tejo* (extensa recensão à supra-mencionada obra de Cabanes)<sup>11</sup>, *Navegação do Rio Douro*<sup>12</sup>, e ainda *Livre Navegação do Douro*<sup>13</sup>.

Sobretudo este último texto, que defendia a liberdade de comércio condicio-nada, pretendia demonstrar fundamentada e detalhadamente as vantagens da livre navegação do Douro que reputava de «*principio civilizador e commercial entre as duas nações peninsulares*»<sup>14</sup>. Negando que tal concessão implicasse uma alienação do território português, Silveira Pinto explicava que, apesar do sistema proibitivo espanhol excluir daquele comércio muitos géneros que, vantajosamente os portugueses poderiam levar rio acima, e apesar da concessão aos portugueses para navegarem o Douro no território espanhol ser illusória devido à impossibili-dade de navegação sobretudo no troço entre Frexeneda e Zamora (o qual reclama-mava obras urgentes), os termos da convenção eram globalmente satisfatórios para o lado português. Neste particular baseava-se sobretudo na convicção de que a navegação do Douro, em virtude dos acidentes naturais e artificiais que difi-cultavam a marinhagem sobretudo da Régua para cima, permaneceria durante muito tempo exclusiva aos barqueiros portugueses e «*mesmo quando os hespa-nhoes venham a construir barcos seus, e seus barqueiros a adquirir practica de navegação, nunca esta deixará de pertencer na máxima parte aos portuguezes*»<sup>15</sup>, já que a necessidade de alternância de tipos de barcos tornaria sempre a navega-ção muito mais dispendiosa para os espanhóis.

<sup>11</sup> *Revista Litteraria*. Porto, números 20 e 21, 1839, p. 136-151 e p. 235-253, respectivamente.

<sup>12</sup> *Revista Litteraria*. Porto, n° 25, 1840, p. 26-48.

<sup>13</sup> *Revista Litteraria*. Porto, números 31 e 32, 1840, p. 34-64 e p. 97-138, respectivamente. Este estudo conheceu a publicação em opúsculo, editado pela tipografia da referida revista: *Exame da Questão sobre a Livre Navegação do Rio Douro*. Porto: Typographia Commercial Portuense, 1840, 56 p.

<sup>14</sup> *Exame da Questão sobre a Livre Navegação do Rio Douro*. Porto: Typographia Commercial Por-tuense, 1840, p. 4.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 11.

Outro ponto a que Silveira Pinto deu destaque neste texto foi à sempre importante questão cerealífera, respondendo às preocupações dos agricultores do Norte mas também do Ribatejo e Alentejo. Nesta matéria defendeu que a implementação do tratado traria consequências benéficas tais como o aumento e melhoria da qualidade da produção cerealífera nacional com possibilidades de incrementar a sua exportação, concorrendo com o trigo espanhol, bem ainda como a diminuição do contrabando de cereais<sup>16</sup>. Sublinhe-se que o receio de aumento do trato ilícito era um dos principais argumentos esgrimidos pelos opositores do tratado pelo que toda a publicidade favorável à convenção deveria centrar-se neste tópico como ocorreu com a defesa apresentada por Rodrigo da Fonseca na Câmara dos Senadores, evocando que esta modalidade desencorajava essa prática em virtude da diminuição da margem de lucro dos contrabandistas. Neste ano de 1840 outros elementos da câmara alta manifestaram-se igualmente a favor da navegação do Douro e do Tejo até Espanha, como o Marquês de Sá da Bandeira, Manuel Gonçalves de Miranda, o Duque de Palmela, o Visconde de Sá e o Conde de Tojal<sup>17</sup>.

Este debate trouxe à colação na Câmara dos Deputados a discussão do tema da defesa da nacionalidade e suscitou reflexões sobre as relações entre os dois países peninsulares. Particularmente vibrante foi o discurso de José Estevão, em 21 de Janeiro de 1841, tendo o orador criticado asperamente a política governamental relativamente ao Douro, emparedada entre as exigências da Inglaterra e o medo das propostas de Espanha:

*«Já me parece ouvir dizer que eu quero abrir o nosso territorio ás phalanges Hespanholas, visto que combato a intervenção salvadora da Inglaterra, antigo e unico fiador da nossa nacionalidade nas questões com a Nação visinha.*

*(...) Eu não quero que sejamos hespanhoes, nem inglezes, e creio que este pensamento é facil de realizar, quando tivermos um governo que olhe pelos nossos interesses, e trate sinceramente as questões da nossa nacionalidade.*

*Apezar do alardeado zelo pela independencia do Paiz, apezar das apparatusas resistencias contra a Hespanha, o Ministerio não tem esta politica, não véla sinceramente pela nossa honra e pundonor, nem é capaz de tão nobre missão.*

*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 poupardeis ciumes ao nosso velho e impudico amante. Sois os eunuchos de Jonh Bull»<sup>18</sup>.*

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 18-42.

<sup>17</sup> Cf. MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980, p. 269.

<sup>18</sup> *Diario da Camara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841, p. XIII-XIV.

Para José Estevão a harmonização económica com Espanha, de que a navegação conjunta do Douro era um aspecto determinante, apresentava-se como uma solução eventual para a situação melindrosa do país:

*«A primeira politica é uma alliança com Hespanha. Sim Sr.s, se a Nação visinha der de mão aos seus principios economicos, se reformar o seu systema regimental, se entre ambas as Nações se estabelecerem meios de communicação terrestre, e se abrirem os aquaticos, que existem, se se desenvolver debaixo de bases de reciprocidade o pensamento da navegação do Douro, se a Hespanha se poder fazer uma Potencia respeitavel na Europa, e se com o andar do tempo se emanciparem as nossas colonias, que são para nós um legado de honra e sujeição, então nós poderemos viver unidos com a Hespanha sem confusão de dynastias, sem amalgamação de Governos, procurando soccorrer-nos na Inglaterra contra as pertençações de Hespanha, e em Hespanha contra as pertençações de Inglaterra»<sup>19</sup>.*

Alguns órgãos da imprensa portuguesa fizeram, em diversas circunstâncias e ocasiões, a apologia do incremento das infra-estruturas de circulação na Península privilegiando, além das redes viárias de *macadam* e ferroviárias, a canalização de rios e consequente navegação fluvial. A partir dos finais da década de quarenta essa reivindicação aliava-se, com frequência, à ideia da liga peninsular das alfândegas, apontando-se como exemplos de sucesso o *Zollverein* alemão, mas também os casos italiano e franco-belga.

Em 1847, o diário portuense *O Nacional*, no artigo *Relações de Portugal com Hespanha*, reputava as estruturas de comunicação como indispensáveis quer ao escoamento de produtos agrícolas (azeite, frutas, etc.) quer à renovação do tecido industrial, ressaltando os sectores do vidro, louças, chapelaria, ferragens, fiação e papel<sup>20</sup>.

A concertação em matéria de navegação fluvial perfilava-se neste texto como um dos motores de uma harmonização económica mais geral, ensaiando-se assim um esforço de reforma a nível da legislação económica:

*«Querieramos 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 verificado a certeza dos calculos economicos»<sup>21</sup>.*

<sup>19</sup> *Diario da Camara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841, p. XIV.

<sup>20</sup> *O Nacional*. Porto, n.º 29, 11 de Setembro de 1847, p. 1-3.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 3.

Em Novembro de 1850, o *Patriota*, periódico editado por Manuel de Jesus Coelho e redigido por Leonel Tavares Cabral, acusou o governo português de não ter correspondido à vontade do seu congénere espanhol no sentido de refazer o tratado de navegação do Douro, para o que se mantiveram negociações bilaterais no Porto, e sobre as quais, dizia aquele periódico, a imprensa ministerial havia mantido um grande silêncio<sup>22</sup>.

Mas fiel à sua linha de desconfiança política face aos poderes conservadores, num artigo de Janeiro de 1852, intitulado *Navegação do Douro e unidade da pauta das alfandegas entre os dous povos da Península*<sup>23</sup>, o *Patriota* veiculou a opinião de que as razões políticas comandavam toda vida das sociedades, os interesses aristocráticos sobrepunham-se aos democráticos, os povos antagonizavam-se com os tiranos, sendo que os próprios avanços técnico-científicos se revelavam flagelos dos povos. Assim, este artigo criticava o discurso do congressista espanhol Moreno Lopez que propunha a dotação da Península de vastas redes de comunicação fluvial, viária, ferroviária e telegráfica, reivindicando tais melhoramentos apenas «dentro dos nossos limites», e manifestando-se contrário a quaisquer acordos que não fossem fruto dos verdadeiros interesses dos povos:

*«Para a Hespanha monarchica, nada haveria tão comeseinho, como enfiar os seus exercitos pelo Douro até ao Porto de Portugal monarchico, em tempos que isso lhe fizesse conta!*

*(...) Quando, porem um dia, os dois povos da Peninsula estiverem no caso de se entenderem por si proprios nos seus reciprocos interesses: quando as suas communações tiverem por fim o apresentarem as suas phalanges armadas, onde quer que for necessario rebater a audacia e o arrojo dos pretendentes, então sim, então faremos coro com o Conservador gritando com todas as nossas forças:*

*Abrevie-se a distancia!*

*Supprima-se a distancia!»*<sup>24</sup>

O último parágrafo tratava muito laconicamente, e sob a mesma óptica pessimista, a questão da unidade pautal das alfândegas portuguesas e espanholas; também nesta matéria se evidenciava uma profunda desconfiança face a uma Espanha despótica e avassaladora:

*«Diga-nos o Conservador em que proporção se acham os productos de ambos os povos e todas as suas relações, para que essa medida se converta em meio da Hespanha nos espoliar e reduzir á miseria»*<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> O *Patriota*. Lisboa, n.º 1913, 6 de Novembro de 1850.

<sup>23</sup> O *Patriota*. Lisboa, n.º 2258, 3 de Janeiro de 1852, p. 1-2.

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 1.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 1-2.

Com efeito, em meados do século estava sobre a mesa a revisão do tratado de 1840 sobre a navegação do Douro, recolocando a problemática das relações comerciais na Península e reabordando 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 desses males<sup>26</sup>. Adepto do federalismo ibérico, reivindicava a união das alfândegas peninsulares como panaceia para os estrangulamentos económicos e miséria dos trabalhadores, lembrando que se as nacionalidades da Península se encontrassem confederadas tal situação nem sequer se punha, antes muitos dos problemas económicos se resolveriam, incluindo o da navegação do Douro:

*«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; se 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»<sup>27</sup>.*

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

D. António da Costa de Sousa Macedo foi um dos colaboradores do *Leiriense* que em artigos como *A Península* e *a Administração* gizou uma estratégia económica para o conjunto da Península Ibérica<sup>28</sup>. Aqui propôs a via da união administrativa através de um vasto programa de reformas e inovações que contemplava, além do caminho de ferro, da união das alfândegas e do tratado literário, a navegação dos rios Douro e Tejo.

Nome destacado daquele periódico de Leiria foi também José Barbosa Leão que versou extensamente as relações político-económicas peninsulares numa série de cinco artigos genericamente intitulados *A União Iberica*<sup>29</sup>. Aí ponderou as vantagens que o processo de concertação económica traria para o comércio, a

<sup>26</sup> *Eco dos Operários*. Lisboa, nº 29, 16 de Novembro de 1850, p. 1-2, e nº 30, 23 de Novembro de 1850, p. 1-3.

<sup>27</sup> *Eco dos Operários*. nº 29, p. 1.

<sup>28</sup> *O Leiriense*. nº 10, 2 de Agosto de 1854, p. 1-2.

<sup>29</sup> *Ibidem*, nº 39, 11 de Novembro, p.1-2; nº 41, 18 de Novembro, p. 1; nº 43, 25 de Novembro, p. 1-2; nº 45, 2 de Dezembro, p. 1-2; nº 48, 13 de Dezembro, p. 2, todos de 1854.

indústria e a agricultura nacionais, propondo um amplo e profundo programa de inspiração livre-cambista, no qual sobressaíam a instauração de uma liga aduaneira, a uniformização da legislação comercial, o estabelecimento de uma pauta comum, uma única lei de navegação com equiparação das duas bandeiras, um tratado de propriedade literária e artística, e ainda a uniformização de pesos e medidas e do sistema monetário. A velocidade e intensidade deste processo eram fundamentais; daí a aposta na tecnologia e comunicações, como a expansão dos caminhos de ferro, de vias de comunicação terrestre e fluvial, telégrafos eléctricos e convenções postais.

Os rios Douro e Tejo desempenhavam um papel crucial no seu projecto já que profetizava a plena navegação dos seus cursos, vivificando aquelas que passavam a ser as mais importantes cidades da Península, Lisboa e Porto:

*«Vemos em Lisbôa o porto natural e o império do comercio de todo o vale do Tejo e seus afluentes, de que são ribeirinhos imensos terrenos do centro da Ispanha e da sua capital; e na cidade do Porto o centro do comercio do vale do Douro de que são confluentes todos os rios do reino de Leon e da Velha Castela, e intendemos que é um crime fechar-se esses portos a um tal comercio, porque é impedir a felicidade dos dous reinos»<sup>30</sup>.*

Barbosa Leão previa um agilização do comércio interno e externo da Península através da rentabilização das suas principais vias fluviais reclamando para tal obras de grande vulto, incluindo a construção de canais com vista à junção de alguns rios, nomeadamente do Douro e Ebro:

*«Ninguem negará que o nosso comercio avia de ter por esse modo um dezinvolvimento imenso (...), – que os nossos rios que entram em Ispanha, aviam de ser aproveitados até onde fosse possivel navegal-os, e alguns são navegaveis até o centro d'esse paiz, e por tanto essa parte da peninsula avia de mandar por eles os seus produtos para todos os mercados do mundo, e por eles avia tambem de receber todos os generos de importação.*

*(...) A união economica da Peninsula, á-de por força trazer consigo o incanamento do Tejo até Toledo ou Aranjuez, o Douro até Valhadolid, e a sua união com o Ebro, o incanamento e navegação do Guadiana»<sup>31</sup>.*

Refira-se, todavia, que estas conjecturas de promoção de Lisboa e Porto à condição de empórios comerciais da Península por virtude da plena navegação dos

<sup>30</sup> *Ibidem*, nº 39, p. 1. Refira-se que a escrita de Barbosa Leão apresentava este aspecto invulgar pois o autor foi adepto entusiasta da reforma da ortografia no sentido sónico.

<sup>31</sup> *Ibidem*, nº 41, p. 1. A questão do relacionamento económico peninsular foi ainda tema de algumas intervenções de Barbosa Leão no *Jornal do Porto* e no *Jornal de Lisboa*, bem como dos seus folhetos, *O Futuro de Portugal* (1881) e *A Aliança Ispanhóla* (1882).

rios Tejo e Douro, bem como a construção de canais para comunicação com rios exclusivamente espanhóis, não eram totalmente originais.

A ideia fora agitada poucos anos antes em Espanha, por diferentes autores. Recorde-se D. Sinibaldo de Mas e a sua famosa memória genericamente conhecida por *Ibéria*, três vezes publicada em Portugal<sup>32</sup>, que inclusivamente continha um mapa da Península onde os rios Douro e Ebro se encontravam ligados por um canal especificamente assinalado. Também Nicolas Malo publicara em 1850 um ensaio sobre o assunto intitulado *Estudios sobre el proyecto europeo de la union de los tres mares Mediterraneo, Cantabrico y Atlantico por el Ebro y Duero, el Canal Imperial e el de Castilla*.

A *Opinião* foi um periódico afecto ao partido histórico que se manifestou favorável ao projecto de aproximação económica e cultural com Espanha. Reputando de sensato e oportuno, transcreveu um texto da *Época*, órgão semi-oficial do governo espanhol, que previa um amplo plano de cooperação e concertação económica peninsular, especificando que na navegação marítima e fluvial, deveria considerar «cada uma das duas nações como seus, os navios da outra»<sup>33</sup>.

Nesta altura, também o correspondente em Madrid, da *Época*, desta feita periódico português, dava conta do que os jornais espanhóis publicavam em matéria de projectos de união económico-administrativa; *La Nueva España*, por exemplo, sugeria, entre outros aspectos, a livre circulação pelos mares e rios de Espanha e Portugal, enquanto que a *Iberia*, em artigo assinado por D. Artur Marcuartu pedia «liberdade de circulação por terra, rios, e mares da península e ultramar, para seus productos e mercadorias, abolição de passaportes e de bandeira diferencial entre Portugal e a Hespanha»<sup>34</sup>.

O *Jornal do Porto*, fundado por António Rodrigues da Cruz Coutinho e José Barbosa Leão, debruçou-se sobre as graves questões da economia portuense e duriense. 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 Espanha<sup>35</sup>; analisou detalhadamente *O Contrabando*, considerando este flagelo económico uma questão de premente actualidade<sup>36</sup>; e estudou especificamente o *Comercio entre Portugal e Hespanha*, denunciando o «desapoderado contrabando», como o elemento viciador de todo o processo, origem de ofensa dos interesses da indústria nacional e das receitas do tesouro<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> Mais concretamente em 1852, 1853 e 1855.

<sup>33</sup> *A Opinião*, nº 1356, 7 de Julho de 1861, p. 2.

<sup>34</sup> *Epoca*. Lisboa, nº 386, 25 de Abril de 1861, p. 2.

<sup>35</sup> *Jornal do Porto*, nº 8, 15 de Março de 1859.

<sup>36</sup> *Jornal do Porto*, nº 9, 16 de Março de 1859.

<sup>37</sup> *Jornal do Porto*, nº 12, 19 de Março de 1859.

Não surpreende pois que tenha feito em seguida a apologia da *Liga de Alfandegas entre Portugal e a Hispanha*, propondo para tal a implementação de diversas medidas, entre as quais a navegação completamente livre dos rios, a abolição dos passaportes no interior da Península, a permissão indistinta da construção de barcos mercantes nos dois países e a declaração do comércio de cabotagem completamente livre e comum<sup>38</sup>.

A união económica peninsular era, pois, em 1859, amplamente defendida nas páginas daquele periódico portuense como o comprova a sua recensão do recém-publicado livro de Xisto Câmara – *A União Ibérica*. A navegação dos cursos fluviais peninsulares bem como a construção de canais permaneciam condições fundamentais para alcançar tal desiderato:

«Quanto á união economica da peninsula iberica, por meio d'uma liga 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, comerciais 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»<sup>39</sup>.

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 maximização do comércio transcontinental feito por esses portos, criando um cenário magnífico de prosperidade comercial.

O *Jornal do Porto* abriu todavia espaço para visões diferentes como se vê pelo extenso comunicado anónimo dirigido ao redactor, subordinado ao título *Iberismo* e que foi publicado ao longo de três números<sup>40</sup>. Fazendo a detracção da Ibéria, ressaltava as suas desvantagens a nível económico e insistia na teoria de que a eliminação das alfândegas raianas e a navegabilidade e canalização dos rios só favoreceria a hegemonia espanhola na Península<sup>41</sup>.

Progressivamente, as dúvidas sobre estas questões iam ganhando algum terreno nas páginas do *Jornal do Porto*. A propósito das interrogações colocadas no

<sup>38</sup> *Jornal do Porto*, 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.

<sup>39</sup> *Jornal do Porto*, n.º 71, 31 de Maio de 1859.

<sup>40</sup> *Ibidem*, n.º 294, de 22 de Dezembro de 1860, p. 2-3; n.º 118, de 25 de Maio de 1861, p. 2-3; n.º 120, de 28 de Maio de 1861, p. 2-3.

<sup>41</sup> *Ibidem*, n.º 120, de 28 de Maio de 1861.

Congresso ao governo espanhol pelo deputado Martin de Herrera, em 27 de Junho de 1862, sobre o estado das negociações sobre navegação do Douro e comunicações entre Portugal e Espanha, as considerações do redactor do *Jornal do Porto* revelavam-se, no mínimo, cautelosas. Começava 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*»<sup>42</sup>.

Todavia lá ia dizendo que demasiados escrúpulos podiam impedir um relacionamento vantajoso. A questão concreta da navegabilidade dos rios e comunicações na Península afigurava-se-lhe um dos assuntos que poderia «*promover as conveniencias communs*» pelo que merecia a atenção dos estadistas de ambos os países.

Em 1864 a antipatia dos responsáveis 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*, periódico com o qual o *Jornal do Porto* viria, aliás, a divergir fortemente nessa matéria.

Dois artigos intitulados *União Economica de Portugal com a Hispanha*<sup>43</sup>, suscitados pela apologia que do assunto fazia o *Jornal de Lisboa*, rebateram os argumentos tradicionais dos defensores dessa união em nome do mesmo princípio por que os outros a defendiam, isto é, a prosperidade do país. Defendia o texto do periódico do Porto que a escola económica moderna condenava a dimensão proteccionista dos tratados de comércio, da liga das alfândegas e da reciprocidade das bandeiras, acrescentando que tal só interessava a Espanha, pois as suas províncias interiores desejavam profundamente aproximar-se e apoderar-se da faixa litoral portuguesa, colocando-se em directa comunicação com o exterior.

Deve salientar-se que com o agudizar da polémica ibérica ao longo da década de sessenta generalizou-se uma postura mais contida em matéria de relacionamento peninsular, mesmo quando se tratavam matérias de índole meramente económica. Tudo o que implicasse estreitamento de relações entre os dois países era liminarmente taxado de «iberismo» e naturalmente este ambiente veio a prejudicar quaisquer negociações entre as duas nações peninsulares mesmo quando os assuntos fossem de interesse comum e desde há muito reivindicados. A questão da navegação e navegabilidade dos rios da Península aflorava, pois, cada vez mais timidamente, nas páginas da imprensa nacional. Ilustra esta situação o artigo evocativo do 1º de Dezembro que a *Gazeta de Lisboa* publicou em 1868 e que

<sup>42</sup> *Ibidem*, nº 149, de 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. nº 181, 12 de Agosto de 1866, p. 1).

<sup>43</sup> *Ibidem*, nº 186, 19 de Agosto e nº 194, 28 de Agosto de 1864.

defendia a teoria da impossibilidade de realização da união ibérica, argumentando com o antagonismo dos dois povos e com a complexa rede de conveniências europeias, mas que ressaltava a existência de um tipo de união que urgia materializar – a estritamente económica – porque essa era garantia do progresso peninsular:

*«Crusem-se os caminhos de ferro, correspondam-se os fios electricos, estendam-se os canaes, dilate-se a navegação dos rios, derrubem-se as barreiras aduaneiras, aplanisem-se os embaraços fiscaes, emfim faça-se de peninsula o que fez della a natureza, que foi um uberrimo e florente torrão»<sup>44</sup>.*

Neste mesmo ano a *Sentinella do Progresso* defendeu a confederação peninsular e a liga alfandegária que classificava como um grande passo dado no caminho da civilização, já que o comércio das províncias raianas espanholas passaria a dirigir-se para Lisboa e Porto, fazendo prosperar o comércio português; tendo em vista a excepcional localização do porto de Lisboa, esta cidade passaria a ser a plataforma peninsular das trocas intercontinentais. Lamentava por isso a legislação portuária e de navegação que afugentava o comércio, ao contrário do que acontecia na Bélgica e na Holanda cuja riqueza advinha da abertura dos seus portos ao comércio de nações poderosas:

*«Não sabem que a Belgica e a Holanda são os dois grandes armazens da Allemanha, assim como Porto e Lisboa hão de ser sempre os unicos e naturaes armazens da peninsula.*

*(...) A liga das alfandegas e a reforma das leis sobre a navegação de cabotagem, seriam os primeiros fructos da confederação, e que dariam um desenvolvimento ao commercio da peninsula, que em pouco tempo desenganaria os mais incredulos, de que as duas cidades Lisboa e Porto, pela sua posição, hão de ser no futuro os dois portos mais commerciaes da peninsula e indispensaveis ao commercio de Hespanha»<sup>45</sup>.*

António de Serpa publicou na *América*, em Junho de 1868, um estudo sobre o *Commercio de Portugal com Hespanha* onde responsabilizava a restritiva legislação espanhola pelo fraco comércio marítimo entre os portos dos dois países<sup>46</sup>. Se tal legislação lhe parecia admissível para os outros países, relativamente a Portugal propunha a sua abolição, explicando que essa era uma medida *«sem perigo para a nossa marinha nem para a hespanhola, nenhuma das quaes se avanta á outra de tal maneira, que a concorrencia podesse causar-lhes receios»<sup>47</sup>.*

<sup>44</sup> *Gazeta de Lisboa*, nº 44, 1 de Dezembro de 1868, p. 1.

<sup>45</sup> *A Sentinella do Progresso*. Lisboa, nº 6, 15 de Agosto de 1868, p. 1-2.

<sup>46</sup> *A America*. Lisboa, nº 6, Junho de 1868, p. 83-87. Este texto fazia parte de um estudo mais amplo publicado ao longo de vários números subordinado ao tema *Apontamentos sobre Estatística*.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 84.

Relativamente ao comércio de trânsito, António de Serpa elogiou as bases liberais do convénio diplomático de 17 de Abril de 1866 que estabelecia o trânsito livre de direitos de todas as mercadorias que saíssem de Espanha ou ali se dirigissem através de Portugal, tanto pelo rio Douro como pelos caminhos de ferro, bem como o trânsito em iguais condições do comércio de Portugal através de Espanha, mas salientava que a execução deste acordo dependia de um regulamento a elaborar pelas duas partes, o qual, na sua óptica, deveria estabelecer as regras práticas do trânsito e regular o serviço internacional dos caminhos de ferro e das alfândegas da fronteira<sup>48</sup>.

Em virtude do anteriormente exposto, pode concluir-se que as negociações e realizações luso-espanholas em matéria de navegação fluvial estiveram longe de alcançar os resultados ambicionados por qualquer das partes, tendo-se sucessivamente reformado cláusulas e regulamentos e sistematicamente subtraído as mesmas partes a cumprirem estipulações dos tratados. Daí a acumulação de críticas feitas quer por portugueses quer por espanhóis, nomeadamente ao tratado de navegação do Douro, rio que servia uma parcela do território de inquestionável importância agro-industrial.

Claudio Adriano da Costa, apóstolo da união alfandegária e defensor da fórmula da confederação monárquica peninsular, publicou em 1856 outro dos seus estudos de teor económico-estatístico, produzindo desta feita uma *Memoria sobre Portugal e a Espanha*<sup>49</sup>. Exactamente no capítulo relativo às alfândegas, elogiou a doutrina da navegação livre dos rios consignada no acto de Viena (sem cuja orientação, a seu ver, nada se teria ensaiado em Portugal), mas lamentou a histórica resistência dos governos portugueses em partilhar tal princípio com os espanhóis. Lembrava que a convenção de 1835 sobre o Douro havia sido feita sob enormes reservas para se conseguir na «*practica desvirtuar o efeito das suas estipulações*», tendo esta intenção sido ainda agravada pelas leis e regulamentos de 23 de Maio de 1840, 27 de Janeiro e 18 de Maio de 1841 e 28 de Junho de 1842. O autor referia-se aos enormes gastos que tal navegação importava, nomeadamente com a criação de nove alfândegas sobre o rio, destinadas a vigiar o respectivo tráfego mas que tinham onerado profundamente os direitos de trânsito, além de que se mantinham demasiado altos os fretes dos barcos, os direitos de reexportação, os do porto e das comissões. Assim, não surpreendia o pequeno volume de comércio registado nessa via, nem os fracos rendimentos obtidos, por exemplo, na nova alfândega de Barca de Alva<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> O convénio luso-espanhol sobre regulamento de trânsito foi aprovado em 16 de Janeiro de 1877 e veio a ser substituído pelo de 2 de Outubro de 1885 (Cf. RIBEIRO, José Silvestre – *Historia dos estabelecimentos scientificos, litterarios e artisticos de Portugal nos sucessivos reinados da monarchia*. Lisboa: Typ. da Academia Real das Sciencias, 1892, t. 17, p. 283).

<sup>49</sup> *Memoria sobre Portugal e a Espanha*. Lisboa: Typ. de Castro & Irmão, 1856, 341 p.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 281-286.

O estudo do engenheiro espanhol José de Aldama Ayala, publicado no ano anterior ao de C. A. da Costa, mencionava outras fragilidades do tratado de livre navegação do Douro, pese embora manifestasse a convicção de que era ainda possível ampliar as suas virtualidades, tendo em vista «*las reciprocas utilidades que reportan los dos Estados peninsulares*»<sup>51</sup>. Referia-se o autor às enormes dificuldades de navegação do rio, devidas sobretudo à escassez de água e aos obstáculos materiais que tornavam necessário empregar quinze dias na viagem entre o Porto e Barca de Alva. Reconhecia Ayala que esta situação derivava do incumprimento da parte espanhola na questão da realização de obras de que beneficiariam o caudal e leito do Douro.

Também Nicolas Malo, no seu estudo de 1850, atrás referido, resumiu a sucessão de fracassos em que se saldaram as convenções luso-espanholas da 1ª metade de Oitocentos, lamentando especificamente as poucas vantagens advenientes para o comércio espanhol:

«*De los tratados convenidos entre ambos pueblos que forman la peninsula en el presente siglo sobre navegación fluvial, el primero, firmado en 30 de agosto de 1829, no tuvo resultados de interés; el segundo, firmado en 1835, no fue realizable para el comercio hasta 1841. Pero el reglamento de navegación, que con motivo de este segundo tratado se consertó entre los plenipotenciarios portugueses y españoles, contenía principios de restricción tan poderosos, que la experiencia ha demostrado envuelven obstáculos insuperables para la libre navegación y salida de nuestros productos*»<sup>52</sup>.

Em 1868 José García Barzanallana revelou-se ainda mais cáustico e inconformado no balanço que fez da livre navegação do Douro no âmbito dos seus *Estudios Económicos y Administrativos sobre Portugal*. Considerando que os resultados do tratado de 1835/1840, «*que malamente se llamaba la libre navegación del Duero*», haviam sido «*escasos en beneficios para España*»<sup>53</sup>, sublinhou que o seu país apenas conseguira exportar alguma cortiça e uma quantidade razoável de lã que era manufacturada nas fábricas do Porto. Relativamente ao comércio de cereais, Barzanallana realçava que as expectativas tinham sido logradas pois abundavam as restrições impostas a esse tráfego específico.

Reivindicando medidas urgentes para uma mais ampla concertação económica peninsular, este perito espanhol mostrava-se descontente com o recente tratado de 1866 já que ele não havia tocado a questão com a profundidade que merecia:

<sup>51</sup> ALDAMA AYALA, José de – *Compendio geografico-estadístico de Portugal y sus posesiones ultramarinas*. Madrid: Imprenta de la Viuda de D. Antonio Yenes, 1855, p. 208-209.

<sup>52</sup> *Estudios sobre el proyecto europeo de la union de los tres mares Mediterraneo, Cantabrico y Atlantico por el Ebro y Duero, el Canal Imperial e el de Castilla*, p. 109.

<sup>53</sup> GARCÍA BARZANALLANA, José – *Estudios Económicos y Administrativos sobre Portugal*. Madrid: Imprenta de Manuel Tello, 1868, p. 97.

*«Razones son estas que hacen desear se planteen cuantas medidas puedan contribuir al desarrollo del tráfico entre los dos reinos peninsulares, mientras que llega á ser una verdad el tratado de comercio de tránsito adoptado hace dos años; pero para cuya ejecucion se encuentran no pocas y nada sencillas dificultades: y prescindiendo del pensamiento de un Tratado de comercio sobre ámplias bases, para el que siempre serán obstáculos, poco ménos que insuperables, la índole de la produccion agrícola de ambos pueblos, idéntica ó similar en muchos casos; y las distintas consideraciones á que ha debido subordinarse la actual legislacion mercantil, muy varia y hasta contraria em ambos pueblos, como que reconoce por fundamento las condiciones tambien muy diferentes de la industrial manufacturera en uno y otro reino»<sup>54</sup>.*

Quinze anos mais tarde, Rodrigues de Freitas recordava os acordos de 31 de Agosto de 1835 e de 2 de Julho de 1866 como «duas datas notaveis na historia das convenções entre os povos peninsulares»<sup>55</sup>. No entanto, não deixou de apontar as falências e incongruências desses regulamentos, explicando à partida que a resistência portuguesa a tais convénios foi sempre notória em virtude da errada interpretação da navegação livre como cedência de território aos espanhóis; isso acontecera nos anos 20-30 e repetira-se na década de 60 quando os proprietários vinhateiros reconheceram em assembleia que «o rio Douro pertencia aos dourieneses, e não á praça do Porto, e, conseguintemente, seria contra o direito de propriedade conceder que por elle sahisses outros vinhos que não fossem os da região do Douro»<sup>56</sup>.

Relativamente à primeira convenção, o ilustre portuense admitiu que tinha sido necessário vencer muitos embaraços para fazer o tratado e o regulamento mas concluiu que os seus resultados tinham sido decepcionantes já que a navegação internacional no Douro havia sido insignificante. A seu ver, o fraco resultado da convenção ficou a dever-se aos pesados encargos fiscais e aos incómodos da navegação já que os obstáculos não haviam sido removidos, eximindo-se ambas as partes da realização de obras a que tinham ficado obrigadas.

Já a convenção luso-espanhola de 1866, segundo o professor da Politécnica, havia sido realizada mais facilmente, impelida pela necessidade de facilitar o trânsito após a construção dos caminhos-de-ferro. Quanto aos rios que atravessavam ambas as nações, prometeu-se fazer melhoramentos compatíveis com os recursos financeiros. Sobre o Douro, especificamente, estabeleceu-se que os barcos dos dois países seriam considerados como nacionais em ambos os territórios tanto para a navegação de reino a reino, como para a de cabotagem, que livremente

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 100.

<sup>55</sup> *Commercio do Porto*. n.º 256, de 23 de Outubro de 1881.

<sup>56</sup> *Ibidem*.

poderiam exercer os espanhóis em Portugal e os portugueses em Espanha na parte do rio correspondente a cada nação.

Formulando o desejo de se celebrarem convénios que pudessem melhorar as condições económicas dos dois países e rentabilizar a sua contiguidade, Rodrigues de Freitas reclamava estudos mais amplos e profundos, alvitando a hipótese de uma liga aduaneira peninsular a médio prazo, pois não conseguia ocultar o seu cepticismo quanto à possibilidade de uma fiscalização eficaz, isto é, que não fosse muito onerosa e que simultaneamente conseguisse atenuar o contrabando<sup>57</sup>.

Todavia, o tratado de comércio luso-espanhol feito em Dezembro de 1883 e aprovado em Junho de 1885 suscitou a Rodrigues de Freitas profundas críticas que patenteou na *Folha Nova*, chegando mesmo a expressar a esperança de que tal tratado expirasse pouco depois de nascer<sup>58</sup>. A responsabilidade desse desaire atribuiu-a aos graves erros, à fraqueza e à incúria dos governos portugueses na mesa das negociações bilaterais. Talvez esta atitude não tenha sido um erro menor na história do relacionamento económico peninsular.

No nosso século, o tema da partilha do rio Douro assumiu algumas variações; além da questão da navegação, emergiu a do seu aproveitamento hidroeléctrico. Havia que dilucidar o problema do Douro internacional, isto é, o troço compreendido entre Paradela e Barca de Alva que servia de fronteira entre os dois países ibéricos, sendo aí portanto um rio comum, não sucessiva mas simultaneamente. Cunha e Costa lembrou o tratado de 1866 e o seu anexo I (de 26 de Novembro do mesmo ano) que reputou de «*obra prima*»<sup>59</sup> e que estabelecia que caminhos, rios e fontes situados na linha internacional eram de uso comum, sendo que a realização de quaisquer obras tinha que ser solicitada e submetida à aprovação das autoridades quer portuguesas quer espanholas. Como as obras do início do século visavam o aproveitamento hidroeléctrico, e nessa matéria os espanhóis tomaram a dianteira, abriu-se uma nova fase de negociações peninsulares cuja complexidade se reflectiu no acordo de 16 de Setembro de 1912.

Ezequiel de Campos, ao avaliar a importância do Douro na vida da cidade do Porto, sublinhou a relevância do seu aproveitamento hidroeléctrico e navegação fluvial e marítima, mas reconheceu o peso da inércia relativa aos melhoramentos do «*rio de maior tráfego e de mais longo percurso navegável*»:

«*Rematemos: o enunciado geral da valia do rio Douro para a cidade do Porto é simples. Mas a sua realização, embora também de engenharia simples, é de transcendente dificuldade por causa da atávica negligência*»<sup>60</sup>.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> *A Folha Nova*. Porto, nº 23, 20 de Junho de 1885.

<sup>59</sup> COSTA, Cunha e – *O Douro Internacional*. Lisboa: Sociedade de Geographia de Lisboa, 1920, p. 5. (Conferência realizada em 20 de Fevereiro de 1920).

<sup>60</sup> CAMPOS, Ezequiel – *O Rio Douro na vida da cidade do Porto*. Sep. do nº 323/324 de «A Indústria do Norte». Porto, Nov.-Dez. de 1946, p. 37.

